

Ref

# Rätt till luftfartyg m.m.

Betänkande av utredningen angående  
inskrivning av rätt till luftfartyg m.m.



Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2013



National Library  
of Sweden

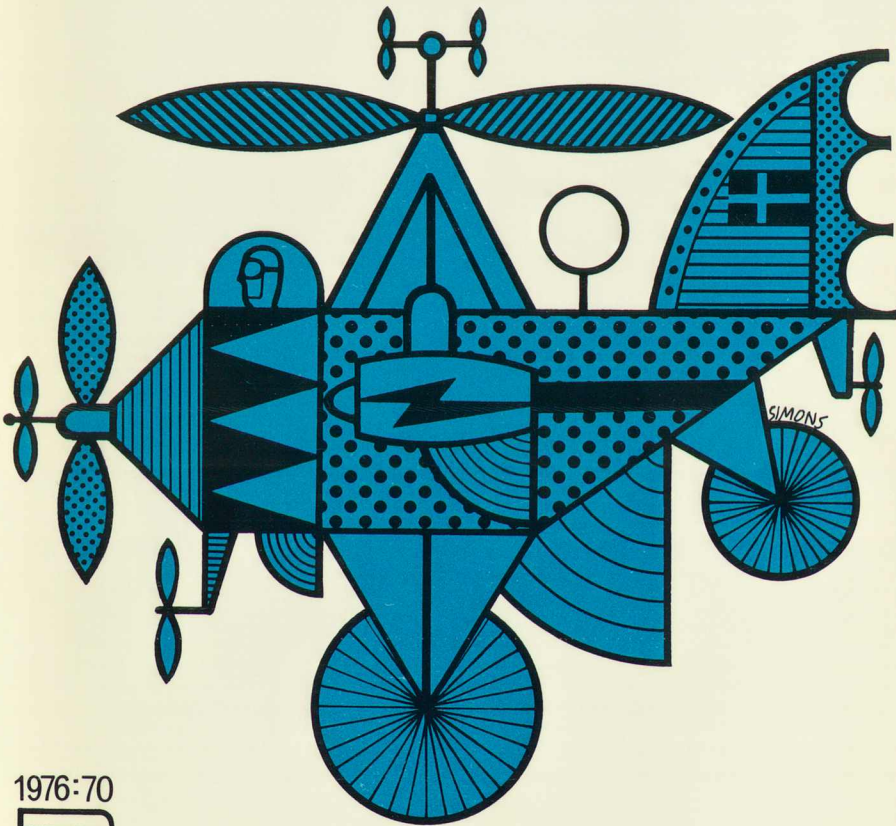
1976:70

SOU

Ref

# Rätt till luftfartyg m.m.

Betänkande av utredningen angående  
inskrivning av rätt till luftfartyg m.m.



1976:70

SOU

185 -

120 -

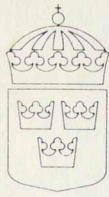
81 -

dag med

borgskydd

S 135

133



Statens offentliga utredningar  
1976:70  
Justitiedepartementet

# Rätt till luftfartyg m. m.

Betänkande av utredningen ang. inskrivning av  
rätt till luftfartyg m. m.

Stockholm 1976

Omslag Kurt Simons  
ISBN 91-38-03200-7  
ISSN 0375-250X  
Gotab, Stockholm 1977

## Till Statsrådet och chefen för justitiedepartementet

Den 7 juni 1972 bemyndigade Kungl. Maj:t statsrådet Lidbom att tillkalla en sakkunnig att se över reglerna om registrering av och inskrivning av rätt till luftfartyg m. m. och att besluta om experter, sekreterare och annat arbetsbiträde åt den sakkunnige. Med stöd av bemyndigandet förordnades den 19 juni 1972 till sakkunnig hovrättsrådet Christer Rune och till expert numera kammarrättsrådet Rolf Liljeqvist (båda från och med den 1 juli 1972), den 17 juli 1972 till experter hovrättsassessorn Ingvar Gunnarson, numera avdelningsdirektören Sven Hedqvist, lagmannen Jan Heuman och tf. departementsrådet Bengt G. Nilsson (från och med den 18 juli 1972), den 11 september 1974 till experter rådmannen Siv Jantze och numera bostadsdomaren Inga-Britt Törnell samt den 18 juni 1974 till sekreterare hovrättsassessorn Harald Dryselius (från och med den 19 juni 1974).

Utredningen har antagit benämningen utredningen ang. inskrivning av rätt till luftfartyg m. m.

Enligt utredningsdirektiven skulle utredningens arbete – med utgångspunkt i då genomförda fastighetsrättsliga inskrivningsregler och förestående revision av motsvarande sjörettsregler – bedrivas skyndsamt och om möjligt avslutas före utgången av 1973. Det sjörettsliga revisionsarbetet blev emellertid inte genomfört genom lagstiftning förrän mot slutet av 1973, efter vilken dessutom förberedelserna för ikraftsättandet – som också kom att omfatta viss ytterligare lagstiftning 1975 – dragit ut på tiden. Utredningens arbete har fördröjts av att det varit nödvändigt att låta det luftrettsliga arbetet fullt ut dra fördel av de sjörettsliga erfarenheterna.

Sedan utredningsarbetet – med beaktande tillika av en till utredningen för övervägande överlämnad framställning av luftfartsverket till Kungl. Maj:t rörande luftrettsforum – numera slutförts, överlämnar utredningen härmed motiverade förslag till

1. lag om ändring i luftfartslagen (1957:297),
2. lag om inskrivning av rätt till luftfartyg,
3. lag om ändring i lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva,
4. lag om ändring i lagen (1966:454) om företagsinteckning,
5. lag om ändring i förmånsrättslagen (1970:979),
6. lag om ändring i förordningen (1862:10 s. 1) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer,
7. lag om ändring i lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling,
8. lag om ändring i lagsökningslagen (1946:808),
9. lag om exekutiv försäljning av registrerat luftfartyg,

10. lag om ändring i utsökningslagen (1877:31 s. 1),
11. lag om ändring i konkurslagen (1921:225),
12. lag om ändring i uppbördslagen (1953:272),
13. lag om ändring i lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg,
14. lag om domstol i lufträttsmål,
15. lag om ändring i lagen (1922:382) angående skada i följd av luftfart,
16. lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1),
17. lag om ändring i stämpelskattelagen (1964:308).

Utredningens uppdrag är sålunda slutfört.

Stockholm i december 1976

*Christer Rune*

*Ingvar Gunnarson*

*Sven Hedqvist*

*Jan Heuman*

*Siv Jantze*

*Rolf Liljeqvist*

*Bengt G. Nilsson*

*Inga-Britt Törnell*

*/Harald Dryselius*

# Innehåll

<i>Sammanfattning</i> . . . . .	9
---------------------------------	---

## I Lagförslag

1. Lag om ändring i luftfartslagen (1957:297) . . . . .	11
2. Lag om inskrivning av rätt till luftfartyg . . . . .	28
3. Lag om ändring i lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva . . . . .	42
4. Lag om ändring i lagen (1966:454) om företagsinteckning . . . . .	42
5. Lag om ändring i förmånsrättslagen (1970:979) . . . . .	43
6. Lag om ändring i förordningen (1862:10 s. 1) om tioårig pre- skription och om kallelse å okända borgenärer . . . . .	44
7. Lag om ändring i lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling . . . . .	45
8. Lag om ändring i lagsökningslagen (1946:808) . . . . .	46
9. Lag om exekutiv försäljning av registrerat luftfartyg . . . . .	47
10. Lag om ändring i utsökningslagen (1877:31 s. 1) . . . . .	48
11. Lag om ändring i konkurslagen (1921:225) . . . . .	57
12. Lag om ändring i uppbördslagen (1953:272) . . . . .	61
13. Lag om ändring i lagen (1955:229) i anledning av Sveriges till- träde till 1948 års konvention rörande internationellt erkän- nande av rätt till luftfartyg . . . . .	61
14. Lag om domstol i lufträttsmål . . . . .	65
15. Lag om ändring i lagen (1922:382) angående skada i följd av luftfart . . . . .	66
16. Lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) . . . . .	67
17. Lag om ändring i stämpelskattelagen (1964:308) . . . . .	71

## II Motiv

1 <i>Inledning</i> . . . . .	75
2 <i>Allmän motivering</i> . . . . .	77
2.1 Översikt av nuvarande ordning . . . . .	77
2.2 De rättsliga förebilderna . . . . .	79
2.2.1 Fastighetsrätten . . . . .	79



2.2.2	Sjörätten . . . . .	80
2.2.3	Val av förebild . . . . .	81
2.2.4	Den problematiska panträttskonstruktionen . . . . .	81
2.3	Den lufträttsliga registermyndigheten . . . . .	86
2.4	Registreringen . . . . .	87
2.4.1	Luftfartyg . . . . .	87
2.4.2	Luftfartyg under byggnad . . . . .	88
2.5	Nationalitetsvillkoren . . . . .	89
2.6	Gemensam inteckning i flera luftfartyg samt i luftfartyg och reservdelslager . . . . .	90
2.7	Inskrivning av nyttjanderätt till luftfartyg . . . . .	92
2.8	Forum i lufträttsmål . . . . .	93
2.9	Lagtekniken . . . . .	94
3	<i>De enskilda lagförslagen</i> . . . . .	97
3.1	Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297) . . . . .	97
3.1.1	Redigeringen . . . . .	97
3.1.2	2 kap. Om registrering av luftfartyg, dess nationalitet, märkning och tillbehör 1–24 §§ . . . . .	97
3.1.3	5 kap. Om luftfartygs befälhavare och om tjänsten ombord 6 § . . . . .	110
3.1.4	9 kap. Om befordran med luftfartyg 28 § . . . . .	111
3.1.5	11 kap. Om flygräddningstjänst och bärgning samt om undersökning av luftfartsolyckor 4–15 §§ . . . . .	112
3.1.6	13 kap. Ansvarsbestämmelser 10 § . . . . .	115
3.1.7	14 kap. Vissa bestämmelser om lagens tillämpning 1–4 §§ . . . . .	115
3.1.8	Övergångsbestämmelser . . . . .	117
3.2	Förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg . . . . .	118
3.2.1	Redigeringen . . . . .	118
3.2.2	1 kap. Inledande bestämmelser 1–2 §§ . . . . .	118
3.2.3	2 kap. Om inskrivning av förvärv av luftfartyg 1–10 §§ . . . . .	119
3.2.4	3 kap. Om luftfartygshypotek 1–17 §§ . . . . .	129
3.2.5	4 kap. Om förfarandet i inskrivningsärenden 1–31 §§ . . . . .	140
3.2.6	5 kap. Särskilda bestämmelser 1–6 §§ . . . . .	155
3.2.7	Övergångsbestämmelser . . . . .	157
3.2.7.1	Allmänna synpunkter . . . . .	157
3.2.7.2	Ikraftträdande m. m. . . . .	158
3.2.7.3	Till 2 kap. . . . .	158
3.2.7.4	Till 3 kap. . . . .	160
3.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva . . . . .	164
3.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1966:454) om företagsinteckning . . . . .	165
3.5	Förslaget till lag om ändring i förmånsrättslagen (1970:979) . . . . .	166
3.6	Förslaget till lag om ändring i förordningen (1862:10 s. 1) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer . . . . .	167
3.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling . . . . .	167

3.8	Förslaget till lag om ändring i lagsökningslagen (1946:808)	168
3.9	Förslaget till lag om exekutiv försäljning av registrerat luftfartyg	169
3.9.1	Redigeringen . . . . .	169
3.9.2	Tillämpningsområdet . . . . .	169
3.9.3	Lagreglerna . . . . .	170
3.9.4	Övergångsbestämmelser . . . . .	171
3.10	Förslaget till lag om ändring i utsökningslagen (1877:31 s. 1)	171
3.10.1	Lagreglerna . . . . .	171
3.10.2	Övergångsbestämmelser . . . . .	176
3.11	Förslaget till lag om ändring i konkurslagen (1921:225) . .	176
3.11.1	Lagreglerna . . . . .	176
3.11.2	Övergångsbestämmelser . . . . .	178
3.12	Förslaget till lag om ändring i uppbördslagen (1953:272) .	178
3.13	Förslaget till lag om ändring i lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande interna- tionellt erkännande av rätt till luftfartyg . . . . .	178
3.13.1	Lagreglerna . . . . .	178
3.13.2	Ikraftträdandet . . . . .	182
3.14	Förslaget till lag om domstol i luftrettsmål . . . . .	182
3.15	Förslaget till lag om ändring i lagen (1922:382) angående an- svarighet för skada i följd av luftfart . . . . .	184
3.16	Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) . .	184
3.16.1	Lagreglerna . . . . .	184
3.16.2	Övergångsbestämmelser . . . . .	187
3.17	Förslaget till lag om ändring i stämpelskattelagen (1964:308)	188
3.17.1	Lagreglerna . . . . .	188
3.17.2	Övergångsbestämmelser . . . . .	190

## Bilagor

<i>Bilaga 1</i>	Framställning från luftfartsverket angående forum i luft- rettsmål . . . . .	191
<i>Bilaga 2</i>	Sammanställning av yttranden över utredningens enkät an- gående översyn av lagstiftningen om registrering av och inskrivning av rätt till luftfartyg m. m. . . . .	193
<i>Förkortningar</i>	. . . . .	217
<i>Litteratur</i>	. . . . .	219



## Sammanfattning

Utredningsförslaget syftar till en omfattande reform av lagstiftningen om rätt till luftfartyg efter modern sjörättslig förebild. Luftfartygsregistret föreslås bli utbyggt för att tillgodose privaträttsliga ändamål (äganderättsinskrivning och inteckning) vid sidan av de offentligrättsliga. Registret skall föras av en särskild myndighet, som utredningen förutsätter bli identisk med den med Stockholms tingsrätt integrerade myndighet vilken för skepps- och skeppsbyggnadsregistren. Luftfartygsregistret skall, som de sjörättsliga registren, kunna föras med ADB; för sjörettens del torde erfarenheterna därav vara övervägande goda.

Luftfartyg, som är till mer än hälften svenskägda, föreslås bli registreringspliktiga och därav följer, att de också vinner svensk nationalitet utan att vara helt svenskägda eller registrerade här efter dispens. Registreringsplikten är bl. a. motiverad av att de föreslagna rättsverkningarna av äganderättsinskrivning är så vittgående att luftfartyg måste registreras redan för att äganderättsförvärv skall vinna rättsskydd; förslaget efterbildar här den s. k. inskrivningsprincip som i sjöretten styr bl. a. borgenärs- och om-sättningskydd för äganderättsförvärv av skeppsegendom. Utredningen har inte funnit skäl att föreslå lagstiftning om registrering av och inskrivning av rätt till luftfartyg under byggnad.

Gemensam inteckning i flera luftfartyg eller i luftfartyg och reservdelar – ett kreditsäkerhetsinstrument som är i relativt liten användning – föreslås avskaffat. I samband därmed föreslås stämpelskatten för luftfartygsinteckning bli sänkt till en fjärdedel av nuvarande skattesats och samma sänkning föreslår utredningen för skeppsinteckning.

För att man inte, då det nuvarande systemet med fordringsinteckning överges till förmån för det moderna systemet med panträtt på grund av inteckning efter sjö- och fastighetsrättslig förebild, skall möta sådana praktiska svårigheter som användningen av skepps- och skeppsbyggnadshypotek möter, avviker utredningens förslag till luftfartygshypotek något från förebilden. Det föreslås nämligen, att man skall kunna, med ursprunglig verkan i förhållande till ny ägare, ställa luftfartygshypotek som säkerhet för framtida fordran, vare sig fordringen grundats (t. ex. genom att kredit beviljats men ej utbetalts eller att checkräkningskredit öppnats) eller ej men att ny fartygsägare skall kunna bryta förre ägarens panträttsupplåtelse genom att hos borgenären göra anspråk på pantbrevet (eller överhypotek) innan pantfordringen grundats. Och utredningen föreslår att motsvarande jämkning skall företas i lagstiftningen om skepps- och skeppsbyggnadshypotek.

Utredningsförslaget omfattar tillika privat- och exekutionsrättslig följlagstiftning. Sjölagsstiftningen berörs även i andra avseenden än nyss nämnts. Väsentligt är, att efter lufrättslig förebild föreslås en ordning för att i samband med överföring av skepp eller skeppsbygge från utländskt till svenskt register också föra över utländsk registerpanträtt, konverterad till svensk panträtt på grund av inteckning. En sådan ordning kan betydligt underlätta finansieringen av dylika transaktioner.

# I Lagförslag

---

## 1 Förslag till Lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

Härigenom föreskrives i fråga om luftfartslagen (1957:297)

*dels* att 2 kap. 1, 2 och 4–16 §§, 5 kap. 6 §, 9 kap. 28 §, 11 kap. 4–13 §§, 13 kap. 10 § och 14 kap. 1, 3 och 4 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

*dels* att i 2 kap. skall införas åtta nya paragrafer, 17–24 §§, och i 11 kap. två nya paragrafer, 14 och 15 §§, av nedan angivna lydelse,

*dels* att rubriken till 2 kap. skall ha nedan angivna lydelse och att i samma kapitel rubriken närmast före 16 § skall utgå och närmast före 12, 19 och 24 §§ skall införas rubriker av nedan angivna lydelse,

*dels* att i 11 kap. rubriken närmast före 7 § skall utgå och närmast före 9 § skall införas en rubrik av nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

2 kap.

*Om registrering av luftfartyg,  
dess nationalitet och märkning*

*Om registrering av luftfartyg,  
dess nationalitet, märkning och  
tillhör*

### Registrering

1 §<sup>1</sup>

*Över luftfartyg skall hos luftfarts-  
verket föras register (luftfartygsregis-  
ter).*

*Över luftfartyg föres register av  
myndighet, som regeringen bestäm-  
mer (registermyndigheten). Register-  
myndigheten förestås av en inskriv-  
ningsdomare. Denne skall vara lagfa-  
ren. Efter regeringens förordnande får  
luftfartygsregistret föras med använd-  
ning av automatisk databehandling.*

*Om inskrivning av rätt till luft-  
fartyg samt om vissa internationella  
förhållanden beträffande rätt till luft-  
fartyg är särskilt stadgat.*

*Om inskrivning av rätt till luft-  
fartyg samt om vissa internationella  
förhållanden beträffande rätt till luft-  
fartyg finnas bestämmelser i lagen  
(1977:00) om inskrivning av rätt till  
luftfartyg och lagen (1955:229) i an-*

<sup>1</sup> Senaste lydelse  
1969:201.

## Nuvarande lydelse

Luftfartyg må registreras här i riket endast om ägaren är svenska staten, svensk kommun eller annan sådan menighet, svensk medborgare eller svenskt dödsbo eller ock bolag, förening, annat samfund, stiftelse eller annan sådan inrättning med svensk nationalitet.

Regeringen äger, beträffande luftfartyg som i regel nyttjas med utgångspunkt här i riket, medgiva att det må införas i registret utan hinder av vad i första stycket sägs.

Luftfartyg må icke registreras med mindre det har luftvärdighetsbevis och, i den utsträckning regeringen eller efter regeringens bemyndigande luftfartsverket föreskriver, miljövärdighetsbevis. Bevis skall ha utfärdats eller godkänts här i riket.

Ansökan om registrering av luftfartyg skall göras skriftligen av ägaren och innehålla för registreringen nödiga upplysningar rörande fartyget, ägaren och dennes förvärv av fartyget. Ansökan skall åtföljas av utredning till styrkande av att sökanden är ägare av fartyget och att i övrigt de i 2-4 §§ upptagna villkoren äro uppfyllda, så

## Föreslagen lydelse

ledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

2 §<sup>2</sup>

Luftfartyg, som till mer än hälften äges av svensk medborgare eller svensk juridisk person, skall vara inföرت i luftfartygsregistret. I luftfartygsregistret får också med regeringens medgivande införas annat luftfartyg, som i regel nyttjas med utgångspunkt i Sverige.

På ansökan av ägaren eller förslag av luftfartsverket kan regeringen från registreringsplikt undantaga luftfartyg, som i regel nyttjas med utgångspunkt utomlands, och luftfartyg, som är varaktigt ur drift. Sådant förordnande förfaller, om fartyget eller andel däri övergår i ny ägares hand. Erinran därom skall tagas in i förordnandet. Saknar luftfartyg giltigt luftvärdighetsbevis sedan mer än tre år, anses det vara varaktigt ur drift.

4 §<sup>3</sup>

Utan hinder av registrering får prövas huruvida den registrerade egendomen är av den beskaffenhet som förutsättes för registrering.

## 5 §

Den som med äganderätt förvärvat luftfartyg, vilket är registreringspliktigt i hans hand men ej inföرت i luftfartygsregistret, skall inom en månad från förvärvet anmäla fartyget för registrering.

Luftfartyg, som ej är registreringspliktigt, anmäles för registrering av ägaren.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1976:11.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1976:11

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

ock av handling som utmärker när, var och av vem fartyget är byggt.

6 §<sup>4</sup>

Registret skall för varje luftfartyg innehålla fartyget tillkommande nationalitets- och registreringsbeteckning, de uppgifter som äro nödiga för att identifiera det, upplysning angående äganderätten till fartyget och ägarens fång samt hurvida fartyget är in-tecknat, hänvisning till fartygets luftvårdighetsbevis och miljövårdighetsbevis ävensom anteckning om tiden, då fartyget införes i registret, ändring i äganderätten registreras eller fartyget avföres ur registret, så ock i övrigt vad regeringen eller, efter regeringens be-myndigande, luftfartsverket föreskri-ver.

Lufifartyg registreras under natio-nalitets- och registreringsbeteckning. Tilldelad beteckning får ej ändras.

7 §<sup>5</sup>

Sker ändring i äganderätten till luft-fartyg som införts i registret eller änd-ras ägarens nationalitet eller undergår fartyg efter registreringen ändring av betydelse för fartygets identifiering, vare ägaren skyldig att därom oför-dröjligen göra anmälan till luftfartsver-ket för införande i registret. Samma skyldighet åligger vid ändring i ägan-derätten jämväl den förutvarande äga-ren.

Införes i registret ny ägare av in-tecknat luftfartyg, åligger det luftfarts-verket att ofördröjligen underrätta in-skrivningsdomaren därom.

Anmäles ny ägare av luftfartyg men finnes utredningen ej vara sådan att han kan införas i registret, skola än-dock däri anmärkas hans namn, det uppgivna fångtet och dagen då anmä-lan skedde.

Registrerat luftfartyg skall avregi-streras, om

1. det icke är till mer än hälften i svensk ägares hand och regeringen ej enligt 2 § första stycket medgiver att det likväl förblir registrerat i Sverige;

2. registreringsmedgivande enligt 2 § första stycket återkallats eller för-fallit på grund av att föreskrivet villkor för medgivandet ej är uppfyllt;

3. det förolyckats, upphuggits eller eljest förstörts;

4. det är försvunnet efter anträdd luftfärd och sedan ej avhörts under tre månader;

5. det på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara luftfartyg eller, utan att ändring in-trätt, finnes ej utgöra sådan egendom; eller

6. det ej är registreringspliktigt och av ägaren anmäles för avregistrering.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1976:11.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 1969:201.



## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

8 §<sup>6</sup>

Lufvfartyg skall avföras ur registret, om ägaren begär det.

Samma lag vare, om det i 2 § första stycket för registrering uppställda villkoret ej längre är uppfyllt och regeringen icke jämlikt andra stycket i samma paragraf medgiver att fartyget det oaktat må kvarstå i registret eller om medgivande, som regeringen lämnat enligt sistnämnda stycke, återkallats eller ock förfallit på den grund att i medgivandet föreskrivet villkor icke längre är uppfyllt, så ock om fartyget förolyckats, upphuggits eller annorledes förstörts eller om det efter anträdd luftfärd ej avhörts under en tid av tre månader. Har omständighet som nu sagts inträffat, åligger det ägaren att ofördröjligen göra anmälan därom till registret, såvida sådan ej skett på grund av vad i 7 § stadgas.

Har lufvfartyg sedan tre år icke haft gällande luftvärdighetsbevis eller miljövärdighetsbevis, må fartyget avföras ur registret, där ägaren ej inom tid, som luftfartsverket bestämmer, visar att fartyget är luftvärdigt och miljövärdigt.

## 9 §

Lufvfartyg, som är in-tecknat, må ej på grund av ägarens begäran eller annan i 8 § avsedd omständighet avföras ur registret, med mindre i ärendet företes bevis från inskrivningsdomaren, att in-teckningshandlingen uppvisats för honom samt att in-teckningshavaren samtyckt till åtgärden, men i registret skall göras anmärkning om vad i ärendet förekommit.

Avföres lufvfartyg ur registret eller sker i registret anmärkning som i första stycket sägs, skall inskrivningsdomaren ofördröjligen underrättas därom.

I fall som avses i 7 § 1–5 åligger det ägaren att inom en månad hos registermyndigheten anmäla lufvfartyget för avregistrering. Har fartyget till följd av överlåtelse upphört att vara svensk egendom till mer än hälften, svarar förutvarande ägaren jämte förvärvaren för att anmälan göres.

Gäller in-teckning i lufvfartyg, som skall avregistreras, får fartyget ej avföras ur registret förrän borgenär, för vars fordran pantbrev på grund av in-teckningen utgör säkerhet, med ingivande av pantbrevet skriftligen samtyckt till åtgärden.

För avregistrering enligt 7 § 5 fordras dock in-teckningsborgenärs samtycke endast om denne inom en månad från det registermyndigheten underrättat honom om avregistreringsgrunden visar att han sökt betalning ur egendomen.

<sup>6</sup> Senaste lydelse 1976:11.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

10 §<sup>7</sup>

Innehaves luftfartyg på grund av köp utan att äganderätten övergått å innehavaren, skola i registret antecknas innehavarens namn och den rätt som tillkommer honom. Det åligger dem som slutit avtalet att ofördröjligen göra anmälan därom till luftfartsverket.

Upplåter någon luftfartyg för obestämd tid eller för en tid av minst två veckor till annan för att av denne nyttjas för egen räkning, skall på begäran av upplåtaren eller innehavaren i registret göras anteckning om upplåtelsen.

Den som med nyttjanderätt förfogar över luftfartyg för en tid av minst sex månader är skyldig att inom en månad från upplåtelsen anmäla förhållandet hos registermyndigheten för att antecknas i luftfartygsregistret. Avser upplåtelsen obestämd tid eller en tid av minst en månad, är nyttjanderätts-havaren berättigad att anmäla den för samma ändamål.

11 §<sup>8</sup>

Har å utrikes ort luftfartyg byggts för svensk räkning eller övergått i svensk ägo och äro de i 2 och 3 §§ för registrering angivna villkoren uppfyllda, må fartyget, i enlighet med bestämmelser som regeringen meddelar, för viss tid antecknas i ett särskilt bihang till luftfartygsregistret.

Luftfartyg som förvärvats från utlandet får, utan hinder av att förvärvet är beroende av äganderättsförbehåll eller villkor som är att jämställa därmed, på förvärvarens anmälan införas i ett särskilt bihang till luftfartygsregistret för viss tid, om de i 2 § för registrering föreskrivna villkoren är eller kan väntas bli uppfyllda. Är luftfartyget registrerat i främmande stat, får det införas i bihanget endast om det avföres ur den främmande statens register. Regeringen meddelar närmare föreskrifter om införelse i bihanget.

## Nationalitet

## Registreringsförfarandet

12 §<sup>9</sup>

Sedan luftfartyg införts i luftfartygsregistret, äger det svensk nationalitet.

Om införandet i registret skall luftfartsverket utfärda bevis (nationalitets- och registreringsbevis).

Som registreringsärende betecknas varje ärende om registrering eller avregistrering av luftfartyg eller annan införelse i luftfartygsregistret eller bihanget därtill, vilken angår registrering och sker enligt denna eller annan lag eller författning.

Registreringsärende upptages på inskrivningsdag, varom föreskrives i lagen (1977:000) om inskrivning av rätt till luftfartyg.

<sup>7</sup> Senaste lydelse 1969:201.

<sup>8</sup> Senaste lydelse 1976:11.

<sup>9</sup> Senaste lydelse 1969:201.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

13 §<sup>10</sup>

Där luftfartyg avförts ur registret eller anmärkning skett enligt 9 §, skall fartygets ägare eller, i de fall då fartyget avförts ur registret till följd av att det övergått till utländsk ägare, den förre ägaren ofördröjligen återställa nationalitets- och registreringsbeviset till luftfartsverket. Har eljest ändring i förhållande, varom beviset innehåller upplysning, införts i registret, skall fartygsägaren ofördröjligen avlämna beviset till luftfartsverket, som antecknar ändringen å beviset eller, där så finnes lämpligare, utfärdar nytt bevis.

Anmälan i registreringsärende skall göras skriftligen, om icke fångeshandling eller annan tjänlig handling företes.

Fullgöres ej inom föreskriven tid skyldighet att anmäla luftfartyg för registrering eller avregistrering eller att göra annan i detta kapitel föreskriven anmälan, skall registermyndigheten förelägga den försumlige att fullgöra skyldigheten. I föreläggande får vite utsättas. Föreligger avregistreringsgrund enligt 7 § 1-5, får registermyndigheten självmant vidtaga åtgärder för avregistrering.

14 §<sup>11</sup>

Luftfartyg, som antecknas i bihanget till luftfartygsregistret, äger svensk nationalitet så länge anteckningen gäller.

Om anteckningen i bihanget skall luftfartsverket utfärda interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis.

Anmälan av luftfartyg för registrering skall avslås, om

1. bestämmelsen i 13 § första stycket ej iakttagits;

2. fartyget icke kan registreras enligt 2 §;

3. ägarens förvärv icke kan inskrivas enligt lagen (1977:00) om inskrivning av rätt till luftfartyg; eller

4. hinder mot registrering möter enligt 3 §.

Anmälan av luftfartyg för avregistrering skall avslås, om 13 § första stycket ej iakttagits eller avregistreringsgrund icke föreligger enligt 7 §. Vid avregistrering med anledning av förvärv äger första stycket 3 motsvarande tillämpning.

15 §<sup>12</sup>

Svenskt luftfartyg skall, när det nyttjas till luftfart, hava svenskt nationalitets- och registreringsbevis.

Utländskt luftfartyg skall vid luftfart inom svenskt område hava motsvarande bevis från främmande stat, med vil-

Anmälan av avtal om nyttjanderätt till luftfartyg för anteckning i luftfartygsregistret eller av luftfartyg för införing i bihanget till luftfartygsregistret skall avslås, om föreskriften i 13 § första stycket ej iakttagits eller förutsätt-

<sup>10</sup> Senaste lydelse 1969:201.

<sup>11</sup> Senaste lydelse 1969:201.

<sup>12</sup> Senaste lydelse 1976:11.

*Nuvarande lydelse*

ken slutits överenskommelse om rätt till sådan luftfart.

Nyttjas luftfartyg jämlikt medgivande som avses i 1 kap. 2 § andra stycket, gäller vad regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket föreskriver.

## Märkning

Luftfartyg, som införts i luftfartygsregistret eller antecknats i bihanget, skall märkas i enlighet med sin nationalitets- och registreringsbeteckning. Märkena skola föras så länge fartyget kvarstår i registret eller bihanget.

Luftfartyg, som är registrerat i främmande stat med vilken slutits överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område, skall vid sådan luftfart vara märkt i enlighet med föreskrifterna i hemlandet.

Nyttjas luftfartyg jämlikt medgivande som avses i 1 kap. 2 § andra stycket, gäller vad regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket föreskriver.

*Föreslagen lydelse*

ning för åtgärden icke föreligger enligt 10 eller 11 §.

16 §<sup>13</sup>

Om det påkallas för samordning med utländsk registermyndighets beslut, får registrering eller avregistrering företagas utan hinder av att det utländska beslutet meddelas eller bevisning därom förebringas först efter inskrivningsdagens utgång, förutsatt att detta sker samma kalenderdag.

Om luftfartyg skall avregistreras för att registreras utomlands, skall på sökandens begäran beslutas att fartyget skall avföras ur luftfartygsregistret den dag det införes i det utländska registret. Avregistreringen får verkan från dagen för den nya registreringen.

## 17 §

I luftfartygsregistret skall antecknas, när

1. anspråk på luftpanträtt anmäls enligt 11 kap. 8 §;

2. luftfartyg skall avregistreras enligt 7 § men hinder mot avregistreringen möter enligt 9 §; eller

3. enligt 16 § beslut meddelats att luftfartyg skall avföras ur registret den dag det registreras utomlands.

Är eljest i lag eller annan författning föreskrivet att visst förhållande skall antecknas i luftfartygsregistret, skall det gälla.

Registeranteckning skall avföras,

<sup>13</sup> Senaste lydelse 1976:11.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

om den uppenbarligen ej längre kan vara av betydelse.

## 18 §

Utöver bestämmelserna i detta kapitel äga 4 kap. 2, 4–11, 13 och 16 §§ samt 5 kap. 1 § andra och tredje styckena och 2–5 §§ lagen (1977:000) om inskrivning av rätt till luftfartyg motsvarande tillämpning.

Regeringen eller myndighet, som regeringen bestämmer, meddelar närmare föreskrifter om registreringsförfarandet och får därvid föreskriva skyldighet för enskild att till registermyndigheten anmäla förhållande varom kännedom fordras för ändamålsenlig registerföring.

## Nationalitet och märkning

## 19 §

Luftfartyg, som är infört i luftfartygsregistret, har svensk nationalitet.

På grundval av registreringen utfärdar registermyndigheten nationalitets- och registreringsbevis.

## 20 §

Luftfartyg, som är infört i bihanget till luftfartygsregistret, har svensk nationalitet under den tid för vilken införingen skett.

På grundval av införing i bihanget utfärdar registermyndigheten interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis.

## 21 §

När svenskt luftfartyg nyttjas till luftfart, skall det ha svenskt nationalitets- och registreringsbevis.

Utländskt luftfartyg skall vid luftfart inom svenskt område ha motsvarande bevis från främmande stat, med vilken

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

slutits överenskommelse om rätt till sådan luftfart.

Nyttjas luftfartyg enligt medgivande, som avses i 1 kap. 2 § andra stycket, gäller vad regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket föreskriver.

## 22 §

Skall luftfartyg avregistreras enligt 7 §, åligger det ägaren att ofördröjligen återställa nationalitets- och registreringsbeviset till registermyndigheten, om det finnes i behåll. Har eljest ändring inträtt i förhållande, som angivits i nationalitets- och registreringsbevis, skall beviset ingivas till registermyndigheten för påteckning eller utbyte.

## 23 §

Luftfartyg, som införts i luftfartygsregistret eller bihanget till detta, skall vara märkt med sin nationalitets- och registreringsbeteckning så länge registreringen består.

Luftfartyg, som är registrerat i främmande stat med vilken slutits fördrag om rätt till luftfart inom svenskt område, skall vid sådan luftfart vara märkt i enlighet med den statens föreskrifter.

Nyttjas luftfartyg enligt medgivande, som avses i 1 kap. 2 § andra stycket, gäller vad regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket föreskriver.

## Tillbehör

## 24 §

Till luftfartyg hör fast inredning, bärande plan, motorer, propellrar, radioutrustning, instrument och annan utrustning som är ägnad till stadigva-

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

rande bruk för fartyget, vare sig den är anbragt i eller tillfälligt skild från detta, allt i den mån fartyget är försett därmed i fartygsägarens intresse. Resersedel utgör dock tillbehör till luftfartyg endast om den varaktigt förvaras ombord.

Rätt till tillbehör till luftfartyg får ej ens i förhållande till fartygets ägare göras gällande särskilt.

Överlåtelse av utrustning, som utgör tillbehör till luftfartyg, gäller ej i något fall mot tredje man förrän utrustningen skiljes från fartyget så att detta icke längre kan anses vara försett med utrustningen.

5 kap.

6 §

Befälhavaren skall tillse att föreskrivna fartygshandlingar finnas ombord och föras i enlighet med givna bestämmelser.

Om fartyget av utländsk myndighet belägges med kvarstad eller utmätes, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta registermyndigheten och så vitt möjligt därjämte snarast till registermyndigheten översända den utländska myndighetens bevis om åtgärden. Vad som nu sagts äger motsvarande tillämpning, när kvarstaden eller utmätningen häves.

9 kap.

28 §<sup>14</sup>

Talan om ansvarighet enligt detta kapitel skall föras vid *rätten* i den ort, där fraktföraren har sitt hemvist, där hans huvudkontor eller det kontor finnes, genom vars medverkan avtalet slutits, eller ock på bestämmelseorten.

Talan om ansvarighet enligt detta kapitel skall föras vid *lufrättsdomstol* i den ort, där fraktföraren har sitt hemvist, där hans huvudkontor eller det kontor finnes, genom vars medverkan avtalet slutits, eller ock på bestämmelseorten. Finnes icke lufrättsdomstol i den ort där sökanden sålunda kunnat sökas, väckes talan vid lufrättsdomstol som är närmast den orten.

<sup>14</sup> Senaste lydelse 1960:69 (jfr 1963:399).

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

Talan må icke föras annat än vid svensk domstol eller domstol i annan till Warszawakonventionen ansluten stat, med mindre enligt avtalet avgångsorten eller bestämmelseorten är belägen i stat som ej biträtt konventionen.

## 11 kap.

4 §<sup>15</sup>

*Luftpanträtt omfattar ej ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på luftfartyget eller godset.*

*Har borgenär luftpanträtt i flera panter, häftar varje pant för fordringens hela belopp.*

*Får borgenär betalt ur en pant för större del av sin fordran än som belöper på den panten efter det inbördes förhållandet mellan panternas värden vid tiden för panträttens uppkomst, inträder pantägaren för överskottet i den rätt borgenären hade till övriga panter. I pantägarens ställe och med företrädare framför honom inträder borgenär, för vars fordran panten häftade särskilt, i den mån panten på grund av den andre borgenärens krav ej förslår till betalning av hans fordran.*

## 5 §

*Försäljes luftfartyg eller gods efter utmätning eller under konkurs i den ordning som för försäljning av utmätt sådan egendom är stadgad, upphöreluftpanträtten i fartyget eller godset, men borgenären äge få del i köpeskillingen enligt vad därom är särskilt stadgat.*

*Luftpanträtt består, även om fordringen överlåtes eller tages i anspråk genom utmätning eller på annat sätt övergår till annan.*

*Lossas gods som häftar för fordran till avsändares eller lastemottagares förfogande, upphöreluftpanträtten i godset. Utlämnas godset utan borgenärens tillstånd, vare den som mottager godset med kunskap om fordringen ansvarig för denna, dock icke utöver det värde godset hade vid lossningen.*

<sup>15</sup> Senaste lydelse 1973:1076 (jfr 1975:914).



## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 6 §

Luftpanträtt i luftfartyg, som är registrerat här i riket, upphöre efter tre månader från det åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av fartyget avslutades, såvida icke inom nämnda tid borgenärens anspråk på panträtt blivit anmält till inskrivningsdomaren för anteckning i inskrivningsboken för luftfartyg samt dessutom överenskommelse träffats om panträttens belopp eller talan om panträdden väckts i laga ordning.

Är fartyget registrerat i främmande stat, som biträtt den i Genève den 19 juni 1948 avslutade konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, vare lag som i första stycket sägs, med iakttagande av att anmälan skall ske hos den myndighet som för inskrivningsboken för fartyget.

I fall då fartyget icke är registrerat eller då det är registrerat i annan främmande stat än i andra stycket sägs, upphöre luftpanträdden i fartyget efter ett år från det åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades, såframt ej inom nämnda tid överenskommelse träffats om panträttens belopp eller talan om panträdden väckts i laga ordning.

## Undersökning av luftfartsolyckor

## 7 §

Inträffar vid luftfartygs nyttjande olyckshändelse, som medför att någon avlider eller får allvarlig kroppsskada eller att betydande skada uppstår å fartyget eller egendom som icke befordras därmed, skall undersökning verkställas angående olyckshändelsen och dess orsaker samt uppkomna skador.

När allvarlig fara för sådan olyckshändelse förelegat eller något inträffat

Luftpanträtt omfattar ej ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på luftfartyget eller godset.

Säljes luftfartyg eller gods exekutivt, upphör luftpanträtt däri sedan köpskillingen erlagts, förutsatt att försäljningen blir bestående.

Utlämnas gods, som häftar för luftpanträtt, upphör panträdden i godset. Den som utan borgenärens tillstånd lämnat ut gods, vilket enligt vad han insett eller bort inse häftade för fordran, svarar för vad som till följd därav ej kan utgå ur godset. Sådan ansva-

*Nuvarande lydelse*

*som tyder på väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen, skall ock undersökning äga rum.*

*Föreslagen lydelse*

*righet har även mottagaren för fordran, för vilken han eljest icke skolat svara personligen, om han hade kännedom om fordringen när godset lämnades ut.*

## 8 §

*Undersökning varom i 7 § sägs skall verkställas av en undersökningskommission.*

*I kommissionen skall erforderlig teknisk och juridisk sakkunskap vara företrädd.*

*Luftpanträtt i luftfartyg, som är registrerat här i riket, upphör tre månader från det åtgärderna för att bärga eller bevara fartyget avslutades, om icke dessförinnan borgenärens anspråk på panträtt anmälts hos registermyndigheten för anteckning i luftfartygsregistret och dessutom överenskommelse träffats om pantfordringens belopp eller talan om panträkten väckts i laga ordning.*

*Är luftfartyget registrerat i främmande stat, som tillträtt den i Genève den 19 juni 1948 avslutade konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, gälla bestämmelserna i första stycket med iakttagande av att anmälan skall göras hos den främmande registermyndigheten.*

*Är luftfartyget icke registrerat eller är det registrerat i annan främmande stat än som avses i andra stycket, upphör luftpanträkten i fartyget ett år från det åtgärderna för att bärga eller bevara fartyget avslutades, om icke dessförinnan överenskommelse träffats om pantfordringens belopp eller talan om panträkten väckts i laga ordning.*

## Undersökning av luftfartsolyckor

9 §<sup>16</sup>

*Kommissionens ledamöter utses av luftfartsverket, där ej chefen för det departement, till vilket ärenden rörande luftfart höra, finner anledning förordna en eller flera ledamöter.*

*Finner chefen för det departement,*

*Inträffar vid luftfartygs nyttjande olyckshändelse, som medför att någon avlider eller får allvarlig kroppsskada eller att betydande skada uppstår på fartyget eller egendom som icke befordras därmed, skall undersökning*

<sup>16</sup> Senaste lydelse 1970:128.

## Nuvarande lydelse

till vilket ärenden rörande luftfart höra, omfattningen av timad olycka, luftfartsverkets befattning med saken eller annan sådan grund föranleda därtill, äger han förordna särskild undersökningskommission.

## Föreslagen lydelse

verkställas angående olyckshändelsen och dess orsaker samt uppkomna skador.

När allvarlig fara för sådan olyckshändelse förelegat eller något inträffat som tyder på väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen, skall ock undersökning äga rum.

10 §<sup>17</sup>

På sätt regeringen förordnar skall kommissionen underrätta dem saken kan angå samt bereda dem tillfälle att anföra vad de akta nödigt till bevakande av sin rätt. De äga, såvitt det kan ske utan men för utredningen, närvara vid undersökning å olycksplatsen samt eljest vid kommissionens utredningsarbete.

Undersökning varom i 7 § sägs skall verkställas av en undersökningskommission.

I kommissionen skall erforderlig teknisk och juridisk sakkunskap vara företrädd.

11 §<sup>18</sup>

Kommissionen skall utföra sitt arbete i samråd med polismyndighet eller åklagare, som i saken leder förundersökning jämlikt 23 kap. rättegångsbalken.

Kommissionens ledamöter utses av luftfartsverket, där ej chefen för det departement, till vilket ärenden rörande luftfart höra, finner anledning förordna en eller flera ledamöter.

I avvaktan på att kommissionen börjar sin verksamhet har luftfartsverket att i samråd med polismyndighet eller på annat lämpligt sätt företaga de åtgärder för säkerställande av utredningen, som finnas nödiga och icke utan våda kunna uppskjutas.

Finner chefen för det departement, till vilket ärenden rörande luftfart höra, omfattningen av timad olycka, luftfartsverkets befattning med saken eller annan sådan grund föranleda därtill, äger han förordna särskild undersökningskommission.

## 12 §

Kommissionen må hålla förhör med envar som antages kunna lämna upplysning av betydelse för utredningen samt granska föremål som kan antagas äga sådan betydelse.

På sätt regeringen förordnar skall kommissionen underrätta dem saken kan angå samt bereda dem tillfälle att anföra vad de akta nödigt till bevakande av sin rätt. De äga, såvitt det kan ske utan men för utredningen, närvara vid undersökning å olycksplatsen samt eljest vid kommissionens utredningsarbete.

Såframt undersökningen finnes eljest icke kunna behörigen fullföljas, må kommissionen påkalla utredning genom polismyndighet. Vid sådan utredning skall vad i 23 kap. rättegångsbalken är stadgat gälla i tillämpliga de-

<sup>17</sup> Senaste lydelse 1976:11.

<sup>18</sup> Senaste lydelse 1969:201.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

lar; tvångsmedel som avses i 24–28 kap. rättegångsbalken må dock användas allenast i den mån anledning förekommer att brott som hör under allmänt åtal förövats.

Finner kommissionen nödigt att vittne eller sakkunnig höres vid domstol eller att föreläggande meddelas någon att såsom bevis tillhandahålla skriftlig handling eller föremål, må kommissionen göra framställning därom hos den allmänna underrätt, inom vars område händelsen timat eller den vistas som skall höras eller åtgärden eljest angår. Rätten skall anställa förhör eller meddela föreläggande, därest laga hinder ej möter. Angående åtgärd som nu sagts skall i tillämpliga delar gälla vad som är stadgat om bevisupptagning i rättegång utom huvudförhandling.

## 13 §

Anträffas luftfartyg eller gods, som befordrats med luftfartyg, eller något, som hör till sådant fartyg eller gods, och förekommer anledning antaga att luftfartsolycka timat, må vad som anträffats icke avlägsnas eller rubbas utan tillstånd av polismyndighet eller undersökningskommission, med mindre det sker för att rädda människoliv eller eljest synnerliga skäl äro därtill.

Har någon tillvaratagit egendom som avses i första stycket, skall anmälan därom ofördröjligen göras hos polismyndighet eller undersökningskommission, som äger omhändertaga egendomen när det finnes påkallat.

Kommissionen skall utföra sitt arbete i samråd med polismyndighet eller åklagare, som i saken leder förundersökning jämlikt 23 kap. rättegångsbalken.

I avvaktan på att kommissionen börjar sin verksamhet har luftfartsverket att i samråd med polismyndighet eller på annat lämpligt sätt företaga de åtgärder för säkerställande av utredningen, som finnas nödiga och icke utan våda kunna uppskjutas.

## 14 §

Kommissionen må hålla förhör med envar som antages kunna lämna upplysning av betydelse för utredningen samt granska föremål som kan antagas äga sådan betydelse.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

Såframt undersökningen finnes eljest icke kunna behörigen fullföljas, må kommissionen påkalla utredning genom polismyndighet. Vid sådan utredning skall vad i 23 kap. rättegångsbalken är stadgat gälla i tillämpliga delar; tvångsmedel som avses i 24–28 kap. rättegångsbalken må dock användas allenast i den mån anledning förekommer att brott som hör under allmänt åtal förövats.

Finner kommissionen nödigt att vittne eller sakkunnig höres vid domstol eller att föreläggande meddelas någon att såsom bevis tillhandahålla skriftlig handling eller föremål, må kommissionen göra framställning därom hos den allmänna underrätt, inom vars område händelsen timat eller den vistas som skall höras eller åtgärden eljest angår. Rätten skall anställa förhör eller meddela föreläggande, därest laga hinder ej möter. Angående åtgärd som nu sagts skall i tillämpliga delar gälla vad som är stadgat om bevisupptagning i rättegång utom huvudförhandling.

## 15 §

Anträffas luftfartyg eller gods, som befordrats med luftfartyg, eller något, som hör till sådant fartyg eller gods, och förekommer anledning antaga att luftfartsolycka timat, må vad som anträffats icke avlägsnas eller rubbas utan tillstånd av polismyndighet eller undersökningskommission, med mindre det sker för att rädda människoliv eller eljest synnerliga skäl äro därtill.

Har någon tillvaratagit egendom som avses i första stycket, skall anmälan därom ofördröjligen göras hos polismyndighet eller undersökningskommission, som äger omhändertaga egendomen när det finnes påkallat.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 13 kap.

## 10 §

Försummar någon, i annat hänseende än förut sagts, vad enligt 1–6 eller 8 kap. åligger honom, straffes med dagsböter.

Samma lag vare, där någon bryter mot vad i 11 kap. 13 § sägs.

Försummar någon, i annat hänseende än förut sagts, vad enligt 1 kap., 2 kap. 21–23 §§ eller 3–6 eller 8 kap. åligger honom, straffes med dagsböter.

Samma lag vare, där någon bryter mot vad i 11 kap. 15 § sägs.

## 14 kap.

1 §<sup>19</sup>

I fråga om luftfartyg som icke hava förare ombord eller som framdrivas annorledes än med motor eller eljest äro av särskild beskaffenhet äger regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket att, där hinder ej möter av hänsyn till trafiksäkerheten eller det allmänna, medgiva undantag från vad i 2–8 kap. stadgas, så ock meddela de särskilda föreskrifter som finnas erforderliga.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger ock meddela föreskrifter om sådana för rörelse i luften inrättade föremål, som icke äro att hänföra till luftfartyg.

*Vad i 2 och 11 kap. stadgas skall ej äga tillämpning på modellluftfartyg, drakar och fasta ballonger.*

I fråga om luftfartyg som icke hava förare ombord eller som framdrivas annorledes än med motor eller eljest äro av särskild beskaffenhet äger regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket att, där hinder ej möter av hänsyn till trafiksäkerheten eller det allmänna, medgiva undantag från vad i 3–8 kap. stadgas, så ock meddela de särskilda föreskrifter som finnas erforderliga.

3 §<sup>20</sup>

*Närmare föreskrifter rörande tillämpningen av denna lag meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.*

*Regeringen må bestämma, att vad i denna lag sägs om luftfartsverket skall i ett eller flera hänseenden i stället gälla annan myndighet som regeringen förordnar.*

4 §<sup>21</sup>

*Regeringen må bestämma, att vad i denna lag sägs om luftfartsverket skall i ett eller flera hänseenden i stället gälla annan myndighet som regeringen förordnar.*

*Luftfartsverket, tullverket och polismyndighet biträda registermyndigheten med att vaka över att bestämmelser i lag eller annan författning om registrering av luftfartyg och inskrivning*

<sup>19</sup> Senaste lydelse 1976:11.

<sup>20</sup> Senaste lydelse 1976:11.

<sup>21</sup> Senaste lydelse 1976:11.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

*av förvärv av luftfartyg och andel däri efterlevas. De äga för detta ändamål tillträde till luftfartyg. De skola under-  
rätta registermyndigheten om försum-  
melser att efterleva bestämmelserna.*

*Övergångsbestämmelser*

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Förekommer i lag eller annan författning hänvisning till föreskrift, som ersatts genom bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

2. Luftfartyg, som vid ikraftträdandet är infört i luftfartygsregistret, skall föras över till det nya luftfartygsregistret.

3. Frist för anmälan av luftfartyg för registrering eller avregistrering eller för anmälan av avtal om nyttjanderätt till luftfartyg skall ej i något fall räknas från dag före ikraftträdandet.

4. Registeranteckning om upplåtelse av nyttjanderätt till luftfartyg, vilken gjorts i enlighet med äldre bestämmelser, skall föras över till det nya luftfartygsregistret. Upplåtelse som skett för kortare tid än en månad, dock minst två veckor, får anmälas för anteckning i registret, om upplåtelsen skett före ikraftträdandet.

## **2 Förslag till Lag om inskrivning av rätt till luftfartyg**

Häri genom föreskrives följande.

### **1 kap. Inledande bestämmelser**

1 § Denna lag är tillämplig på luftfartyg, som är eller enligt 2 kap. 2 § luftfartslagen (1957:297) skall vara infört i luftfartygsregistret eller får införas där på grund av medgivande av regeringen.

Bestämmelserna om luftfartyg i första stycket samt 2 och 5 kap. har motsvarande tillämpning på andel i luftfartyg. Detsamma gäller de bestämmelser i 4 kap. som rör förvärvsinskrivning.

2 § Om tillbehör till och luftpanträtt i luftfartyg finns bestämmelser i luftfartslagen (1957:297).

Om rätt till vissa främmande luftfartyg finns bestämmelser i lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

## 2 kap. Om inskrivning av förvärv av luftfartyg

### *Inskrivning*

1 § Förvärv av luftfartyg inskrives på grundval av registrering enligt 2 kap. luftfartslagen (1957:297).

2 § Den som anmäler luftfartyg för registrering enligt 2 kap. luftfartslagen (1957:297) anses därmed också söka inskrivning av sin rätt till fartyget.

3 § Den som med äganderätt förvärvat luftfartyg, vilket är registreringspliktigt i hans hand, skall söka inskrivning av sin rätt inom en månad från förvärvet. Den som med äganderätt förvärvat luftfartyg, vilket ej är registreringspliktigt i hans hand men är infört i luftfartygsregistret, skall söka inskrivning av sin rätt inom en månad från förvärvet, om han ej inom samma tid anmäler fartyget för avregistrering.

Dödsbo är icke skyldigt att söka inskrivning av sin rätt till luftfartyg, som tillhört den avlidne, i annat fall än när boet överlåter fartyget. Sådan inskrivning skall sökas inom en månad från överlåtelsen eller, om bouppteckning då ej registrerats, från registreringen av denna. Make, som vid bodelning tillskiftats luftfartyg, är skyldig att söka inskrivning av sin rätt endast om fartyget förut tillhörde andra maken.

4 § Den som förvärvat luftfartyg under villkor, som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa därmed, har rätt till inskrivning av sin villkorliga äganderätt. Förlorar förvärvaren sin rätt till fartyget på grund av att förbehållet eller villkoret göres gällande, skall inskrivningen avföras ur registret på ansökan av överlåtaren eller förvärvaren.

Övergår i fall som avses i första stycket förvärvarens eller överlåtarens rätt till annan, har vad som där säges och i övrigt i denna lag föreskrives om inskrivning av förvärv och verkan därav motsvarande tillämpning.

### *Verkan av inskrivning*

5 § Utan hinder av att inskrivning ägt rum får prövas huruvida egendomen är av den beskaffenhet som inskrivningen förutsätter.

Fråga huruvida förvärv, som ligger till grund för inskrivning eller avregistrering, är ogiltigt eller ej kan göras gällande eller huruvida åtgärden av annat skäl kränker någons rätt får prövas utan hinder av inskrivningen eller avregistreringen.

6 § Har luftfartyg överlåtits och har inskrivning sökts för förvärvet, får fartyget efter utgången av den inskrivningsdag då ansökningen gjordes icke tagas i anspråk för annan fordran mot överlåtaren än sådan som är förenad med panträtt eller retentionsrätt i egendomen.

7 § Har luftfartyg förvärvats genom överlåtelse från någon som icke var rätt ägare, skall förvärvet dock gälla, om överlåtarens åtkomst var inskriven när fartyget överläts och om förvärvaren sökt inskrivning och därvid varken insett eller bort inse att överlåtaren ej var rätt ägare. Vad som nu sagts



har motsvarande tillämpning i fråga om förvärv genom överlåtelse från någon som var rätt ägare men på grund av förvärvsvillkor saknade rätt att föfoga över fartyget genom överlåtelsen.

Godtrosvärfärv inträder dock ej, om samma inskrivningsdag som inskrivning sökes för förvärvet ärendet upptages om inskrivning eller annan införing i registret av omständighet varav bristen i överlåtarens föfogan-derätt beror eller om anteckning i registret att talan väckts om hävning eller återgång av förvärv av fartyget eller om bättre rätt till detta.

Om förvärv genom exekutiv försäljning finns särskilda bestämmelser.

**8 §** Talan om bättre rätt till luftfartyg kan med laga verkan riktas mot den för vars förvärv inskrivning senast beviljats eller sökts, även om denne före talans väckande överlätit fartyget till annan. Den till vilken överlåtelse skett har i rättegången samma ställning som om överlåtelsen skett under rättegången.

Första stycket har motsvarande tillämpning, när någon vill söka betalning ur luftfartyg för fordran, som är förenad med panträtt eller retentionsrätt i fartyget. Om tvist angående äganderätten är antecknad i registret, kan talan om betalning i stället riktas mot den som innehar fartyget med ägan-derättsanspråk.

**9 §** Rättsverkan som sökt eller beviljad inskrivning medför enligt 6 och 7 §§ består även efter avregistrering.

Rättsverkan som ansökan om inskrivning medför enligt 6 och 7 §§ förfaller, om ansökningen avslås.

Vad som föreskrives i 6–8 §§ samt förut i denna paragraf om rättsverkan av inskrivningsansökan har motsvarande tillämpning i fråga om anmälan för avregistrering med anledning av förvärv.

**10 §** Införing i luftfartygsregistret skall, efter utgången av den inskrivningsdag då ärendet om införingen upptogs, anses känd för var och en vars rätt till luftfartyg beror av god tro rörande omständighet som införingen avser.

### **3 kap. Om luftfartygshypotek**

#### *Upplåtelse av panträtt på grund av in-teckning*

**1 §** Ägare av registrerat luftfartyg, som vill upplåta panträtt i fartyget till säkerhet för fordran, har rätt att i den ordning som anges i 4 kap. hos registermyndigheten erhålla inskrivning i fartyget av visst belopp (in-teckning) i svenskt eller utländskt mynt. Myndighetens bevis om inskrivningen kallas pantbrev.

In-teckning kan icke beviljas i andel av luftfartyg, ej heller i flera fartyg gemensamt.

**2 §** Panträtt upplåtes genom att luftfartygets ägare, efter att ha sökt in-skrivning för sitt förvärv, överlämnar pantbrevet som pant för bestående eller framtida fordran.

Innan pantfordran grundats har den som efter upplåtelsen förvärvat fartyget rätt att hos borgenären göra sådant anspråk på pantbrevet som upplåtaren själv ägt resa. Gör förvärvaren det, förfaller upplåtelsens verkan mot honom.

Bestämmelser om ägarhypotek finns i 10 §.

3 § Panträtt, som upplåtits i luftfartyg, omfattar även ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på fartyget.

#### *Panträttens innebörd*

4 § När myndighet vid utsökning eller i annat fall fördelar medel mellan rättsägare i luftfartyg, har borgenär rätt att för fordran som är förenad med panträtt i fartyget, med den företrädesrätt inteckningen medför enligt denna eller annan lag, få betalning ur medlen intill pantbrevets belopp. I den mån detta ej förslår, erhåller borgenären betalning ur medlen genom ett tillägg. Detta får ej överstiga femton procent av pantbrevets belopp jämte sex procent årlig ränta på detta belopp från den dag då egendomen utmättes, konkursansökan gjordes eller de medel nedsattes som eljest skall fördelas. Ränta på pantfordran får dock icke beräknas för längre tid tillbaka än tre år före denna dag.

5 § Har flera pantbrev överlämnats som pant för fordran och har inteckningarna samma företrädesrätt eller gäller de omedelbart efter varandra, skall bestämmelserna i 4 § om pantbrevets belopp avse pantbrevens sammanlagda belopp.

6 § Borgenär har rätt att få betalning enligt 4 § även om fordringen preskriberats eller icke blivit anmäld efter kallelse på okända borgenärer.

7 § Försämras luftfartyg till följd av vanvård eller haveri eller av annan därmed jämförlig orsak så att panträttens värde väsentligt minskas, får borgenären söka betalning ur fartyget fastän fordringen ej är förfallen till betalning. Detsamma gäller, om fartyget skall avregistreras enligt 2 kap. 7 § luftfartslagen (1957:297).

#### *Panträttsupplåtelse i vissa fall*

8 § Frångår luftfartyg innehavaren efter klander, är upplåtelse av panträtt som skett efter det att fartyget kom ur rätte ägarens hand utan verkan, om ej annat följer av 9 §. Vad som nu sagts har motsvarande tillämpning, om förvärv av luftfartyg återgår såsom ogiltigt.

Upplåtes panträtt i luftfartyg i strid med en mot upplåtaren på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över fartyget, är upplåtelsen utan verkan, om ej annat följer av 9 §.

9 § Har panträtt upplåtits i luftfartyg av någon som icke var rätt ägare, skall upplåtelsen dock gälla, om upplåtarens åtkomst var eller därefter, på ansökan före upplåtelsen, blev inskriven och om borgenären vid upplåtelsen

eller, när fordringen därefter överlåtits till annan, denne vid sitt förvärv varken insett eller bort inse att upplåtaren ej var rätt ägare. Vad som nu sagts har motsvarande tillämpning i fråga om panträttsförvärv genom upplåtelse från någon som var rätt ägare men på grund av förvärvsvillkor saknade rätt att förfoga över fartyget genom upplåtelsen.

Godtrosförvärv består ej, om rätt ägaren innan pantfordran grundats hos borgenären gör sådant anspråk på pantbrevet som upplåtaren själv ägt resa. Detsamma gäller, om motsvarande anspråk göres av den till vars förmån förvärvsvillkor gäller.

#### *Ägarhypotekets innebörd*

**10 §** Om pantbrev ej överlämnats som pant för fordran, är luftfartygets ägare berättigad att vid sådan fördelning som avses i 4 §, med den företrädesrätt inteckningen medför enligt denna eller annan lag, erhålla tilldelning ur medlen med pantbrevets belopp. Har pantbrev överlämnats som pant för fordran men understiger fordringen pantbrevets belopp, är ägaren berättigad att ur medlen erhålla skillnaden.

#### *Intecknings företräde*

**11 §** Inteckning ger företräde i förhållande till annan inteckning efter den tidsföljd i vilken inteckningarna sökes. Inteckningar som sökes på samma inskrivningsdag ger lika rätt.

**12 §** Om möjlighet att bestämma företrädet mellan flera inteckningar, som sökes på samma inskrivningsdag, på annat sätt än som angivits i 11 § samt om ändring i företrädesordningen genom nedsättning finns bestämmelser i 4 kap. 25–27 §§.

**13 §** Om förmånsrätt, som följer med inteckning, finns bestämmelser i förmånsrättslagen (1970:979).

#### *Vissa bestämmelser om intecknings och pantbrevs giltighet*

**14 §** Skall luftfartyg avregistreras såsom förolyckat, upphugget eller eljest förstört eller emedan det är försvunnet och sedan ej avhörts under tre månader efter anträdd luftfärd, förfaller inteckning i fartyget när tio år förflutit från den dag anteckning gjordes i registret enligt 2 kap. 17 § första stycket 2 luftfartslagen (1957:297). Inteckning kan dock förnyas att gälla ytterligare tio år, om det medan inteckningen ännu gäller begäres av borgenären eller fartygsägaren, och kan därefter i samma ordning förnyas för tio år åt gången.

**15 §** Säljes luftfartyg exekutivt, är inteckning däri, sedan auktionen vunnit laga kraft och köpeskillingen erlagts, utan verkan till belopp som icke tillåtits innestå i fartyget med anledning av att inteckningsborgenärens fordran avräknats på köpeskillingen.

**16 §** Om inteckning blir helt eller delvis utan verkan, är pantbrevet utan

verkan i motsvarande mån.

Dödning av förkommet pantbrev medför ej att inteckningen blir utan verkan.

#### 4 kap. Om förfarandet i inskrivningsärenden

##### *Allmänna bestämmelser*

1 § Inskrivningsärenden är enligt denna lag ärenden om

1. inskrivning av förvärv av luftfartyg,
2. inteckning i luftfartyg,
3. annan införing i luftfartygsregistret, som angår förvärvsinskrivning eller inteckning och sker enligt denna eller annan lag eller författning.

Inskrivningsärende handlägges av den myndighet som för luftfartygsregistret (registermyndigheten).

2 § Inskrivningsärende upptages på inskrivningsdag. Sådan hålles till klockan tolv varje måndag, tisdag, onsdag, torsdag och fredag, som ej utgör helgdag. Lika med helgdag anses midsommarafton, julafton och nyårsafton. Ansökan, som inkommer efter angivna klockslag, anses gjord påföljande inskrivningsdag.

Om behandlingen av inskrivningsärende gäller bestämmelserna om tvistemål i tillämpliga delar i den mån ej annat följer av denna lag.

3 § Ansökan i inskrivningsärende skall göras skriftligen, om icke fångeshandling eller annan tjänlig handling företes.

4 § Hos registermyndigheten föres dagbok över inskrivningsärenden. Handlingar i sådana ärenden sammanföres i akter.

Har sökanden eller annan lämnat uppgift eller avgivit förklaring av betydelse för ärendets prövning eller har särskild utredning verkställt i ärendet, skall anteckning därom göras i dagboken eller akten. I dagboken eller akten skall även upptagas kallelser, förelägganden och andra beslut, som ej skall införas i registret.

5 § Finnes ansökan i inskrivningsärende ej omedelbart böra avslås enligt denna lag, får ärendet uppskjutas till viss senare inskrivningsdag, om det är nödvändigt för utredningen.

Uppskjutes ärendet, får sökanden föreläggas att förebringa den utredning som fordras eller att infinna sig personligen eller genom ombud hos registermyndigheten. Även annan än sökanden får höras och kan föreläggas sådan inställelse. I föreläggande får vite utsättas. Efterkommer sökanden ej föreläggande kan hans ansökan förklaras förfallen. Erinran om detta skall intagas i föreläggandet.

Inskrivningsärende får vidare uppskjutas till senare inskrivningsdag, om ärendet med hänsyn till beskaffenhet eller omfattning ej lämpligen kan företagas till omedelbar prövning. Ärende som uppskjutits på sådan grund skall upptagas till prövning senast andra inskrivningsdagen efter den inskrivningsdag då ansökningen gjordes.

**6 §** Förekommer anledning antaga, att förvärv som åberopas i inskrivningsärende är ogiltigt eller på annan grund icke kan göras gällande eller att åtgärd som ansökan avser eljest skulle kränka någons rätt, skall den som söker rätt beröres ges tillfälle att yttra sig. Detsamma gäller, om ovisshet råder i fråga om förvärvsvillkor.

Grundas åberopat förvärv på testamente, dom eller förrättning, som ännu icke vunnit laga kraft, eller pågår rättegång om hävning eller återgång av förvärv av det luftfartyg ärendet angår eller om bättre rätt till fartyget, skall ärendet uppskjutas till dess saken slutligt avgjorts.

Är i annat fall sökandens rätt tvistig, kan han föreläggas att inom viss tid väcka talan vid domstol. Efterkommens icke föreläggandet, kan hans ansökan förklaras förfallen. Erinran om detta skall intagas i föreläggandet.

**7 §** Vite, som registermyndigheten förelägger med stöd av denna lag, får bestämmas till högre belopp än som annars gäller. Vite utdömes av myndigheten.

**8 §** Beslut, som innebär att ansökan i inskrivningsärende bifalles, avslås eller förklaras förfallen eller att ärendet uppskjutes, skall införas i registret. Innebär beslutet att ansökan ej bifalles, skall skälen för beslutet antecknas i dagboken eller akten.

Beslut, som skall införas i registret, meddelas genom sådan införelse och skall anses ha det innehåll som framgår av registret.

**9 §** Har beslut i inskrivningsärende gått emot sökanden eller annan som hörts i ärendet, skall denne genast underrättas om beslutet. Om beslut, varigenom förvärv inskrivits, skall den som dessförinnan senast var inskriven som ägare alltid underrättas.

I underrättelse enligt första stycket skall angivas de skäl för beslutet som antecknats i dagboken eller akten och vad den som vill fullfölja talan mot beslutet har att iakttaga.

**10 §** Talan mot beslut i inskrivningsärende föres i hovrätten. Besvärslagan skall ingivas till registermyndigheten.

Besvärstiden är i fråga om slutligt beslut fyra veckor från den inskrivningsdag till vilken beslutet är att hänföra.

Besvär över beslut, som införts i registret, skall antecknas där. När slutligt beslut med anledning av besvären vunnit laga kraft, skall anteckning göras om beslutets innehåll.

**11 §** Om inskrivningsärende enligt beslut av högre rätt skall upptagas till ny handläggning av registermyndigheten, skall det ske utan dröjsmål efter det att beslutet kommit myndigheten till handa.

**12 §** I luftfartygsregistret skall antecknas, när

1. talan väckts om hävning eller återgång av förvärv av registrerat luftfartyg eller om bättre rätt till sådant fartyg eller eljest i fråga, som angår inskrivning,

2. mål som avses under 1 avgjorts genom dom eller slutligt beslut som

vunnit laga kraft,

3. ägare av registrerat luftfartyg försatts i konkurs,

4. registrerat luftfartyg blivit föremål för kvarstad, skingringsförbud eller utmätning, konkursförvaltare begärt att registrerat luftfartyg skall säljas exekutivt eller fartyget sålts exekutivt,

5. beslut som avses under 3 eller 4 om konkurs, kvarstad, skingringsförbud eller utmätning upphävts eller återgått eller fråga om exekutiv försäljning av registrerat luftfartyg eljest förfallit.

Registeranteckning skall avföras, om den uppenbarligen ej längre kan vara av betydelse.

**13 §** Om införing i luftfartygsregistret finnes innehålla uppenbar oriktighet till följd av skrivfel eller annat dylikt förbiseende, skall införingen rättas. Vad som nu sagts har motsvarande tillämpning på uppenbar oriktighet i registret till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till förfång för ägare eller för innehavare av pantbrev på grund av inteckning, skall det inbördes företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter vad som finnes skäligt. Tillfälle att yttra sig skall lämnas part som beröres, om han är känd, samt myndighet som avses i 5 kap. 3 §. Meddelas ej beslut samma dag som ärendet upptagits, skall anteckning om ärendet göras i registret.

Beslut om rättelse meddelas genom införing i registret. Skälen för beslutet antecknas i dagboken eller akten. I stället för bevis eller handling, som utfärdats i enlighet med den tidigare införingen, skall ny sådan handling utfärdas. Den tidigare handlingen skall återfordras, göras obrukbar och behållas av registermyndigheten. Den som innehar handlingen är skyldig att ge in den för detta ändamål. I föreläggande att fullgöra sådan skyldighet får vite utsättas.

Talan mot beslut om rättelse får föras även av myndighet som avses i 5 kap. 3 §.

**14 §** Vad i detta kapitel säges om ansökan har motsvarande tillämpning i fråga om begäran eller anmälan enligt 21 § andra stycket eller 30 § andra stycket.

#### *Inskrivning av förvärv*

**15 §** Fullgöres ej inom föreskriven tid skyldighet att söka inskrivning av förvärv, skall registermyndigheten förelägga den försumlige att fullgöra skyldigheten. I föreläggande får vite utsättas.

**16 §** Är bifall till ansökan om inskrivning av förvärv beroende av att föregående ägare söker inskrivning, får förvärvaren fullgöra det på den föregående ägarens vägnar. Denne är skyldig att tillhandahålla de för ändamålet behövliga handlingar som han innehar.

**17 §** Ansökan om inskrivning av förvärv av luftfartyg skall avslås, om

1. bestämmelsen i 3 § ej iakttagits,

2. ansökningen avser fartyg, som ej är infört i luftfartygsregistret eller, om det samtidigt anmäles för registrering där, sådan åtgärd ej beviljas,

3. sökanden ej styrker sitt förvärv,
4. fångesmannens rätt ej är inskriven, ehuru den hade kunnat vara det, och sökandens förvärv icke grundas på exekutiv försäljning,
5. återopad överlåtelse står i strid med en mot överlåtaren på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över fartyget och överlåtarens åtkomst icke var inskriven när överlåtelsen ägde rum eller, om så var fallet, villkoret är infört i registret eller införes däri samma inskrivningsdag som ansökningen göres,
6. fartyget av överlåtaren tidigare överlåtits till annan och överlåtarens åtkomst ej var inskriven när sökandens förvärv ägde rum eller, om så var fallet, inskrivning samma inskrivningsdag sökes för det tidigare förvärvet,
7. före utgången av den inskrivningsdag då ansökningen göres fartyget blivit föremål för kvarstad eller skingringsförbud till säkerhet för anspråk mot överlåtaren eller denne försatts i konkurs,
8. fartyget sålts exekutivt till annan än sökanden,
9. det är uppenbart att förvärvet av annan grund är ogiltigt eller icke kan göras gällande.

Första stycket 5-7 utgör ej hinder mot inskrivning av förvärv, om inskrivning av villkorlig äganderätt redan har beviljats på grund av samma förvärv.

**18 §** Ansökan enligt 2 kap. 4 § att inskrivning av villkorlig äganderätt skall avföras ur registret skall avslås, om bestämmelsen i 3 § ej iakttagits eller det ej visas att förvärvaren förlorat sin rätt.

**19 §** Finnes vid inskrivning av förvärv av luftfartyg eller rätt därtill att förvärvet beror av villkor, som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa därmed, skall även villkoret inskrivas.

Finnes vid inskrivningen eller därefter att förvärvet är förenat med annat villkor, som inskränker förvärvarens rätt att överlåta fartyget eller att söka in-teckning eller upplåta panträtt däri, eller att hans behörighet i sådant av-seende är inskränkt genom annans rätt att nyttja fartyget på grund av tes-tamente, skall detta antecknas i registret.

### *Inteckning*

**20 §** I in-teckningsärende anses såsom ägare av luftfartyget den för vars förvärv in-skrivning senast är sökt.

**21 §** Ansökan om in-teckning skall göras av ägaren av luftfartyget. Den skall innehålla uppgift om det fartyg som avses och det belopp på vilket in-teckningen skall lyda.

Begäran om in-teckningsförnyelse göres av luftfartygets ägare eller pant-brevets innehavare. Pantbrevet skall inges, om det ej är fartygets ägare som begär förnyelsen.

**22 §** Ansökan om in-teckning skall avslås, om

1. bestämmelserna i 3 § och 21 § första stycket ej iakttagits,
2. ansökningen strider mot 3 kap. 1 §,

3. ansökningen strider mot sådan på grund av förvärvsvillkor mot sökanden gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över fartyget, som införts i registret eller införes däri samma inskrivningsdag som inteckningen sökes, och ansökningen icke medgetts av den till vars förmån inskränningen gäller,

4. fartyget skall avregistreras,

5. sökanden eller, om fartyget äges av flera, någon av sökandena är i konkurs eller försättes i konkurs samma inskrivningsdag som inteckningen sökes och det icke visas att fartyget eller andelen ej hör till konkursboet,

6. luftfartyget eller andel däri eller villkorlig äganderätt därtill är föremål för kvarstad, skingringsförbud eller utmätning eller blir föremål för sådan åtgärd samma inskrivningsdag som inteckningen sökes,

7. luftfartyget eller andel däri eller villkorlig äganderätt därtill frångått sökanden genom exekutiv försäljning.

Har ärende angående inskrivning av sökandens förvärv uppskjutits, skall behandlingen av inteckningsansökningen uppskjutas på motsvarande sätt.

**23 §** Möter icke hinder enligt 22 §, skall inteckning beviljas och pantbrev utfärdas på grund av inteckningen.

Bestämmelser om utfärdande av nytt pantbrev i stället för pantbrev som dödats finns i lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling.

**24 §** Begäran om inteckningsförnyelse skall avslås, om 3 § eller 21 § andra stycket ej iakttagits.

**25 §** Inteckning, som skulle medföra lika företrädesrätt som annan inteckning, skall vid inskrivningen förklaras gälla efter den andra inteckningen, om sökanden begär det. Inteckning, som sättes efter annan, gäller efter inteckning med lika rätt som eller bättre rätt än denna, även om detta ej anges i beslutet.

**26 §** Pantbrev får på ansökan av luftfartygets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare utbytas mot två eller flera nya pantbrev (utbyte). På begäran skall därvid pantbrevens inbördes företrädesrätt bestämmas. Härvid har 25 § andra punkten motsvarande tillämpning.

**27 §** Inteckning får på ansökan av luftfartygets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare nedsättas efter annan inteckning (nedsättning). Inteckning, som nedsättes efter annan, gäller efter inteckning med lika rätt som eller bättre rätt än denna, även om detta ej anges i beslutet.

**28 §** På ansökan av luftfartygets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare får inteckning dödas (dödning).

Bestämmelser om dödning av inteckning, när pantbrevet förkommit, finns i lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling.

**29 §** När innehavare av pantbrev lämnar medgivande till åtgärd som avses i 26–28 §§, skall pantbrevet inges.



**30 §** På ansökan av pantbrevs innehavare skall innehavet antecknas i registret. Är annan antecknad som innehavare, skall registermyndigheten sedan det nya innehavet antecknats avföra den tidigare anteckningen och underrätta den vars innehav var antecknat. Föreligger anledning till antagande att sökanden ej innehar pantbrevet, skall föreläggande meddelas honom att uppvisa detta.

Anmäler den vars innehav antecknats att innehavet upphört, skall anteckningen avföras.

**31 §** Har inteckning förfallit enligt 3 kap. 14 §, skall det antecknas i registret.

I registret skall göras anteckning om inverkan på inteckning av exekutiv försäljning.

## **5 kap. Särskilda bestämmelser**

### *Statsansvar för vissa rättsförluster m. m.*

**1 §** Kommer till följd av 2 kap. 7 § eller 3 kap. 9 § förvärv eller panträttsupplåtelse som avses där att gälla mot rätte ägaren eller mot någon till vars förmån rådighetsinskränkning som avses i nämnda lagrum gäller, har denne rätt till ersättning av staten för sin förlust på grund av förvärvet eller upplåtelsen.

Lider någon förlust till följd av tekniskt fel i luftfartygsregistret vid användning av automatisk databehandling eller i anordning, som hos registermyndigheten eller annan statlig myndighet är ansluten till registret, har han rätt till ersättning av staten.

Har den skadelidande medverkat till förlusten genom att utan skälig anledning underlåta att vidtaga åtgärd för att bevara sin rätt eller har han på annat sätt medverkat till förlusten genom eget vållande, skall ersättningen efter vad som finnes skäligt nedsättas eller helt bortfalla.

**2 §** Kommer till följd av beslut i ärende om rättelse förlust att tillskyndas rättsägare som avses i 4 kap. 13 §, har han rätt till ersättning av staten. Ersättning utgår dock ej, om den skadelidande med hänsyn till felets beskaffenhet eller andra omständigheter bort inse att fel förekommit.

**3 §** Staten företrädes i ärende om ersättning enligt 1 eller 2 § av myndighet som regeringen bestämmer.

**4 §** Vill den som är part i mål om beståndet av rätt till luftfartyg framställa anspråk på ersättning enligt 1 §, om han förlorar målet, skall han antingen till gemensam handläggning med målet väcka talan mot staten om sitt ersättningsanspråk eller skriftligen underrätta den myndighet som avses i 3 § om rättegången.

Har förberedelsen i målet slutförts utan att ersättningstalan väckts eller underrättelse lämnats enligt första stycket, skall domstolen förelägga parten att vidtaga endera åtgärden inom viss tid. Iakttages ej tiden, är ersättningsanspråket förfallet. Erinran därom skall intagas i föreläggandet.

5 § Har den som enligt 1 eller 2 § är berättigad till ersättning av staten haft rätt att utkräva beloppet av annan såsom skadestånd, inträder staten i rätten mot denne.

Ersättning enligt 1 eller 2 § på grund av domstols dom utbetalas sedan domen vunnit laga kraft.

#### *Underrättelser till registermyndigheten*

6 § Väcker talan om hävning eller återgång av förvärv av registrerat luftfartyg eller om bättre rätt till sådant fartyg eller eljest i fråga som angår inskrivning i luftfartygsregistret, skall rätten genast underrätta registermyndigheten. Underrättelse skall, utöver uppgift om parterna, innehålla sådana uppgifter om fartyget att det kan identifieras i registret.

När dom eller slutligt beslut i målet har vunnit laga kraft, skall rätten genast översända domen eller beslutet till registermyndigheten.

### Övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Genom lagen upphäves lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg.

Förekommer i lag eller annan författning hänvisning till föreskrift som ersatts genom bestämmelse i denna lag tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

2. Då luftfartyg förts över till det nya luftfartygsregistret skall den som under de tre närmast föregående åren varit upptagen i det tidigare registret såsom ägare till fartyget skrivas in som ägare med verkan från ikraftträdandet. Den som eljest var upptagen som fartygsägare i det tidigare luftfartygsregistret skall antecknas som sådan i det nya registret då fartyget föres över dit. Registermyndigheten skall låta kungöra sådan anteckning på lämpligt sätt. Sedan ett år förflutit från ikraftträdandet skall anteckningen anses som inskrivning, om icke dessförinnan ny inskrivning sökts av äganderätt till fartyget eller talan väckts om bättre rätt därtill.

Söker någon inskrivning av äganderätt till luftfartyg utan att fångesmannens rätt är inskriven, skall ansökningen bifallas utan hinder därav, om fångesmannen eller den från vilken denne härleder sin rätt ensam eller i förening med sökanden under en sammanhängande tid av tre år varit upptagen i det tidigare luftfartygsregistret och antecknad i det nya registret såsom ägare till fartyget.

Söker någon inskrivning av äganderätt till luftfartyg, som förvärvats före ikraftträdandet och som vid ikraftträdandet icke var införd i det tidigare luftfartygsregistret, och kan han icke styrka sin rätt men gör han den sannolik, skall han antecknas i det nya registret som ägare. Första stycket tredje och fjärde punkterna har motsvarande tillämpning, varvid ettårstiden räknas från den dag anteckningen kungjordes.

Anmälan av förvärv av luftfartyg enligt äldre bestämmelse i 2 kap. 7 eller 10 § luftfartslagen (1957:297), vilken ej medfört att förvärvaren före

ikraftträdandet upptagits i luftfartygsregistret såsom ägare till fartyget, anses som en på första inskrivningsdagen därefter gjord ansökan om inskrivning av förvärvet.

3. Frist för ansökan om inskrivning av förvärv av luftfartyg skall ej i något fall räknas från dag före ikraftträdandet. Ej heller föreligger skyldighet att söka sådan inskrivning för den som antecknats som ägare enligt 2 första stycket.

4. Inteckning, som beviljats eller sökts i luftfartyg före ikraftträdandet, skall föras över till det nya luftfartygsregistret. Den anses som en enligt de nya bestämmelserna beviljad eller sökt inteckning på belopp motsvarande den tidigare beviljade eller sökta inteckningens kapitalbelopp. Inteckningshandlingen skall anses som pantbrev på samma belopp, om inteckningen är beviljad.

5. Utgör inteckningshandling säkerhet för fordran vid ikraftträdandet, skall panträtt anses upplåten enligt 3 kap. 2 § till säkerhet för fordringen. Om borgenär innehar inteckningshandling vid nämnda tidpunkt utan att handlingen utgör säkerhet för fordran, skall panträtt anses upplåten till säkerhet för borgenärens rätt på grund av handlingen. Bestämmelsen i 37 § lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg har fortfarande tillämpning.

6. Bestämmelserna i 5 har motsvarande tillämpning i fall då borgenär vid ikraftträdandet innehar fordringshandling, på grund varav inteckning sökts, och inteckning sedermera beviljas med stöd av 12.

Bestämmelserna i 5 har likaledes motsvarande tillämpning, om borgenär vid ikraftträdandet innehar fordringshandling, på vilken tecknats inteckningsmedgivande, och inteckning sedermera beviljas med stöd av 12.

7. Har borgenär panträtt för sin fordran på grund av inteckning som beviljats före ikraftträdandet eller därefter med stöd av 12 första stycket skall i fråga om hans rätt till betalning ur medel, som myndighet vid utsökning eller eljest fördelar mellan rättsägare i det intecknade fartyget, äldre bestämmelser tillämpas i stället för 3 kap. 4 § om det yrkas av någon vars rätt beror därav. Vad som sagts nu gäller dock endast om fördelningen föranledes av utmätning som skett före utgången av år (0000) eller av konkurs efter ansökan som gjorts före nämnda tidpunkt eller, såvitt angår fördelning av annan anledning än utmätning eller konkurs, om medlen nedsatts före den angivna tidpunkten.

Första stycket gäller även i fall då efter ikraftträdandet inteckningshandlingen utbyts mot två eller flera nya pantbrev.

8. Grundas panträtt i luftfartyg på förhållande som anges i 5 eller 6 första stycket, har fartygsägaren även i annat fall än då bestämmelserna i 7 är tillämpliga rätt att påfordra, att vid fördelning av medel mellan rättsägare i fartyget betalning till borgenären begränsas enligt äldre bestämmelser.

9. Medför tillämpning av 3 kap. 4 §, i fall då panträtt i luftfartyg grundas på förhållande som anges i 5 eller 6 första stycket och fordringens förfallodag inträffar efter utgången av år (0000), att inteckningssäkerhetens värde nedgår väsentligt och ställer gäldenären ej efter anfordran ytterligare säkerhet varmed borgenären skäligen kan nöjas, får borgenären säga upp fordringen till betalning inom sex månader. Uppsägning på grund av vad som sagts nu får icke ske förrän sex månader förflutit från det gäldenären anmodats

ställa ytterligare säkerhet och ej heller före utgången av år (0000) eller senare än att tiden för betalningsskyldighetens fullgörande infaller före utgången av år (0000).

10. Övergångsbestämmelserna utgör ej hinder för borgenär att göra gällande personligt betalningsansvar på grund av in-teckningshandling. Bestämmelserna i 31 och 32 §§ lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg har fortfarande tillämpning.

11. Bestämmelserna i 3 kap. 11 § om företräde på grund av in-teckning har tillämpning även om in-teckningen sökts före ikraftträdandet.

12. Fullföljes efter ikraftträdandet en dessförinnan gjord ansökan om in-teckning, skall in-teckning beviljas enligt de nya bestämmelserna, om an-sökningen uppfyller villkoren för in-teckning enligt lagen (1955:227) om in-skrivning av rätt till luftfartyg. Ansökningen skall därvid anses avse ett penningbelopp motsvarande fordringens kapitalbelopp.

Sökes efter ikraftträdandet in-teckning på grund av fordringshandling, på vilken före ikraftträdandet tecknats sådant bevitnat medgivande som avses i 5 § lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg, skall ansökningen upptagas och prövas som ansökan om in-teckning enligt 4 kap. 21 § första stycket. Även i detta fall skall ansökningen anses avse ett penningbelopp motsva-rande fordringens kapitalbelopp. Är medgivandet tecknat av annan än den som avses i 4 kap. 20 § får ansökningen icke bifallas, om ej den som medgett in-teckningen styrkes vara ägare till fartyget och inskrivning sökes för hans fång.

13. Bestämmelserna i 3 kap. 14 § tillämpas även om grund för avregi-strering inträtt före ikraftträdandet.

14. Bestämmelserna i 4–13 har motsvarande tillämpning på gemensam in-teckning i flera luftfartyg eller i luftfartyg och reservdelar.

Ny in-teckning får ej beviljas särskilt i luftfartyg, som svarar för gemensam in-teckning.

Gemensam in-teckning får med tillämpning av 4 kap. 27 § nedsättas efter annan in-teckning, om nedsättningen genomföres på samma sätt i all den egendom som svarar för in-teckningen.

Gemensam in-teckning får med tillämpning av 4 kap. 26 § första stycket dödas särskilt i visst luftfartyg eller i samtliga reservdelar eller i de reservdelar som förvaras på viss plats. Svarar egendom för flera gemensamma in-teckningar, får en av dessa icke dödas särskilt i viss egendom som nu sagts utan att övriga in-teckningar dödas i sistnämnda egendom.

Bestämmelserna om in-tecknings verkan och omfattning i 16 och 17 §§ lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg äger fortfarande tillämpning i fråga om in-teckning som avses i första stycket.

Säljes efter ikraftträdandet egendom som belastas av in-teckning som avses i första stycket på exekutiv auktion, är in-teckningen utan verkan i egen- domen sedan auktionen vunnit laga kraft och köpeskillingen erlagts.

Inskrivningsboken för luftfartyg skall vid ikraftträdandet lämnas över till den nya registermyndigheten, som skall föra boken såvitt den upptager be-stående in-teckning som beviljats även i reservdelslager.

### 3 Förslag till

#### Lag om ändring i lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva

Härigenom föreskrives att 2 § lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

2 §<sup>1</sup>

Är genom skuldebrev eller annorledes gåva utfäst i penningar eller lösören, gälle den ej såsom fullbordad, med mindre det som utfäst är kommit i gåvotagarens besittning. I fråga om skepp *eller* skeppsbygge gäller i stället att gåva ej är att anse såsom fullbordad, med mindre inskrivning för förvärvet sökts enligt vad *som stadgas därom i sjölagen (1891:35 s. 1)*.

Är genom skuldebrev eller annorledes gåva utfäst i penningar eller lösören, gälle den ej såsom fullbordad, med mindre det som utfäst är kommit i gåvotagarens besittning. I fråga om skepp, skeppsbygge *eller luftfartyg* gäller i stället att gåva ej är att anse såsom fullbordad med mindre inskrivning för förvärvet sökts enligt vad *därom är särskilt stadgat*.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

### 4 Förslag till

#### Lag om ändring i lagen (1966:454) om företagsinteckning

Härigenom föreskrives att 4 § lagen (1966:454) om företagsinteckning skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

4 §<sup>1</sup>

Företagsinteckning gäller i näringsidkarens lösa egendom, i den mån denna hör till den intecknade verksamheten och utgöres av

1. inventarier, varor eller andra lösören, dock ej skepp *och* skeppsbygge, *ej heller luftfartyg och sådan reservdel därtill som kan omfattas av inteckning i luftfartyg*,

1. inventarier, varor eller andra lösören, dock ej skepp, skeppsbygge *eller* luftfartyg,

2. byggnad eller annan anläggning som icke hör till tomträtt,  
3. arrenderätt, hyresrätt, rättighet som avses i 7 kap. 3 § jordabalken, bostadsrätt eller rätt till gruva eller annan gruvegendom, om rättigheten kan utmätas,

4. nyttjanderätt till inventarier eller andra lösören, om rättigheten kan utmätas,

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1973:1065.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1973:1067.

5. patent, upphovsrätt eller annan rättighet av immateriell art, om rättigheten kan utmätas.

6. fordran på vederlag för överlåtelse eller upplåtelse av egendom av sådant slag, som avses under 1-5, eller på ersättning med anledning av att sådan egendom skadats eller gått förlorad eller tagits i anspråk genom expropriation eller liknande förfarande.

7. fordran på vederlag för arbete.

Överlåtes verksamheten, gäller inteckningen i överlåtarens fordran på vederlag, i vad detta avser egendom som vid överlåtelsen omfattades av in-teckningen.

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

2. Omfattas reservdel till luftfartyg av beviljad eller sökt in-teckning i sådant fartyg, gäller äldre bestämmelser så länge in-teckningen består.

3. Omfattas reservdel till luftfartyg vid ikraftträdandet ej av in-teckning i sådant fartyg men hör den då eller kommer den senare att höra till konkursbo, gäller äldre bestämmelser, om gäldenären försätts i konkurs på grund av ansökan före ikraftträdandet.

## 5 Förslag till Lag om ändring i förmånsrättslagen (1970:979)

Härigenom föreskrives att 4 § förmånsrättslagen (1970:979)<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 4 §

Förmånsrätt följer med

- |   |  |
|---|--|
| 1. sjöpanträtt och luftpanträtt,  |  |
| 2. handpanträtt och rätt att kvarhålla lös egendom till säkerhet för fordran (retentionsrätt),                    |  |
| 3. panträtt på grund av in-teckning i skepp eller skeppsbygge eller i luftfartyg och reservdelar till luftfartyg, | 3. panträtt på grund av in-teckning i skepp, skeppsbygge eller luftfartyg, |
| 4. registrering av båtbyggnadsförskott enligt lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott.            |  |

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

2. I fråga om förmånsrätt på grund av in-teckning i luftfartyg och reservdelar till luftfartyg gäller de äldre bestämmelserna även efter ikraftträdandet.

3. Kommer vid ikraftträdandet eller därefter reservdelar till luftfartyg att omfattas av in-teckning i ägarens näringsverksamhet och var egendomen utmätt före ikraftträdandet, skall förmånsrätt på grund av utmätningen alltid ha företräde framför förmånsrätt på grund av in-teckningen.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1975:1248.

## 6 Förslag till Lag om ändring i förordningen (1862:10 s. 1) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer

Härigenom föreskrives att 3 och 14 §§ förordningen (1862:10 s. 1) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer skall ha nedan angivna lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

Avbetalning å huvudstol eller räntebetaling, som av gäldenär eller med hans vetskap gjord är, så ock annat gäldenärs erkännande av fordringens tillvaro, gälle såsom hade fordringen hos honom bevakad blivit. Beslut, varigenom ansökan om *inteckning som ej avser fast egendom, tomträtt, skepp eller skeppsbygge bifalles eller förklaras vilande*, eller anteckning om innehav av pantbrev eller annan inteckningshandling have ock lika verkan emot ägare av den intecknade egendomen; vill borgenären hålla talan mot annan öppen, bevake då sin fordran emot denne, såsom i 1 § sägs.

### *Föreslagen lydelse*

#### 3 §<sup>1</sup>

Avbetalning å huvudstol eller räntebetaling, som av gäldenär eller med hans vetskap gjord är, så ock annat gäldenärs erkännande av fordringens tillvaro, gälle såsom hade fordringen hos honom bevakad blivit. Beslut, varigenom ansökan om *företagsinteckning* bifalles, eller anteckning om innehav av pantbrev eller annan inteckningshandling have ock lika verkan emot ägare av den intecknade egendomen; vill borgenären hålla talan mot annan öppen, bevake då sin fordran emot denne, såsom i 1 § sägs.

#### 14 §<sup>2</sup>

*Är borgenärs fordran intecknad i luftfartyg, eller har han lös egendom såsom pant eller eljest under panträtt i handom; njute han ur den egendom, som sålunda häftar, betalning, ändå att han ej, efter kallelse å okända borgenärer, sin fordran angiver. Om rätt till kvittning för genfordran vare ock lag som i 7 § sägs ändå att den fordran ej blivit efter sådan kallelse angiven.*

Har *borgenär* lös egendom såsom pant eller eljest under panträtt i handom; njute han ur den egendom, som sålunda häftar, betalning, ändå att han ej, efter kallelse å okända borgenärer, sin fordran angiver. Om rätt till kvittning för genfordran vare ock lag som i 7 § sägs ändå att den fordran ej blivit efter sådan kallelse angiven.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1973:1071.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1973:1071.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

## 7 Förslag till Lag om ändring i lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling

Härigenom föreskrives att 2 och 14 §§ lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §<sup>1</sup>

Ansökan om dödande av handling skall, skriftligen avfattad, ingivas till rätten i den ort, där förpliktelsen skall fullgöras, eller, om sådan ort ej är nämnd i handlingen, till den rätt, där den förpliktade är skyldig att svara i tvistemål, som angå gäld i allmänhet. Då fråga är om pantbrev på grund av inteckning i fastighet eller tomträtt, göres ansökningen hos den rätt under vilken fastigheten lyder. I fråga om pantbrev på grund av inteckning i skepp eller skeppsbygge göres ansökningen hos rätten i skeppets hemort eller i den ort där bygget utföres. Ansökan om dödande av intecknad fordringshandling göres hos rätten i den ort, där vederbörande inskrivningsmyndighet är.

Ansökan om dödande av handling skall, skriftligen avfattad, ingivas till rätten i den ort, där förpliktelsen skall fullgöras, eller, om sådan ort ej är nämnd i handlingen, till den rätt, där den förpliktade är skyldig att svara i tvistemål, som angå gäld i allmänhet. Då fråga är om pantbrev på grund av inteckning i fastighet eller tomträtt, göres ansökningen hos den rätt under vilken fastigheten lyder. I fråga om pantbrev på grund av inteckning i skepp eller skeppsbygge göres ansökningen hos rätten i skeppets hemort eller i den ort där bygget utföres. *I fråga om pantbrev på grund av inteckning i luftfartyg göres ansökningen hos Stockholms tingsrätt.* Ansökan om dödande av in-tecknad fordringshandling göres hos rätten i den ort, där vederbörande inskrivningsmyndighet är.

Ansökan om dödande av konossement skall ingivas till rätten i godsets bestämmelseort.

Äro enligt vad nu är sagt flera domstolar behöriga, må ansökningen göras vid vilken som helst av dem.

### 14 §<sup>2</sup>

Bestämmelserna i 1–10 §§ äga, såvitt de angå pantbrev, motsvarande tillämpning i fråga om vilandebevis. Bestämmelserna i 13 § om dödande av inteckning äga motsvarande tillämpning i fråga om vilandeförklarad in-teckningsansökan.

Bestämmelserna i 10 och 13 §§ om annan inskrivningsbok än fastighetsbok äga, i fråga om pantbrev för skepps- eller skeppsbyggnadsin-teckning, motsvarande tillämpning på

Bestämmelserna i 10 och 13 §§ om annan inskrivningsbok än fastighetsbok äga, i fråga om pantbrev för skepps-, skeppsbyggnads- eller luftfartygsin-teckning och in-teckning i sådan

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1973:1072.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1973:1072.



*Nuvarande lydelse*

skepps- och skeppsbyggnadsregistren.

*Föreslagen lydelse**egendom, motsvarande tillämpning på skepps-, skeppsbyggnads- och luftfartygsregistren.*


---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

## 8 Förslag till Lag om ändring i lagsökningslagen (1946:808)

Härigenom föreskrives att 1 och 2 §§ lagsökningslagen (1946:808) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 §<sup>1</sup>

För fordran som grundar sig å skuldebrev eller annat skriftligt fordringsbevis och är till betalning förfallen må gäldenären lagsökas enligt vad nedan sägs.

Om för fordran som avses i första stycket skriftligen upplåtits panträtt i fast egendom, skepp *eller* skeppsbygge, kan borgenären genom lagsökning söka betalning ur egendomen. Har borgenären *för fordringen* *inteckning i luftfartyg eller reservdelar till luftfartyg eller* företagsinteckning, kan han genom lagsökning söka betalning ur den egendom vari inteckningen gäller.

Om för fordran som avses i första stycket skriftligen upplåtits panträtt i fast egendom, skepp, skeppsbygge *eller luftfartyg*, kan borgenären genom lagsökning söka betalning ur egendomen. Har borgenären *företagsinteckning för fordringen*, kan han genom lagsökning söka betalning ur den egendom vari inteckningen gäller.

Vad i denna lag sägs om gäldenären tillämpas vid lagsökning enligt andra stycket på ägaren av den egendom ur vilken betalning sökes.

2 §<sup>2</sup>

Lagsökning skall göras skriftligen hos allmän underrätt. Ansökningen skall innehålla uppgift om borgenärens namn, personnummer, yrke, hemvist, postadress och telefonnummer samt gäldenärens namn och, där så kan ske, dennes personnummer, yrke, hemvist, postadress och telefonnummer, så ock fordringens belopp och den ränta som ford-

Lagsökning skall göras skriftligen hos allmän underrätt. Ansökningen skall innehålla uppgift om borgenärens namn, personnummer, yrke, hemvist, postadress och telefonnummer samt gäldenärens namn och, där så kan ske, dennes personnummer, yrke, hemvist, postadress och telefonnummer, så ock fordringens belopp och den ränta som ford-

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1973:1074.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1973:1074.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

ras. Borgenären angive ock de omständigheter som betinga rättens behörighet, om denna ej framgår av vad eljest anföres. Vid ansökningen skall fogas styrkt avskrift av handling varå fordringen grundas och, då betalning enligt 1 § andra stycket sökes ur fast egendom, skepp *eller* skeppsbygge, av handling varigenom panträtt i egendomen upplåtits.

Ansökningen skall jämte avskrift som anges i första stycket avlämnas i två exemplar och vara egenhändigt undertecknad av borgenären eller hans ombud. Är endast ett exemplar ingivet, ombesörje rätten mot stadgad avgift erforderlig avskrift, och gälle den i målet lika med huvudskrift.

ras. Borgenären angive ock de omständigheter som betinga rättens behörighet, om denna ej framgår av vad eljest anföres. Vid ansökningen skall fogas styrkt avskrift av handling varå fordringen grundas och, då betalning enligt 1 § andra stycket sökes ur fast egendom, skepp, skeppsbygge *eller* luftfartyg, av handling varigenom panträtt i egendomen upplåtits.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Om in-teckningshandling, som rör luftfartyg eller reservdelar, vid ikraft-trädandet utgör pant för fordran, får lagsökning äga rum enligt 1 § andra stycket första punkten i dess nya lydelse, även om fordringen ej grundas på skriftligt bevis eller panträttsupplåtelsen ej skett skriftligen. Målet skall hänskjutas till rättegång, om det görs invändning som hänför sig till fordringen eller panträttsupplåtelsen samt borgenärens rätt är stridig.

**9 Förslag till****Lag om exekutiv försäljning av registrerat luftfartyg**

Härigenom föreskrives följande.

**1 §** Beträffande exekutiv försäljning av registrerat luftfartyg har lagen (1973:1130) om exekutiv försäljning av registrerat skepp m. m. motsvarande tillämpning med följande avvikelser.

Vad som i 1 § sägs om skeppsregistret gäller i stället luftfartygsregistret och vad som i 5, 7 och 10 §§ sägs om sjöpanträtt gäller i stället luftpanträtt.

Kungörandet av auktion enligt 6 § skall ske minst sex veckor i förväg och underrättelser enligt 7 § skall sändas i rekommenderade brev minst en månad före auktionen. Vad som sägs i 8 § gäller även dessa föreskrifter.

Hänvisning till 264 § sjölagen (1891:35 s. 1) skall i stället avse 3 kap. 4 och 5 §§ lagen (1977:00) om inskrivning av rätt till luftfartyg.

**2 §** Vissa bestämmelser om exekutiv försäljning av främmande luftfartyg och reservdelar till sådana luftfartyg finns i lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***Övergångsbestämmelser**

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
2. Genom lagen upphäves lagen (1971:500) om exekutiv försäljning av luftfartyg m. m.
3. Äldre lag skall tillämpas på försäljning av här i landet gemensamt intecknade luftfartyg samt luftfartyg och reservdelar. Avräkning enligt 16 § lagen (1971:500) om exekutiv försäljning av luftfartyg m. m. får dock ej företagas för pantfordran på grund av gemensam inteckning i luftfartyg eller i luftfartyg och reservdelar.
4. Anslutningsrätt enligt 5 § tredje stycket lagen (1973:1130) om exekutiv försäljning av registrerat skepp m. m. gäller ej vid exekutiv försäljning på grund av utmätning som verkställt före ikraftträdandet.
5. Nya lagens bestämmelser om tillägg enligt 3 kap. 4 § lagen (1977:00) om inskrivning av rätt till luftfartyg tillämpas beträffande ränta, som enligt 7 övergångsbestämmelserna till sistnämnda lag i stället för sådant tillägg skall beräknas på kapitalbeloppet av inteckning enligt äldre bestämmelser.
6. Förekommer i lag eller annan författning hänvisning till föreskrift, som ersatts genom den nya lagen, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

## 10 Förslag till Lag om ändring i utsökningslagen (1877:31 s. 1)

Häri genom föreskrives att 62, 63, 71, 73, 74, 77, 88 c, 89, 91, 91 a, 91 c, 139, 201 och 213 a §§ utsökningslagen (1877:31 s. 1) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*62 §<sup>1</sup>

Vid utmätning bör av utmätningsbara tillgångar i första hand tagas i anspråk egendom som kan användas till borgenärens förnöjande med minsta kostnad, förlust och annan olägenhet för gäldenären. Tillgångar som höra samman skola om möjligt ej skiljas.

Är fordran för vilken utmätning skall ske förenad med särskild förmansrätt i gäldenärens fasta egendom, fartyg, luftfartyg *eller reservdelar till luftfartyg*, skall den egendomen först utmätas, om ej borgenären hellre vill taga betalt ur annan egendom. Skall utmätning ske på en gång för fleras fordringar, får borgenär, för vars fordran viss egendom sålunda häftar, ej för vad därur kan

Är fordran för vilken utmätning skall ske förenad med särskild förmansrätt i gäldenärens fasta egendom, fartyg *eller* luftfartyg, skall den egendomen först utmätas om ej borgenären hellre vill taga betalt ur annan egendom. Skall utmätning ske på en gång för fleras fordringar, får borgenär, för vars fordran viss egendom sålunda häftar, ej för vad därur kan utgå till förfång för annan

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1973:1131 (jfr 1975:917).

*Nuvarande lydelse*

utgå till förfång för annan borgenär taga betalning ur övriga tillgångar.

Endast om borgenären begär det får utmätning av fast egendom, registrerat skepp, luftfartyg *eller in-tecknade reservdelar till luftfartyg* ske för annan fordran än sådan som är förenad med särskild förmånsrätt i egendomen.

Med fartyg likställes i denna lag fartyg under byggnad.

*Föreslagen lydelse*

borgenär taga betalning ur övriga tillgångar.

Endast om borgenären begär det får utmätning av fast egendom, registrerat skepp *eller registrerat luftfartyg* ske för annan fordran än sådan som är förenad med särskild förmånsrätt i egendomen.

63 §<sup>2</sup>

Vad som hör till fartyg eller luftfartyg får ej tagas i mät annat än genom utmätning av fartyget eller luftfartyget.

*Omfattar in-teckning i luftfartyg även reservdelar, får ej särskild av de på viss plats förvarade reservdelarna ut-mätas för sig, om icke in-teckningsha-varen samtycker därtill.*

71 §<sup>3</sup>

Har någon gäldenärs lösa egendom som handpant eller med rätt att kvarhålla den till säkerhet för fordran, hindrar detta ej, att egendomen utmätes för annan fordran. Den som innehar egendomen är skyldig att taga betalning i förtid i den ordning som anges i 6 kap. Han är dock icke pliktig att avstå från sin pant- eller retentionsrätt utan att hans fordran blir betald, om ej försäljning skall ske för fordran med lika eller bättre rätt.

*Har in-teckning i luftfartyg eller re-servdelar till sådant fartyg blivit av ägaren till den in-tecknade egendomen lämnad såsom pant, skall in-teckningen icke utmätas utan i stället den rätt till andel i in-teckningen, som, efter ty sär-skilt är stadgat, må tillkomma gälde-nären, tagas i mät i den ordning som 74 § stadgar.*

Om utmätning av pantbrev i fast egendom *eller i skepp* i den mån pantbrevet ej utgör pant för fordran finnas bestämmelser i 91 a §.

Om utmätning av pantbrev i fast egendom, skepp *eller luftfartyg* i den mån pantbrevet ej utgör pant för fordran finnas bestämmelser i 91 a §.

73 §<sup>4</sup>

Lös egendom, som utmätes, skall av utmätningsmannen upptecknas och värderas; och äge han, där så fin-

Lös egendom, som utmätes, skall av utmätningsmannen upptecknas och värderas; och äge han, där så fin-

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1967:140.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1973:1131 (jfr 1975:917).

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1973:1131 (jfr 1975:917).

*Nuvarande lydelse*

nes nödigt, tillkalla sakkunnige män att vid värderingen biträda. *Utmätas av inteckning besvärade reservdelar till luftfartyg, skola sakkunniga städse anlitas vid värderingen.* Är fråga om utmätning av fordran eller rättighet, vare den från vilken fordringen eller rättigheten skall utgå pliktig att, efter anmaning, lämna utmätningensmanen erforderliga upplysningar angående dess innehåll; efterkommes ej anmaningen äge överexekutor efter anmälan av utmätningensmanen förelägga den tredskande vite samt fälla honom därtill.

Utmätas fartyg, luftfartyg eller gods i fartyg eller i luftfartyg, skall ägaren eller befälhavaren på anmodan tillhandahålla de handlingar som visa äganderätten till egendomen eller eljest röra denna och uppge vilka som ha fordran som bör iakttagas vid egendomens försäljning. Han skall på anmodan överlämna pantbrev eller annan *inteckningshandling* som han innehar. Där- efter får *handlingen* ej pantförskrivas utan överexekutors tillstånd.

*Föreslagen lydelse*

nes nödigt, tillkalla sakkunnige män att vid värderingen biträda. Är fråga om utmätning av fordran eller rättighet, vare den från vilken fordringen eller rättigheten skall utgå pliktig att, efter anmaning, lämna utmätningensmanen erforderliga upplysningar angående dess innehåll; efterkommes ej anmaningen äge överexekutor efter anmälan av utmätningensmanen förelägga den tredskande vite samt fälla honom därtill.

Utmätas fartyg, luftfartyg eller gods i fartyg eller i luftfartyg, skall ägaren eller befälhavaren på anmodan tillhandahålla de handlingar som visa äganderätten till egendomen eller eljest röra denna och uppge vilka som ha fordran som bör iakttagas vid egendomens försäljning. Han skall på anmodan överlämna pantbrev som han innehar. Därefter får *pantbrevet* ej pantförskrivas utan överexekutors tillstånd.

74 §<sup>5</sup>

Utmätas penningar, skola de omhändertagas av utmätningensman. Lösören som utmätas skola, när de ej efter vad som nedan sägs föras från stället, sättas i förvar därstädes under utmätningensmannens försegling eller, om han finner det i brist på tjänliga förvaringsrum eller av annan orsak ej lämpligen kunna ske, med hans insegel eller skriftligt anslag eller på annat sätt så utmärkas, att det uppenbart synes att godset blivit utmätt. Anses det utmätta ej kunna med säkerhet lämnas på stället under gäldenärens tillsyn, skall utmätningensmanen låta det vårdas där av annan eller föras till annat ställe, om det kan ske.

Utmätas gäldenärens egendom, som i annans besittning finnes, varde förbud innehavaren meddelat att egendomen utlämnas till förfång för den, till vilken i följd av utmätningen gäldenärens rätt kan komma att övergå.

*Skall utmätning ske av den rätt till andel i inteckning som tillkommer gäldenären såsom ägare av intecknat luftfartyg eller intecknade reservdelar till*

<sup>5</sup> Senaste lydelse 1971:495.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

sådant fartyg, varde förbud inteckningshavaren meddelat att utan tillstånd av utmätningsmannen utlämna inteckningshandlingen. Förbud, som nu sagts, skall tecknas å inteckningshandlingen, där icke denna av inteckningshavaren överlämnas till utmätningsmannen för det ändamål som anges i 30 § lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg.

77 §<sup>6</sup>

Då utmätning av lös egendom är fullbordad så som sägs i 67 c § 1 mom. eller 73–76 §§, njuter borgenären förmånsrätt i det utmäta efter vad som stadgas i förmånsrättslagen (1970:979).

Utmätning av här i riket registrerat skepp eller luftfartyg eller *intecknade reservdelar till sådant luftfartyg* medför dock förmånsrätt redan när beslutet om utmätning meddelas. Blir egendomen, innan den omhändertagits, utmätt i främmande stat, gäller den rätt som vunnits genom den förra utmätningen såsom pant-rätt.

Utmätning av här i riket registrerat skepp eller luftfartyg medför dock förmånsrätt redan när beslutet om utmätning meddelas. Blir egendomen, innan den omhändertagits, utmätt i främmande stat, gäller den rätt som vunnits genom den förra utmätningen såsom panträtt.

Finner utmätningsmannen på grund av anspråk som i 69 § sägs eller eljest, att egendomen eller del därav ej bort utmätas, äger han föranstalta om rättelse, sedan borgenären, där så kan ske, beretts tillfälle att yttra sig; dock må sådan rättelse ej vidtagas senare än två veckor från det förrättningen ägde rum.

Om åtgärd enligt 3 mom. skall utmätningsmannen genast underrätta dem, vilkas rätt är i fråga, så ock överexekutor, därest klagan förts över utmätningen.

88 c §<sup>7</sup>

Utmättningsförrättning skall om möjligt hållas inom fyra veckor från det att utmätningsmannen mottog de handlingar som anges i 54, 54 a eller 55 §. Lämnar borgenären anstånd med utmätningen och fortfar anståndet över sex månader från mottagandet av handlingarna, är ansökningen förfallen.

Utmätt lös egendom bör säljas inom två månader från utmätningen, om ej hinder möter eller utmätningsmannen eller, om målet är anhängigt hos överexekutor, denne på begäran ger anstånd.

Anstånd med försäljning får beviljas på begäran av borgenären eller gälldenären. På begäran av gälldenären får anstånd beviljas endast om borgenären medger det eller särskilda skäl föreligga. Utan synnerliga skäl får anstånd

<sup>6</sup> Senaste lydelse 1973:1131 (jfr 1975:917).

<sup>7</sup> Senaste lydelse 1973:1131 (jfr 1975:917).

## Nuvarande lydelse

ej beviljas utöver sex månader från utmätningen.

I fråga om tid för försäljning av registrerat skepp, luftfartyg eller in-tecknade reservdelar till luftfartyg eller av fast egendom finnas särskilda bestämmelser.

## Föreslagen lydelse

I fråga om tid för försäljning av fast egendom, registrerat skepp eller registrerat luftfartyg finnas särskilda bestämmelser.

89 §<sup>8</sup>

Försäljning av utmätt lös egendom skall ske på offentlig auktion utom i fall som avses i 96 a §.

Om försäljning av registrerat skepp, luftfartyg eller in-tecknade re-servdelar till luftfartyg meddelas be-stämmelser i särskilda lagar. Andel i sådan egendom säljes av överexeku-tor i den ordning som enligt denna lag skall tillämpas i fråga om försälj-ning av rättighet. Detsamma gäller villkorlig äganderätt till egendomen eller till andel däri.

Om försäljning av registrerat skepp eller registrerat luftfartyg finnas särskilda bestämmelser. Andel i så-dan egendom säljes av överexekutor i den ordning som enligt denna lag skall tillämpas i fråga om försäljning av rättighet. Detsamma gäller vill-korlig äganderätt till egendomen el-ler till andel däri.

Om försäljning av utmätt fast egendom meddelas likaledes bestämmelser i särskild lag.

91 §<sup>9</sup>

Kungörelse om auktion å lösören skall ske minst åtta dagar innan auktionen hålles, där ej i fall som i 90 § 2 mom. sägs kortare tid för kungörandet finnes nödig. Auktion å fordran eller rättighet skall kungöras minst fjorton dagar förut; och varde tillika, där så kan ske, inom samma tid särskilda underrättelser om auktionen med posten avsända till borgenären och gäl-denären. Skall i stad auktion å lös egendom kungöras mera än en gång, vare det gillt, om första kungörandet skett inom tid som nu är sagd.

*Har gälldenären tillkommande rätt till andel i in-teckning i hans luftfartyg eller därtill hörande reservdelar blivit utmätt, låte utmätningssmannen an-skaffa särskild in-teckningshandling å det gälldenären tillkommande belop-pet, där laga hinder däremot icke mö-ter; skall sådan handling anskaffas, må ej förr än det skett kungörelse om auktionen utfärdas. Skall försäljning ske av in-teckningshandling, vilken ta-gits i mät hos någon, som enligt hand-lingen är personligen ansvarig för det däri föreskrivna beloppet, åligger det utmätningssmannen, där ej med gäl-lenärens samtycke handlingen säljes*

<sup>8</sup> Senaste lydelse  
1973:1131 (jfr 1975:917)

<sup>9</sup> Senaste lydelse  
1973:1131 (jfr 1975:917).

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

med bibehållande av hans ansvarighet, att, innan handlingen utlämnas till köparen, förse densamma med påskrift, varigenom gäldenären frikallas från ansvarighet.

Vid försäljning av fartyg, som ej är infört i skeppsregistret eller i motsvarande utländska register, eller av gods i fartyg eller i luftfartyg skall kungörelse ske minst tre veckor före auktionen och inom samma tid jämväl införas i allmänna tidningarna. Kungörelsen skall innehålla, att de borgenärer, som, ändå att de ej vunnit utmätning, äga rätt till betalning ur köpeskillingen för egendomen, hava att före auktionen anmäla sådant hos auktionsförrättaren på sätt i 139 § sägs. Minst tre veckor före auktionen skola ock, såvitt ske kan, underrättelse om försäljningen i rekommenderade brev sändas till borgenären och ägaren av egendomen samt till den som, enligt vad känt blivit, äger sjö- eller luftpanträtt i denna. Vinnes senare kunskap om sådan panträtt, varde underrättelse genast avsänd. Underrättelse till utrikes ort skall om möjligt sändas med flygpost.

Om egendom som skall säljas svarar för företagsinteckning, skall auktionsförrättaren om möjligt underrätta inteckningshavaren om auktionen genom särskilt kallelsebrev, som skall sändas med posten minst två veckor före auktionen. Upplyses senare att företagsinteckning gäller i egendomen, skall underrättelse genast sändas.

Skall försäljning ske av egendom vilken hör till sådan näringsverksamhet som kan omfattas av företagsinteckning, skall auktionsförrättaren anskaffa gravationsbevis angående verksamheten.

91 a §<sup>10</sup>

I den mån pantbrev i fast egendom eller i skepp ej utgör pant för fordran får pantbrevet tagas i anspråk genom utmätning hos den intecknade egendomens ägare.

I den mån pantbrev i fast egendom, skepp eller luftfartyg ej utgör pant för fordran får pantbrevet tagas i anspråk genom utmätning hos den intecknade egendomens ägare.

<sup>10</sup> Senaste lydelse 1973:1131 (jfr 1975:917).



## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

Vid sådan utmätning skall pantbrevet tagas i förvar eller, om annan än ägaren innehar pantbrevet, förbud meddelas innehavaren att utlämna det utan tillstånd av utmätningsmannen. Utmätningen är fullbordad först när så skett.

Har utmätning skett enligt 1 mom., skall den intecknade egendomen tagas i anspråk, om borgenären yrkar det inom en månad från utmätningsbeslutet. När utmätningsmannen meddelat beslut om att egendomen tages i anspråk, anses den utmätt. Om borgenären ej inom nämnda tid yrkat att egendomen tages i anspråk eller yrkande därom återkallas, skall pantbrevet pantförskrivas till honom enligt 91 b §.

Råder tvist huruvida något finns att utmäta enligt 1 mom., skall utmätningsmannen, om skäl äro därtill, förelägga utmätningsökanden att, inom en månad efter det att föreläggandet delgivits honom, väcka talan mot gäldenären och den som bestrider att något finns att utmäta, beträffande pantbrev i fast egendom vid den domstol som anges i 10 kap. 10 § rättegångsbalken och i fråga om pantbrev i skepp vid den domstol till vilken utmätningsmannens tjänstgöringsområde hör. Innan tvisten blivit avgjord genom dom som vunnit laga kraft får beslut om egendomens tagande i anspråk meddelas eller pantförskrivning av pantbrevet ske endast om rätten förklarar hinder ej möta däremot.

Efterkommer ej utmätningsökanden föreläggande enligt 4 mom. och är ej talan i saken väckt av annan part, går utmätningen åter.

91 c §<sup>11</sup>

Borgenär, vars fordran är förenad med sjöpanträtt i utmätt egendom och vars rätt till betalning ur denna är ostridig eller styrkes, kan begära att egendomen säljes för hans fordran. Om han framställt sådan begäran, får förfarandet ej nedläggas därför att frågan om försäljning för utmätningsökandens fordran förfaller.

Borgenär, vars fordran är förenad med sjöpanträtt *eller luftpanträtt* i utmätt egendom och vars rätt till betalning ur denna är ostridig eller styrkes, kan begära att egendomen säljes för hans fordran. Om han framställt sådan begäran, får förfarandet ej nedläggas därför att frågan om försäljning för utmätningsökandens fordran förfaller.

<sup>11</sup> Senaste lydelse 1973:1131 (jfr 1975:917).

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

139 §<sup>12</sup>

När fartyg, som ej är infört i skeppsregistret eller i motsvarande utländska register, eller gods i fartyg eller i luftfartyg sålts, har borgenär, som hade sjö- eller luftpanträtt i egendomen, rätt att få betalning ur köpeskillingen enligt vad som anges nedan, såvida han framställt yrkande därom före auktionen eller, om egendomen sålts under hand, före köpeskillingsfördelningen.

Svarar utmätt egendom för företagsinteckning, äger inteckningshavaren erhålla betalning ur köpeskillingen, om han framställt yrkande därom inom tid som nyss angivits. Vad nu sagts gäller dock ej i den mån sådan betalning måste anses obehövlig för att trygga inteckningshavarens och efterföljande inteckningshavares rätt. Vid prövningen härav skall hänsyn tagas även till sådan egendom som gäldenären på annat sätt än genom företagsinteckningen ställt som säkerhet för inteckningshavarens fordran.

Skall under konkurs fartyg, som ej är infört i skeppsregistret eller i motsvarande utländska register, eller gods i fartyg eller i luftfartyg säljas utmättningsvis, äger även borgenär som för sin fordran har förmånsrätt enligt 10 § förmånsrättslagen (1970:979) rätt att erhålla betalning ur köpeskillingen, om han yrkat det före auktionen eller, om egendomen sålts under hand, före köpeskillingsfördelningen.

När fartyg eller luftfartyg, som ej är infört i skeppsregistret eller i motsvarande utländska register, eller gods i fartyg eller i luftfartyg sålts, har borgenär, som hade sjö- eller luftpanträtt i egendomen, rätt att få betalning ur köpeskillingen enligt vad som anges nedan, såvida han framställt yrkande därom före auktionen eller, om egendomen sålts under hand, före köpeskillingsfördelningen.

Skall under konkurs fartyg eller luftfartyg, som ej är infört i skeppsregistret eller i motsvarande utländska register, eller gods i fartyg eller i luftfartyg säljas utmättningsvis, äger även borgenär som för sin fordran har förmånsrätt enligt 10 § förmånsrättslagen (1970:979) rätt att erhålla betalning ur köpeskillingen, om han yrkat det före auktionen eller, om egendomen sålts under hand, före köpeskillingsfördelningen.

201 §<sup>13</sup>

Vill gäldenär eller borgenär klaga hos överexekutor över beslut om utmätning, skall han göra det inom tre veckor från den dag, då han erhöll del av beslutet. Detsamma gäller beslut om att fastighet eller registrerat skepp tages i anspråk enligt 91 a §.

Vidtages rättelse jämlikt 77 § 3 mom., äger borgenären föra talan däremot inom tre veckor från den dag, då han erhöll del av protokoll eller underrättelse om åtgärden.

När utmätning skett av avlöning, pension eller livränta i den ordning

Vill gäldenär eller borgenär klaga hos överexekutor över beslut om utmätning, skall han göra det inom tre veckor från den dag, då han erhöll del av beslutet. Detsamma gäller beslut om att fastighet, skepp eller luftfartyg tages i anspråk enligt 91 a §.

<sup>12</sup> Senaste lydelse 1975:1254.

<sup>13</sup> Senaste lydelse 1973:1131 (jfr 1975:917).

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

som föreskrives i 67 a–67 d §§ eller av annan egendom i fall som sägs i 67 c § 2 mom., är klagan ej inskränkt till viss tid.

Sedan utmätt fast egendom *eller utmätt skepp, andel däri eller villkorlig äganderätt till sådant skepp eller andel däri* sålts, får utmätningen ej överklagas annat än i samband med klagan över försäljningen.

Sedan utmätt fast egendom sålts, får utmätningen ej överklagas annat än i samband med klagan över försäljningen. *Detsamma gäller, sedan utmätt skepp eller luftfartyg eller andel i eller villkorlig äganderätt till sådan egendom eller andel däri, blivit såld.*

213 a §<sup>14</sup>

När exekutiv försäljning av fast egendom vunnit laga kraft och köpeskillingen erlagts, har den som åberopar annat förvärv av egendomen från gäldenären eller någon hans företrädare förlorat sin rätt mot köparen. Även den som åberopar att gäldenärens eller någon hans företrädares åtkomst var ogiltig eller av annat skäl ej gällde mot rätte ägaren har förlorat sin rätt mot köparen, om vid den exekutiva försäljningen lagfart var beviljad för gäldenären.

Har exekutiv försäljning av registrerat skepp, andel däri eller villkorlig äganderätt till *sådant skepp* eller till andel däri vunnit laga kraft och köpeskillingen erlagts skall, om gäldenären ej var rätt ägare, köparens förvärv dock gälla, såvida gäldenärens åtkomst var inskriven vid försäljningen.

Tredje man, vars rätt till fast egendom gått förlorad enligt 1 mom. andra punkten, är berättigad till ersättning av staten enligt samma bestämmelser som gälla när sådan ersättning skall utgå med anledning av att ägarens rätt gått förlorad genom frivillig försäljning. Vad nu sagts har motsvarande tillämpning när tredje man enligt 2 mom. förlorat sin rätt till skepp som är registrerat här i riket.

Har exekutiv försäljning av registrerat skepp *eller registrerat luftfartyg eller andel i* eller villkorlig äganderätt till *sådan egendom eller andel däri* vunnit laga kraft och köpeskillingen erlagts skall, om gäldenären ej var rätt ägare, köparens förvärv dock gälla, såvida gäldenärens åtkomst var inskriven vid försäljningen.

Tredje man, vars rätt till fast egendom gått förlorad enligt 1 mom. andra punkten, är berättigad till ersättning av staten enligt samma bestämmelser som gälla när sådan ersättning skall utgå med anledning av att ägarens rätt gått förlorad genom frivillig försäljning. Vad nu sagts har motsvarande tillämpning när tredje man enligt 2 mom. förlorat sin rätt till skepp *eller luftfartyg* som är registrerat här i riket.

*Övergångsbestämmelser*

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
2. De äldre bestämmelserna i 62, 63, 73, 77, 88 c och 89 §§ skall tillämpas vid utmätning av intecknade reservdelar till luftfartyg.
3. Anslutningsrätt enligt 91 c § gäller ej vid exekutiv försäljning på grund

<sup>14</sup> Senaste lydelse 1973:1131 (jfr 1975:917).

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

av utmätning som verkställts före ikraftträdandet.

4. Bestämmelserna i 201 § 4 mom. och 213 a § 2 och 3 mom. i deras nya lydelse tillämpas ej, om egendomen sålts före ikraftträdandet.

## 11 Förslag till Lag om ändring i konkurslagen (1921:225)

Häriigenom föreskrives att 71, 73, 76 och 198 §§ konkurslagen (1921:225) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*71 §<sup>1</sup>

Vill förvaltaren efter första borgenärssammanträdet låta försäljning av lös egendom, som icke sker genom fortsättande av gäldenärens rörelse, äga rum annorledes än å auktion, begäre samtycke därtill av rättens ombudsman eller, om han vägrar, av borgenärerna. Innan ombudsmannen meddelar sitt beslut, skall han höra gäldenären, där det lämpligen kan ske.

Lös egendom, vari borgenär har panträtt eller annan särskild förmånsrätt, må ej i något fall utan hans samtycke säljas annorledes än å auktion, såframt hans rätt är av försäljningen beroende.

Samtycke som avses i första och andra styckena fordras icke, när förvaltaren vill genom fondkommissionär sälja på fondbörs noterat värdepapper till gällande börspris. Samtycke enligt andra stycket fordras ej heller för försäljning av lös egendom genom fortsättande av gäldenärens rörelse.

Skall fartyg, som ej är infört i skeppsregistret eller i motsvarande utländska register, gods i fartyg eller gods i luftfartyg säljas, äge förvaltaren, där egendomen finnes inom riket, begära försäljning i den ordning som gäller för utmätt sådan egendom.

Skall fartyg eller luftfartyg, som ej är infört i skeppsregistret eller luftfartygsregistret eller i motsvarande utländska register, eller gods i fartyg eller luftfartyg säljas, äge förvaltaren, där egendomen finnes inom riket, begära försäljning i den ordning som gäller för utmätt sådan egendom.

Är fråga om försäljning av registrerat skepp, av luftfartyg eller av intecknade reservdelar till luftfartyg och finnes egendomen inom riket, skall vad i 70 § första och andra styckena sägs äga motsvarande tillämpning.

Är fråga om försäljning av registrerat skepp eller registrerat luftfartyg och finnes egendomen inom riket, skall vad i 70 § första och andra styckena sägs äga motsvarande tillämpning.

Skall gäldenären tillkommande rätt till andel i inteckning som belastar hans luftfartyg eller till sådant fartyg hörande reservdelar säljas, låte förvaltaren innan försäljning sker anskaffa

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1975:1251.

*Nuvarande lydelse*

*särskild inteckningshandling å det gäl-  
denären tillkommande beloppet, där  
laga hinder däremot icke möter. Skall  
försäljning ske av inteckningshandling,  
som innehaves av gäldenären och för  
vilken han är personligen ansvarig,  
vare förvaltaren pliktig att, där ej gäl-  
denären medgiver, att handlingen må  
försäljas med bibehållande av hans  
ansvarighet, förse handlingen med på-  
skrift, varigenom gäldenären frikallas  
från ansvarighet.*

Bestämmelserna i 70 § sista stycket äga motsvarande tillämpning, när gäldenären tillhörig lös egendom under konkursen skall säljas i den ordning som gäller för utmätt sådan egendom. I sådant fall skall förvaltaren dessutom, i den mån det är påkallat, i ärendet föra talan för borgenärer som ha för-  
månsrätt enligt 10 § förmånsrättslagen (1970:979) samt genom brev under-  
rätta borgenär om yrkande som han framställer på dennes vägnar.

*Föreslagen lydelse*73 §<sup>2</sup>

Har borgenär lös egendom såsom pant eller eljest under panträtt i handom, äge han besörja, att egen-  
domen varder såld å auktion eller, då fråga är om å fondbörs noterat värdepapper, genom fondkommissionär till gällande börspris; dock må sådan försäljning ej utan förvaltarens samtycke äga rum tidigare än fyra veckor efter första borgenärssammanträdet. Försäljning genom borgenärens försorg må ej heller ske, där förvaltaren vill lösa egendomen för konkursboets räkning; åliggande det borgenären att minst en vecka innan han vidtager åtgärd för egendomens försäljning hembjuda den åt förvaltaren till inlösen. Utgöres egendomen av fartyg, som ej är infört i skeppsregistret eller i motsvarande utländska register, eller av gods i fartyg eller i luftfartyg eller av in-tecknade reservdelar till luftfartyg, skall försäljningen ske i den ordning, som om dylik egendom, den där blivit utmätt, särskilt är stadgad. Skall egendomen

Har borgenär lös egendom såsom pant eller eljest under panträtt i handom, äge han besörja, att egen-  
domen varder såld å auktion eller, då fråga är om å fondbörs noterat värdepapper, genom fondkommissionär till gällande börspris; dock må sådan försäljning ej utan förvaltarens samtycke äga rum tidigare än fyra veckor efter första borgenärssammanträdet. Försäljning genom borgenärens försorg må ej heller ske, där förvaltaren vill lösa egendomen för konkursboets räkning; åliggande det borgenären att minst en vecka innan han vidtager åtgärd för egendomens försäljning hembjuda den åt förvaltaren till inlösen. Utgöres egendomen av fartyg eller luftfartyg, som ej är infört i skeppsregistret eller luftfartygsregistret eller i motsvarande utländska register, eller av gods i fartyg eller i luftfartyg, skall försäljningen ske i den ordning, som om dylik egendom, den där blivit utmätt, särskilt är stadgad. Skall egendomen säljas

<sup>2</sup> Senaste lydelse  
1973:1132 (jfr 1975:918).

*Nuvarande lydelse*

säljas annorledes än utmättningsvis och är ej fråga om sådan försäljning av värdepapper, som enligt vad nyss sagts må ske utan auktion, må försäljningen ej äga rum å annan ort än den, där egendomen finnes, med mindre förvaltaren samtycker därtill; och låte borgenären förvaltaren minst tre veckor förut veta, när och var försäljningen skall ske. Har försäljning skett i annan än den för utmätt egendom stadgade ordning, vare borgenären pliktig att för förvaltaren redovisa för vad som influerar till.

Vill ej borgenären föranstalta om försäljningen, äge förvaltaren därom besörja. *Dock må in-teckning i luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg, vilken blivit av ägaren till den in-tecknade egendomen lämnad såsom pant, icke av förvaltaren säljas, utan äge han allenast låta sälja den rätt till andel i in-teckningen, som efter ty särskilt är stadgat må tillkomma gäldenären.*

*Föreslagen lydelse*

annorledes än utmättningsvis och är ej fråga om sådan försäljning av värdepapper, som enligt vad nyss sagts må ske utan auktion, må försäljningen ej äga rum å annan ort än den, där egendomen finnes, med mindre förvaltaren samtycker därtill; och låte borgenären förvaltaren minst tre veckor förut veta, när och var försäljningen skall ske. Har försäljning skett i annan än den för utmätt egendom stadgade ordning, vare borgenären pliktig att för förvaltaren redovisa för vad som influerar till.

Vill ej borgenären föranstalta om försäljningen, äge förvaltaren därom besörja.

76 §<sup>3</sup>

Finner förvaltaren det i 74 § föreskrivna kungörelsesätt icke vara ägnat att bereda kungörelsen nödig offentlighet, ankomme på honom att vidtaga de ytterligare åtgärder, som må anses erforderliga. Skulle han i något fall anse tillfyllest, att auktionen kungöres i mindre utsträckning än i nämnda paragraf stadgas, begäre samtycke därtill av rättens ombudsman. Inskränkning i fråga om kungörande av auktion å fast egendom, registrerat skepp, luftfartyg eller in-tecknade reservdelar till luftfartyg må dock icke äga rum utan gäldenärens samtycke; ej heller må sådan inskränkning ske beträffande kungörande av auktion å annan lös egendom, vari borgenär har panträtt

Finner förvaltaren det i 74 § föreskrivna kungörelsesätt icke vara ägnat att bereda kungörelsen nödig offentlighet, ankomme på honom att vidtaga de ytterligare åtgärder, som må anses erforderliga. Skulle han i något fall anse tillfyllest, att auktionen kungöres i mindre utsträckning än i nämnda paragraf stadgas, begäre samtycke därtill av rättens ombudsman. Inskränkning i fråga om kungörande av auktion å fast egendom, registrerat skepp eller registrerat luftfartyg må dock icke äga rum utan gäldenärens samtycke; ej heller må sådan inskränkning ske beträffande kungörande av auktion å annan lös egendom, vari borgenär har panträtt eller annan särskild förmånsrätt,

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1973:1132 (jfr 1975:918).

*Nuvarande lydelse*

eller annan särskild förmånsrätt, som avses i förmånsrättslagen (1970:979), med mindre den borgenär samtycker därtill.

*Föreslagen lydelse*

som avses i förmånsrättslagen (1970:979), med mindre den borgenär samtycker därtill.

198 §<sup>4</sup>

Har konkurs i annat fall än som avses i 26 § upphört utan att till boet hörande fast egendom *eller här i riket registrerat skepp eller andel i sådant skepp* gått till försäljning, *ankomme på fastighetens eller skeppets eller skeppsandelens ägare att därom göra anmälan* hos den myndighet, hos vilken anteckning om konkursen eller anmälan om densamma ägt rum; *skolande, när förhållandet styrkes, anteckning därom göras i fastighetsboken eller i skeppsregistret.*

Har konkurs i annat fall än som avses i 26 § upphört utan att till boet hörande fast egendom gått till försäljning, *skall ägaren anmäla det till den myndighet, hos vilken anteckning om konkursen eller anmälan om densamma ägt rum. Vad som nu sagts om fast egendom har motsvarande tillämpning i fråga om skepp och luftfartyg, som är infört i skeppsregistret eller luftfartygsregistret, andel i och villkorlig äganderätt till sådan egendom och andel däri. När förhållandet styrkes skall anteckning där- om göras i fastighetsboken eller i registret.*

*Vad i första stycket stadgas skall äga motsvarande tillämpning beträffande luftfartyg, som blivit infört i luftfartygsregistret, samt lott i och in-tecknade reservdelar till sådant fartyg.*

*Övergångsbestämmelser*

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
2. De äldre bestämmelserna i 71, 73 och 76 §§ tillämpas beträffande in-tecknade reservdelar till luftfartyg som hör till konkursbo.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1975:244.

## 12 Förslag till Lag om ändring i uppbördslagen (1953:272)

Härigenom föreskrives att 60 § 3 mom. uppbördslagen (1953:272)<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

### Nuvarande lydelse

### Föreslagen lydelse

#### 60 §

3 mom.<sup>2</sup> Bestämmelserna i 88 c § och 198 § 3 mom. utskökningslagen, 11 § lagen (1971:494) om exekutiv försäljning av fast egendom, 3 § lagen (1973:1130) om exekutiv försäljning av registrerat skepp m. m. samt 3 § lagen (1971:500) om exekutiv försäljning av luftfartyg m. m. skola icke äga tillämpning vid utmätning för skatt.

3 mom. Bestämmelserna i 88 c § och 198 § 3 mom. utskökningslagen, 11 § lagen (1971:494) om exekutiv försäljning av fast egendom skola icke äga tillämpning vid utmätning för skatt. Vid dylik utmätning av registrerat skepp, skeppsbygge eller luftfartyg skola bestämmelserna i 3 § lagen (1973:1130) om exekutiv försäljning av registrerat skepp m. m. ej tillämpas.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

## 13 Förslag till Lag om ändring i lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg

Härigenom föreskrives i fråga om lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg,

dels att 1, 4, 7 och 8 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 6 a §, av nedan angivna lydelse,

dels att 10 § skall upphöra att gälla.

### Nuvarande lydelse

### Föreslagen lydelse

#### 1 §

Denna lag äger tillämpning på luftfartyg infört i nationalitetsregister i främmande stat, som tillträtt den i Genève den 19 juni 1948 avslutade konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, eller i territorium, för vars utländska angelägenheter fördragsslutande stat svarar och för vilket föres särskilt nationalitetsregister, såvida icke den staten gjort förbehåll om att konventionen icke skall vara tillämplig å territoriet. Vad i 5 § stadgas skall dock gälla jämväl luftfartyg som är registrerat här i riket.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1972:75. Senaste lydelse av lagens rubrik 1974:771.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1973:1135 (jfr 1975:920).



*Nuvarande lydelse*

Till luftfartyg hänförs i denna lag, förutom flygkroppen, jämväl motorer, propellrar, radioutrustning, instrument och andra tillbehör, vare sig de äro anbragta i fartyget eller tillfälligt skilda därifrån.

*Föreslagen lydelse*

Till luftfartyg hänförs i denna lag, förutom flygkroppen, jämväl motorer, propellrar, radioutrustning, instrument och andra tillbehör, vare sig de äro anbragta i fartyget eller tillfälligt skilda därifrån. *Om sådan utrustning enligt lagen i den stat där luftfartyget är registrerat hör till luftfartyget endast under förutsättning att detta är försett med utrustningen i fartygsägarens intresse, länder det till efterrättelse här i riket.*

## 4 §

Där en i 2 § omförmäld rätt till luftfartyg, vilken innehaves såsom säkerhet för fordran, enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat förklarats omfatta tillika reservdelar som förvaras på angivna platser, skall rätten här i riket erkännas jämväl i dessa reservdelar, såframt vid förvaringsplatsen finnes anslaget ändamålsenligt och väl synligt tillkännagivande om rättens beskaffenhet och omfattning, om namnet å dess innehavare och hans adress samt om den inskrivningsbok i vilken rätten är inskriven.

Där en i 2 § omförmäld rätt till luftfartyg, vilken innehaves såsom säkerhet för fordran, enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat förklarats omfatta tillika reservdelar som förvaras på angivna platser, skall rätten här i riket erkännas jämväl i dessa reservdelar, såframt vid förvaringsplatsen finnes anslaget ändamålsenligt och väl synligt tillkännagivande om rättens beskaffenhet och omfattning, om namnet å dess innehavare och hans adress samt om den inskrivningsbok i vilken rätten är inskriven. *Utan samtycke av rättsinnehavaren får enskild sådan reservdel ej utmätas för sig.*

Till reservdelar räknas föremål avsedda att anbringas i luftfartyg i stället för delar eller föremål som borttagits därifrån såsom delar av flygkroppen samt motorer, propellrar, radioutrustning och instrument jämte delar därav.

## 6 a §

*Om reservdelar skola säljas exekutivt på begäran av borgenär utan sådan rätt till dem som avses i denna lag, får skyddsbeloppet ej i något fall bestämmas högre än till två tredjedelar av det värde som i ärendet åsatts reservdelarna vid värdering av sakkunniga.*

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

*Vid exekutiv försäljning av flera luftfartyg skall varje fartyg utropas för sig. Luftfartyg som äro i samme ägares hand och svara för samma fordringar skola dock utropas gemensamt, om ägaren eller borgenär ej begär särskild försäljning av visst eller vissa fartyg. Särskild sakägarförteckning skall upprättas för egendom som utropas för sig. Beträffande fordran för vilken flera luftfartyg svara skall i förteckningen anmärkas, att mindre belopp än förteckningen anger kan komma att falla på egendomen till följd av att köpskilling för annan egendom lämnar tillgång till betalning av fordringen eller del därav.*

*Andra stycket äger motsvarande tillämpning vid försäljning av luftfartyg och reservdelslager därtill, vilket jämte fartyget häftar för sådan till säkerhet för fordran gällande rätt som avses i denna lag. Fartyg och lager få dock ej utropas gemensamt, om fordran bevakats av borgenär utan dylik rätt till reservdelarna.*

*Lager av reservdelar, som ej utropas gemensamt med luftfartyg, kan på begäran av lagrets ägare eller borgenär utropas i skilda poster, med förbehåll att försäljning av sådan post sker endast om försäljningen, med hänsyn även till de bud som avgivas för andra poster, kan godtagas enligt lagen (1977:00) om exekutiv försäljning av registrerat luftfartyg.*

## 7 §

Besväras luftfartyg av inskriven rättighet, som enligt denna lag skall erkännas här i riket, må fartyget ej överföras till det svenska luftfartygsregistret, med mindre innehavaren av rättigheten medgivit att fartyget här registreras.

Överföres fartyget till det svenska luftfartygsregistret, äge rättighetens innehavare få den inskriven i inskrivningsboken för luftfartyg, såframt den är av sådan beskaffenhet, att den en-

Överföres fartyget till det svenska luftfartygsregistret och visas därvid, att borgenär vars fordran var förenad med inskriven panträtt eller annan sådan rättighet i fartyget samtyckt till

## Nuvarande lydelse

ligt lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg kan inskrivas såsom inteckning.

Sökes inskrivningen senast å den inskrivningsdag som infaller näst efter tre månader från det fartyget registrerades här i riket, gälla rättigheten med samma förmånsrätt som den åtnjöt i den stat där fartyget sist var registrerat. Fråga huruvida rättigheten lagligen tillkommit prövas enligt lagen i den stat där fartyget var registrerat vid tiden för rättighetens tillkomst.

## Föreslagen lydelse

överföringen på villkor att han beredes motsvarande säkerhet i fartyget efter dess registrering här i riket, äger han få rättigheten överförd till luftfartygsregistret, om den kan grundas på inteckning. Därvid skall fordringens kapitalbelopp inskrivas i fartyget med bevarad företrädesrätt och pantbrev utfärdas till borgenärens säkerhet med verkan som om det lämnats denne som pant för fordringen genom tillkomsten av den utomlands inskrivna rättigheten. Borgenären skall antecknas som innehavare av pantbrevet. Fråga huruvida rättigheten tillkommit lagligen prövas enligt lagen i den stat där fartyget var registrerat vid tiden för rättighetens tillkomst.

8 §<sup>1</sup>

Det åligger luftfartsverket att, så snart luftfartyg som avses i 7 § blivit registrerat, till inskrivningsdomaren översända bevis om registreringen och om de inskrivna rättigheterna. Inskrivningsdomaren skall å nästa inskrivningsdag anmärka rättigheterna i inskrivningsboken.

Har borgenärs anspråk på luftpant-rätt blivit inom den i 5 § andra stycket angivna tiden antecknat i vederbörande inskrivningsbok och överföres fartyget till det här i riket förda luftfartygsregistret, skall luftfartsverket så snart registrering skett översända bevis därom samt om anteckningen till in-

Var vid luftfartygs överföring till det svenska luftfartygsregistret från främmande register sådan anteckning om anspråk på luftpant-rätt som avses i 5 § gjord i det främmande registret, skall motsvarande anteckning ofördröjligen införas i det svenska luftfartygsregistret.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1971:501.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

*skrivningsdomaren, vilken har att å nästa inskrivningsdag göra motsvarande anteckning i inskrivningsboken.*

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

#### **14 Förslag till Lag om domstol i lufträttsmål**

Härigenom föreskrives följande.

Första domstol i mål rörande förhållande som avses i luftfartslagen (1957:297), lagen (1977:00) om inskrivning av rätt till luftfartyg, lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart eller i föreskrift som meddelats med stöd av någon av dessa lagar är tingsrätt, som regeringen utser (lufträttsdomstol). Detsamma gäller brottmål i fråga om gärning som avses i luftfartslagen eller i föreskrift som meddelats med stöd av luftfartslagen, även om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

I fråga om behörighet för domstol att upptaga mål som avses i första stycket, har rättegångsbalkens regler motsvarande tillämpning, dock med beaktande av de särskilda regler som i vissa fall gäller enligt 9 kap. 28 § luftfartslagen (1957:297) eller 7 § lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

Mål som avses i denna lag upptages av lufträttsdomstol i den ort där talan skall väckas. Finns där icke lufträttsdomstol, är den lufträttsdomstol behörig som är närmast den orten.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Äldre bestämmelser gäller i fråga om behörighet att handlägga mål, om talan väckts före ikraftträdandet.

### 15 Förslag till Lag om ändring i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart

Häri genom föreskrives att 7 § lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart skall ha nedan angivna lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

Rätt domstol för upptagande av tvist, varom ovan förmåles, vare *allmän underrätt* i den ort, där olycksfallet inträffat eller där den, som sökes, har sitt bo och hemvist.

#### *Föreslagen lydelse*

#### 7 §

Rätt domstol för upptagande av tvist, varom ovan förmåles, vare *lufträttsdomstol* i den ort, där olycksfallet inträffat eller där den, som sökes, har sitt bo och hemvist.

*Finnes icke lufträttsdomstol där svarenden kunnat sökas enligt första stycket, väckes talan vid lufträttsdomstol som är närmast den orten.*

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

### 16 Förslag till Lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)

Häri genom föreskrives att 17, 38, 39, 262, 269, 280, 284, 291 och 328 §§ sjölagen (1891:35 s. 1)<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

Äges skepp, som skall avregistreras enligt 16 § första stycket 3, av flera och kan skeppet bevaras som svenskt genom att delägare gentemot meddelägare utövar rätt som avses i 52 eller 55 §, får det ej avföras ur skeppsregistret så länge sådan rätt kan utövas. Bevaras skeppet som svenskt, skall det ej avföras ur registret utan i stället det förvärv inskrivas som föranlett anmälan för avregistrering.

Gäller inteckning i skepp eller skeppsbygge, som skall avregistreras, får egendomen ej avföras ur registret förrän borgenär, för vars fordran pantbrev på grund av inteckningen utgör säkerhet, med ingivande av pantbrevet skriftligen samtyckt till åtgärden.

Skeppsbygge får dock avregistreras för att överföras till skeppsregistret utan samtycke enligt andra stycket. För avregistrering av skepp enligt 16 § första stycket 4 eller av

#### *Föreslagen lydelse*

#### 17 §

Skeppsbygge får dock avregistreras för att överföras till skeppsregistret utan samtycke enligt andra stycket. För avregistrering av skepp enligt 16 § första stycket 4 eller av

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1975:1289.

*Nuvarande lydelse*

skeppsbygge enligt 16 § andra stycket andra punkten fordras *ej heller samtycke av inteckningsborgenär, om borgenären underlåter att söka betalning ur egendomen* inom en månad från det registermyndigheten underrättat honom om avregistreringsgrunden.

## 38 §

I skepps- eller skeppsbyggnadsregistret skall antecknas, när

1. talan väckts om hävning eller återgång av förvärv av registrerat skepp eller skeppsbygge eller om bättre rätt till sådan egendom eller eljest i fråga, som angår inskrivning;

2. mål som avses under 1 avgjorts genom dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft;

3. ägare av registrerat skepp eller skeppsbygge försatts i konkurs;

4. registrerat skepp eller skeppsbygge *eller inskriven rätt till sådan egendom* blivit föremål för kvarstad, skingringsförbud eller utmätning, konkursförvaltare begärt att registrerat skepp eller skeppsbygge skall säljas exekutivt, ägaren enligt 10 § andra stycket begärt att registrerat skepp skall säljas exekutivt eller egendomen sålts exekutivt;

5. beslut som avses under 3 eller 4 om konkurs, kvarstad, skingringsförbud eller utmätning upphävts eller återgått eller fråga om exekutiv försäljning av registrerat skepp eller skeppsbygge *eller inskriven rätt till sådan egendom* eljest förfallit;

6. skepp eller skeppsbygge skall avregistreras enligt någon i 16 § angiven grund men hinder mot avregistreringen möter enligt 17 §;

7. enligt 35 § beslut meddelats att skepp eller skeppsbygge skall avföras ur registret den dag registrering äger rum utomlands.

*Föreslagen lydelse*

skeppsbygge enligt 16 § andra stycket andra punkten fordras *dock inteckningsborgenärs samtycke endast om denne* inom en månad från det registermyndigheten underrättat honom om avregistreringsgrunden *visar att han sökt betalning ur egendomen.*

I skepps- eller skeppsbyggnadsregistret skall antecknas, när

1. talan väckts om hävning eller återgång av förvärv av registrerat skepp eller skeppsbygge eller om bättre rätt till sådan egendom eller eljest i fråga, som angår inskrivning;

2. mål som avses under 1 avgjorts genom dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft;

3. ägare av registrerat skepp eller skeppsbygge försatts i konkurs;

4. registrerat skepp eller skeppsbygge blivit föremål för kvarstad, skingringsförbud eller utmätning, konkursförvaltare begärt att registrerat skepp eller skeppsbygge skall säljas exekutivt, ägaren enligt 10 § andra stycket begärt att registrerat skepp skall säljas exekutivt eller egendomen sålts exekutivt;

5. beslut som avses under 3 eller 4 om konkurs, kvarstad, skingringsförbud eller utmätning upphävts eller återgått eller fråga om exekutiv försäljning av registrerat skepp eller skeppsbygge eljest förfallit;

6. skepp eller skeppsbygge skall avregistreras enligt någon i 16 § angiven grund men hinder mot avregistreringen möter enligt 17 §;

7. enligt 35 § beslut meddelats att skepp eller skeppsbygge skall avföras ur registret den dag registrering äger rum utomlands.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

Är eljest i lag eller annan författning föreskrivet att visst förhållande skall antecknas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, skall det gälla.

Anteckning i skeppsbyggnadsregistret skall överföras till skeppsregistret, om bygget överföres dit såsom skepp. Registeranteckning skall avföras, om den uppenbarligen ej längre kan vara av betydelse.

## 39 §

Om införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret finnes innehålla uppenbar oriktighet till följd av skrivfel eller annat dylikt förbiseende, skall införingen rättas. Vad som nu sagts har motsvarande tillämpning på uppenbar oriktighet i registret till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till förfång för ägare eller för innehavare av pantbrev på grund av inteckning, skall det inbördes företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter vad som finnes skäligt. Tillfälle att yttra sig skall lämnas part som beröres, om han är känd, samt myndighet som avses i 351 §.

Om införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret finnes innehålla uppenbar oriktighet till följd av skrivfel eller annat dylikt förbiseende, skall införingen rättas. Vad som nu sagts har motsvarande tillämpning på uppenbar oriktighet i registret till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till förfång för ägare eller för innehavare av pantbrev på grund av inteckning, skall det inbördes företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter vad som finnes skäligt. Tillfälle att yttra sig skall lämnas part som beröres, om han är känd, samt myndighet som avses i 351 §.  
*Meddelas ej beslut samma dag som ärendet upptagits, skall anteckning om ärendet göras i registret.*

Beslut om rättelse meddelas genom införing i registret. Skälen för beslutet antecknas i dagboken eller akten. I stället för bevis eller handling, som utfärdats i enlighet med den tidigare införingen, skall ny sådan handling utfärdas. Den tidigare handlingen skall återfordras, göras obrukbar och behållas av registermyndigheten. Den som innehar handlingen är skyldig att ingiva den för detta ändamål. I föreläggande att fullgöra sådan skyldighet får vite utsättas.

Talan mot beslut om rättelse får föras även av myndighet som avses i 351 §.

## 262 §

Panträtt *stiftas* genom att skeppets eller skeppsbyggets ägare, efter att ha sökt inskrivning för sitt förvärv, överlämnar pantbrevet som pant för *fordringen*.

Panträtt *upplåtes* genom att skeppets eller skeppsbyggets ägare, efter att ha sökt inskrivning för sitt förvärv, överlämnar pantbrevet som pant för *bestående eller framtida fordran*.

*Innan pantfordran grundats har den som efter upplåtelsen förvärvat egen-*

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

*domen rätt att hos borgenären göra sådant anspråk på pantbrevet som upplåtaren själv ägt resa. Gör förvärvaren det, förfaller upplåtelsens verkan mot honom.*

Bestämmelser om ägarens rätt när pantbrevet icke alls eller endast delvis utnyttjats för pantsättning (ägarhypotek) finnas i 270 §.

Bestämmelser om ägarhypotek finnas i 270 §.

## 269 §

Har panträtt upplåtits i skepp eller skeppsbygge av någon som icke var rätt ägare, skall upplåtelsen dock gälla, om upplåtarens åtkomst var eller därefter, på ansökan före upplåtelsen, blev inskriven och om borgenären vid upplåtelsen eller, när fordringen därefter överlåtits till annan, denne vid sitt förvärv varken insett eller bort inse att upplåtaren ej var rätt ägare. Vad som nu sagts har motsvarande tillämpning i fråga om panträttsförvärv genom upplåtelse från någon som var rätt ägare men på grund av förvärvsvillkor saknade rätt att förfoga över egendomen genom upplåtelsen.

*Godtrosvärförvärv består ej om rätte ägaren innan pantfordran grundats hos borgenären gör sådant anspråk på pantbrevet som upplåtaren själv ägt resa. Detsamma gäller, om motsvarande anspråk göres av den till vars förmån förvärvsvillkor gäller.*

## 280 §

Rättighet i fartyg eller fartygsbygge som enligt 278 eller 279 § gäller i Sverige medför här det företräde i förhållande till annan inskriven rättighet och, i den mån det är förenligt med 259 och 260 §§, i övrigt den verkan i förhållande till tredje man som rättigheten har enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat eller bygget utföres.

*Registreras fartyget eller bygget i Sverige och har rättighetshavaren samtyckt till att egendomen avregistreras eller rättigheten avförts utomlands på villkor att han beredes motsvarande säkerhet i egendomen efter dess registrering här, är han berättigad till inskrivning med bevarad företrädesrätt i den ordning som anges i 284 §. Pantbrev på grund därav skall utfärdas till hans säkerhet med verkan som om det lämnats honom som pant för fordringen genom tillkomsten av den ut-*



*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

*omlands inskrivna rättigheten. Fråga om rättigheten tillkommit lagligen prävas enligt lagen i den stat där egendomen var registrerad eller rättigheten blev inskriven vid tiden för dess tillkomst.*

## 284 §

Möter icke hinder enligt 283 §, skall inteckning beviljas och pantbrev utfärdas på grund av inteckningen.

*Visas vid registrering av skepp eller skeppsbygge, att borgenär vars fordran dessförinnan var förenad med utomlands inskriven panträtt eller annan sådan rättighet i egendomen förbehållit sig säkerhet i egendomen enligt 280 § andra stycket, skall fordringens kapitalbelopp inskrivas i egendomen. Pantbrev skall utfärdas och hållas borgenären till handa med erinran om att det utgör hans säkerhet enligt nämnda lagrum.*

Bestämmelser om utfärdande av nytt pantbrev i stället för pantbrev som dödats finnas i lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling.

## 291 §

På ansökan av pantbrevs innehavare skall innehavet antecknas i skeppsel- eller skeppsbyggnadsregistret. Är annan antecknad som innehavare, skall registermyndigheten sedan det nya innehavet antecknats avföra den tidigare anteckningen och underrätta den vars innehav var antecknat. Föreligger anledning till antagande att sökanden ej innehar pantbrevet, skall föreläggande meddelas honom att uppvisa detta.

*Vid inskrivning enligt 284 § andra stycket skall borgenären antecknas som pantbrevets innehavare.*

Anmäler den vars innehav antecknats att innehavet upphört, skall anteckningen avföras.

Har ansökan enligt första stycket icke gjorts, när pantbrev utfärdas, eller föreligger icke ny sådan ansökan när anteckning om innehav avföres, antecknas skeppets eller skeppsbyggets ägare som innehavare.

## 328 §

Befälhavare dömes till böter,

1. om han försummar att enligt 58 § tredje stycket underrätta redaren om fel eller brist i fartygets behöriga skick,

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

2. om han försummar att enligt 60 § andra stycket på fartyget medföra skeppshandlingar eller ett exemplar av denna lag,

3. om han försummar att avgiva rapport enligt 70 § eller uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i sådan rapport,

4. om han vägrar att i fall som avses i 317 § överlämna fartygets nationalitetshandling till besiktningsmännen, eller

5. om han utan laga hinder vägrar att i sådant fall som avses i 346 § på fartyget medtaga befälhavare eller sjöman, hans aska eller efterlämnade effekter.

Till samma straff dömes befälhavare eller redare, om han försummar att enligt 306 § göra anmälan om sjöförklaring eller om han uppsåtligen eller av oaktsamhet föranleder att sjöförklaring uppskjutes, utan att förutsättningar äro för handen enligt 304 §.

*Till böter dömes skeppsbefälhavare, som försummar att enligt 69 § underätta registermyndigheten rörande kvarstad eller utmätning.*

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

2. Den nya bestämmelsen i 17 § skall gälla i fråga om avregistrering för vilken grunden antecknats i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret efter ikraftträdandet.

3. De nya bestämmelserna i 262 och 269 §§ skall gälla i fråga om upplåtelse som företas efter ikraftträdandet.

**17 Förslag till****Lag om ändring i stämpelskattelagen (1964:308)**

Härigenom föreskrives att 11 §, 30 § 2 mom. samt 32 och 36 §§ stämpelskattelagen (1964:308)<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*11 §<sup>2</sup>

Beviljas inteckning eller förklaras ansökan om inteckning vilande, skall stämpelskatt erläggas. Med beviljande av inteckning likställes i denna lag att inteckning överföres från skeppsbyggnadsregistret till skeppsregistret.

Skatten utgår med fyra kronor för varje fullt tusental kronor av det kapitalbelopp, för vilket inteckning beviljas eller ansökan om inteckning förklaras vilande, dock lägst med tio kronor.

Skatten utgår *för inteckning i skepp eller luftfartyg med en krona och för annan inteckning* med fyra kronor för varje fullt tusental kronor av det kapitalbelopp, för vilket inteckning beviljas eller ansökan om inteckning

<sup>1</sup> Senaste lydelse av lagens rubrik 1974:864. Laggen omtryckt 1971:454.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1974:887.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

förklaras vilande, dock lägst med tio kronor.

- Skatteplikt föreligger icke, när
- 1) inteckning meddelas i järnväg för allmän trafik;
  - 2) vilandeförklarad ansökan om inteckning fullföljes;
  - 3) inteckning meddelas på grund av 4 § lagen (1927:79) om rätt för borgenär till betalning ur ersättning på grund av brandförsäkringsavtal;
  - 4) utbyte av pantbrev, vilandebevis eller intecknad fordringshandling äger rum;
  - 5) inteckning utsträcker till att avse ytterligare en eller flera fastigheter eller ytterligare ett eller flera luftfartyg;
  - 6) nytt pantbrev eller vilandebevis utfärdas i fall som avses i 22 kap. 5 § tredje stycket jordabalken och i 10 § andra stycket lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling;
  - 7) sådan åtgärd vidtages beträffande inteckning i luftfartyg som avses i 29 eller 30 § lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg; eller
  - 8) inteckning meddelas i skeppsbygge.

5) inteckning utsträcker till att avse ytterligare en eller flera fastigheter;

6) nytt pantbrev eller vilandebevis utfärdas i fall som avses i 22 kap. 5 § tredje stycket jordabalken och i 10 § andra stycket lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling; eller

7) inteckning meddelas i skeppsbygge.

30 §<sup>3</sup>

2 mom. Med inskrivningsmyndighet avses i denna lag även registermyndighet enligt 2 § sjölagen (1891:35 s. 1).

2 mom. Med inskrivningsmyndighet avses i denna lag även registermyndighet enligt 2 § sjölagen (1891:35 s. 1) eller 4 kap. 1 § lagen (1977:00) om inskrivning av rätt till luftfartyg.

Myndighet, som enligt 1 mom. har att meddela beslut rörande skatt, är beskattningsmyndighet.

Skatteplikt inträder, i fall som avses i

- a) 3 §, när ansökan om lagfart eller inskrivning av tomträtt beviljas eller förklaras vilande;
- b) 11 §, när inteckningen beviljas eller ansökan därom förklaras vilande;
- c) 13 §, när ansökan om inskrivning beviljas eller, i fall som avses i 13 § tredje stycket, när avregistrering sker;
- d) 19 §, när registrering som sägs i 27 § andra stycket a) sker;
- e) 20 §, när registrering sker;
- f) 21 §, när handlingen utlämnas;
- g) 24 §, när överlåtelse eller pantsättning sker eller innehavaren dessförrinnan avlider; samt
- h) 28 §, när dragning sker.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1974:887.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

32 §<sup>4</sup>

I förhållande till statsverket skola för skattens erläggande svara, beträffande skatt för

- a) förvärv av fast egendom, tomträtt eller skepp, båda kontrahenterna;  
 b) in-teckning, den som vid tidpunkten för skattepliktens inträde är behörig att ansöka om in-teckning i den fasta egendomen, tomträtten eller skeppet eller, i fråga om annan egendom, att medge in-teckningen;
- b) in-teckning, den som vid tidpunkten för skattepliktens inträde är behörig att ansöka om in-teckning i den fasta egendomen, tomträtten, skeppet eller luftfartyget eller, i fråga om annan egendom, att medge in-teckningen;

c) aktie eller insats i svenskt bolag, bolaget och de som äro ledamöter i bolagets styrelse sedan skatteplikt inträtt;

d) obligation, som avses i 21 §, och här i riket utfärdat certifikat, som sägs i 21 eller 24 §, utfärdaren;

e) annan handling, för vilken enligt 24 § skatteplikt föreligger, den som överlåter eller pantsätter handlingen eller, då skatteplikt inträder på grund av dödsfall, innehavarens dödsbo; samt

f) lotteri, den som anordnar detta.

När flera svara för skattens erläggande, åligger ansvarigheten dem solidariskt.

Skattskyldig är den som i varje särskilt fall är gentemot statsverket ansvarig för skattens erläggande.

36 §<sup>5</sup>

I fall, som avses i 30 § 1 mom. första stycket a) eller b), skall skatten inbetalas till beskattningsmyndigheten eller den myndighet regeringen bestämmer inom en månad från den dag, då expedition i ärendet blir tillgänglig för sökanden, eller, vid tillämpning av andra stycket samma moment, den senare dag, då beslutet om skattens fastställande meddelas. Innan expedition i ärendet blivit tillgänglig eller beslut som nu sagts blivit meddelat, må skatten icke mottagas. Fastställer överrätt skatten till högre belopp än beskattningsmyndigheten förut beräknat eller vitsordar skattskyldig anmärkning av den enligt 48 § förordnande granskningsmyndigheten, skall sålunda tillkommande skattebelopp inbetalas till länsstyrelsen i det län, dit beskattningsmyndigheten hör inom en månad efter det att överrättens beslut meddelats eller granskningsmyndigheten erhållit meddelande om vitsordandet.

I fall, som avses i 30 § 1 mom. första stycket c), åligger det den skattskyldige att inbetala skatten genom insättning på beskattningsmyndighetens postgirokonto inom den tid, som gäller för avgivande av deklaration. Om den av beskattningsmyndigheten eller besvärmyndighet fastställda skatten överstiger vad som skolat utgöras enligt deklaration eller, då beslut förut meddelats i saken, enligt det beslut som närmast föregått, åligger det den skattskyldige att inom tid, som beskattningsmyndigheten bestämmer, till denna inbetala det felande beloppet. Vad nu sagts skall även gälla, om skatt fastställts ehuru deklaration ej avgetts.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1974:887.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 1974:887.

*Nuvarande lydelse*

När synnerliga skäl äro därtill, må beskattningsmyndighet, som avses i andra stycket, bevilja anstånd med skattens erläggande.

Den handling, som ligger till grund för skattens fastställande eller, när fråga är om inteckning i fast egendom, tomträtt *eller* skepp, pantbrev eller vilandebevis må beskattningsmyndigheten icke utlämna, förrän skatten erlagts. Har inteckning överförts från skeppsbyggnadsregistret till skeppsregistret i samband med att skeppsbygge registrerats som skepp, må icke nationalitetshandling för skeppet utlämnas, förrän skatten för inteckningen erlagts.

*Föreslagen lydelse*

Den handling, som ligger till grund för skattens fastställande eller, när fråga är om inteckning i fast egendom, tomträtt, skepp *eller luftfartyg*, pantbrev eller vilandebevis må beskattningsmyndigheten icke utlämna, förrän skatten erlagts. Har inteckning överförts från skeppsbyggnadsregistret till skeppsregistret i samband med att skeppsbygge registrerats som skepp, må icke nationalitetshandling för skeppet utlämnas, förrän skatten för inteckningen erlagts.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Äldre lydelse av 11 § tredje stycket 5) gäller fortfarande i fråga om utsträckning som sökts före ikraftträdandet.

## II Motiv

### 1 Inledning

Under den internationella luftfartens snabba utveckling detta århundrade yppades snart nog behov av mellanstatligt erkännande av rätt till luftfartyg. Sådant erkännande av rätt till fartyg tillämpades för sjörättens del av ålder utan stöd i internationellt fördrag och reglerades första gången genom 1926 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek, senare efterträdd av 1967 års internationella konvention i samma ämne och kompletterad av 1967 års konvention om inskrivning av rätt till fartyg under byggnad. Det internationella lufträttsliga arbetet på detta område inleddes 1925 och slutfördes – inom International Civil Aviation Organization (ICAO) – i juni 1948 då i Genève undertecknades en konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, i det följande kallad *inskrivningskonventionen*. Denna lades till grund för 1955 års svenska lufträttslagstiftning,<sup>1</sup> som sattes i kraft den 1 februari 1956; i samband därmed tillträdde Sverige inskrivningskonventionen. Lagstiftningen omfattade bl. a. lag om registrering av luftfartyg samt om bärgning av sådant fartyg m. m. Denna lag inarbetades senare i 1957 års luftfartslag.<sup>2</sup> Lufträttslagstiftningen bottnar i övrigt också i 1944 års internationella konvention om civil luftfart, i det följande kallad *luftfartskonventionen*.

Denna 1950-talets luftsakrättsliga lagstiftning hade till stor del 1901 års lagstiftning om registrering av sjögående fartyg<sup>3</sup> till förebild och gick därigenom delvis tillbaka på fastighetsrätten, som även legat till grund för 1901 års lag om fartygsinteckning. 1955 års lagstiftare hade klart för sig att de nya lagreglerna på det sättet inte skulle komma att bli fullt tidsenliga.<sup>4</sup> Bl. a. pågick då det arbete på revision av fastighetsrätten som mynnade ut i 1970 års JB. Och därefter har genom lagstiftning 1973–1975 genomförts en fullständig revision av sjösakrätten på grundval av bl. a. 1967 års nyssnämnda sjörättskonventioner.<sup>5</sup>

Det är nu dags att modernisera den luftsakrättsliga lagstiftningen.

För utredningen har utfärdats följande direktiv.

Nuvarande regler om registrering av och inskrivning av rätt till luftfartyg m. m. finns i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg, lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg samt luftfartslagen (1957:297). Till grund för lagstiftningen låg bl. a. den i Genève den 19 juni 1948 avslutade konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg. Lagstiftningen följde i väsentliga avseenden förebilder i fastighetsrättens inteckningsregler och i sjörättens regler om registrering av och inteckning i fartyg. Vid denna tid pågick arbetet med en reformering av det fas-

<sup>1</sup> Se NJA II 1955 s. 145 ff.

<sup>2</sup> Se NJA II 1957 s. 1 ff.

<sup>3</sup> Med *sjögående* fartyg förstås här inte detsamma som det i sjörättskonventioner vanliga begreppet *seagoing vessel*, som egentligen bör över sättas med *havsgående* eller *högsjögående* fartyg, utan i stället fartyg för vattenburen drift till skillnad från fartyg för luftburen sådan. Utredningen använder i det följande uttrycket *sjögående fartyg* i denna senare betydelse.

<sup>4</sup> Se NJA II 1955 s. 153 f.

<sup>5</sup> Se främst SFS 1973:1064–1076 och 1130–1135 samt 1975:601–606.

tighetsrättsliga inskrivningsväsendet. Vid tillkomsten av 1955 års lagstiftning på luft-rättsområdet förutsattes att en revision av denna lagstiftning kunde aktualiseras sedan det berörda reformarbetet på fastighetsrättens område föranlett lagstiftning.

Genom införandet av den nya jordabalken har det fastighetsrättsliga inskrivningsväsendet undergått en genomgripande omdaning. Genom Kungl. Maj:ts beslut den 26 april 1972 har till lagrådet remitterats förslag till ändringar i sjölagen, vilka innebär bl. a. att moderna regler om registrering av och inskrivning av rätt till vissa fartyg och fartyg under byggnad skall genomföras. Förslagen bygger delvis på internationella fördrag motsvarande 1948 års nyssnämnda lufträttskonvention. De nya reglerna har fastighetsrättslig förebild, men de avviker i vissa hänseenden från de fastighetsrättsliga reglerna, väsentligen beroende på att fartyg har karaktär av lösöre.

De redan genomförda ändringarna i de fastighetsrättsliga inskrivningsreglerna och den förestående revisionen av motsvarande sjörättsliga regler bör föranleda en översyn av lagstiftningen om inskrivning av rätt till luftfartyg. Denna uppgift bör anförtros en särskild sakkunnig.

Den sakkunnige bör med utgångspunkt i de nya fastighets- och sjörättsliga reglerna utarbeta och lägga fram förslag till lagregler rörande inskrivning av äganderätt till luftfartyg och panträtt på grund av in-teckning i sådan egendom. I den mån det visar sig behövt för att nå anpassning till motsvarande sjörättsliga regler bör den sakkunnige också utarbeta förslag till nya lagregler om luftfartygs nationalitet, tillbehör till luftfartyg, luftpanträtt och exekution i luftfartyg. Den sakkunnige bör också uppmärksamma frågan om det behövs lagregler i motsvarande hänseenden beträffande luftfartyg under byggnad.

Utredningsarbetet bör bedrivas skyndsamt och om möjligt vara avslutat före utgången av 1973.

Till utredningens övervägande har också överlämnats en framställning av luftfartsverket till Kungl. Maj:t den 3 juli 1972 rörande forum i luft-rättsmål. Denna fogas till betänkandet som *bilaga 1*.

Utredningen har inte kunnat följa direktivens tidsplan utan har nödgats invänta att den sjösakrättsliga lagstiftningen slutfördes och sattes i kraft.

Följande allmänna spörsmål har till en början stått i förgrunden under utredningsarbetet, nämligen om fastighetsrätt eller sjörätt främst bör tas till rättslig förebild för den nya regleringen av luftsakrätten, om luftfartygs registrering bör vila på registreringsplikt eller registreringsrätt, om registrering av luftfartyg under byggnad för privaträttslig inskrivning bör införas, om instituten gemensam in-teckning i flera luftfartyg och i luftfartyg jämte reservdelslager bör bevaras och om inskrivning av nyttjanderätt till luftfartyg bör införas. Rörande dessa och andra spörsmål har utredningen inhämtat yttranden från myndigheter, sammanslutningar, företag och enskilda, som har befattning med och erfarenhet av lufträttsliga frågor. Detta har delvis skett genom särskild enkät över vilken gjorts sammanställning som framgår av *bilaga 2*.

Sedan den sjösakrättsliga lagstiftningen satts i kraft har utredningen dessutom funnit sig böra ägna särskild uppmärksamhet åt viss svaghet i den nya konstruktionen av panträtt på grund av in-teckning. I den delen har utredningen haft överläggningar gemensamt med utredningen ang. företagsin-teckning.

## 2 Allmän motivering

### 2.1 Översikt av nuvarande ordning

De nuvarande luftsakrättsliga lagreglerna fördelar sig på regler om registrering i 2 kap. LL, om luftpanträtt i 11 kap. LL, om inskrivning av rätt till luftfartyg i InskrL och om erkännande av rätt till vissa främmande luftfartyg i KonvL. Därtill kommer regler om exekution i luftfartyg i UL och LfL.

*Registrering* sker i luftfartygsregistret, som förs av luftfartsverket, medan rätt till fartyget skrivs in i inskrivningsbok som förs av inskrivningsdomare vid Stockholms tingsrätt. Registreringsplikt är ej föreskriven utan luftfartygsregistret är helt byggt på registreringsrätt. Luftfart här i landet förutsätter emellertid normalt att fartyget är registrerat, här eller utomlands; det följer av 1:1 och 2 LL. Rätt till registrering i Sverige föreligger enligt 2:2 LL för svenskägda luftfartyg vare sig ägaren är staten, kommun, enskild person, sammanslutning eller annat rättssubjekt. Med regeringens medgivande kan också annat luftfartyg registreras i luftfartygsregistret, om fartyget i regel nyttjas med utgångspunkt här i landet. Det är enligt 2:3 LL förbjudet att i Sverige registrera luftfartyg, som redan är registrerat utomlands, med mindre fartyget avförs ur det främmande registret. Till förutsättningarna för registrering här i landet hör enligt 2:4 LL att luftfartyget skall ha luftvärdighetsbevis och, i vissa fall, miljövärdebevis. Det finns regler om interimregistrering i ett s. k. bilag till luftfartygsregistret; se 2:11 LL. Luftfartyg under byggnad kan inte registreras som sådant här i landet.

Registrering i luftfartygsregistret konstituerar enligt 2:12 LL fartygets svenska *nationalitet*. Luftfartyget är svenskt så länge det är registrerat i Sverige. Dock skall det avregistreras, om det kommit i utländsk hand. Ehuru registreringsplikt ej föreligger, får in-tecknat luftfartyg ej avregistreras utan samtycke av in-teckningshavaren; det går tillbaka på art. IX i inskrivningskonventionen.<sup>6</sup> Även interimregistrering grundar svensk nationalitet; jfr 2:14 LL.

Fordran på bärgarlön och på ersättning för särskilda kostnader som varit oundgängliga för att bevara fartyget är enligt 11:2 LL förenad med *luftpanträtt*. Panträtten stiftas utan avtal genom fordringens uppkomst.<sup>7</sup> Den består under förutsättning att den inom tre månader anmäls för anteckning i inskrivningsboken för luftfartyg och dessutom inom samma tid överens-kommelse träffats om pantfordringens belopp eller talan väckts om pant-rätten i laga ordning; det följer av 11:6 LL.

<sup>6</sup> Denna artikel tar visserligen sikte på avregistrering för registrering utomlands men lagregeln gäller varje avregistrering. Jfr 17 § SjöL.

<sup>7</sup> Genom pantavtal kan således inte stiftas en luftpanträtt som ej uppkommer ex. lege. Där- emot torde man genom avtal kunna förebygga att luftpanträtt uppkommer. Dylika s. k. non-lien-klausuler är i viss utsträckning erkända i sjö-rätten; jfr SOU 1970:74 s. 123 och prop. 1973:42 s. 162 och 164.



*Inskrivning* av rätt till luftfartyg förekommer endast i form av inteckning. Äganderätt till luftfartyg antecknas visserligen enligt 39 § InskrL i inskrivningsboken för luftfartyg men en sådan anteckning ger ej upphov till någon i lag föreskriven rättsverkan. Ofullbordat förvärv av luftfartyg antecknas, liksom i vissa fall också nyttjanderätt till fartyget, av offentligrättsliga skäl i luftfartygsregistret enligt föreskrift i 2:10 LL.

Luftfartygsinteckning innefattar under nuvarande ordning en panträtt som i stor utsträckning är accessorisk till en på skriftligt fordringsbevis grundad fordran, vilket bl. a. yttrar sig på det sättet att en ogiltighetsgrund som drabbar fordringen i princip återverkar på panträtten. Fordringsbeloppet kan vara i svenskt eller utländskt mynt. Borgenären förutsätts själv vara verksam för att utverka inteckningen på grundval av inteckningsmedgivande av luftfartygets ägare. Sådant inteckningsmedgivande tecknas på fordringshandlingen. I allmänhet är det fråga om skuldebrev ställda till innehavaren och de från fastighetsrätten kända omslagsreverserna är också i bruk här.

Inteckning är enligt 3 § InskrL ej tillåten i andel (lott) i luftfartyg men däremot kan inteckning för en fordran enligt samma lagrum meddelas gemensamt i flera luftfartyg och enligt 4 § InskrL i luftfartyg och reservdelslager.

När intecknad fordringshandling utgör säkerhet för omslagsrevers, kan den behandlas enligt reglerna för handpant, åtminstone såvitt gäller rätten till betalning ur den intecknade egendomen. Borgenären kan nämligen ej endast söka betalning ur egendomen inom omslagsreversens ram utan även realisera inteckningen som lös pant och på omslagsreversen avräkna vad som flyter in vid den försäljningen. När inteckningen skilts från omslagsreversen, kan den som bärare av självständigt betalningsanspråk realiseras i den intecknade egendomen utan hänsyn till omslagsreversen. Inteckningen kan naturligtvis också fungera självständigt från början.

I den mån inteckning ej utgör säkerhet för fordran ger den enligt 27 och 28 §§ InskrL upphov till s. k. ägarhypotek och kan på nytt ges ut med oförändrad inteckningsrätt.

Panträtt på grund av inteckning i luftfartyg m. m. omfattar enligt 18 § InskrL ej ersättning på annan grund än försäkring för skada på egendomen. Till försäkringsersättning kan inteckningshavaren ha rätt genom att räknas som medförsäkrad (förmånstagare) jämte ägaren, ifall denne försäkrat fartyget. Föreskrift därom finns i 54 § FAL. I regel torde försäkring tas och försäkringspolisen pantförskrivs till inteckningsborgenären.

Panträtt på grund av inteckning ger enligt 4 § 3 och 9 § andra stycket FRL förmånsrätt till betalning närmast efter luftpanträtt. Inteckningsränta säkras av panträtten för en tid av högst tre år före exekution; jfr 19 a § InskrL. Konkurrens med handpanträtt utesluts av föreskrift i 10:7 HB, enligt vilken sådan pantsättning av luftfartyg ej är tillåten.

Panträtt på grund av inteckning upphör genom att inteckningen dödas eller som en följd av att egendomen sålts exekutivt utan att det intecknade beloppet tillåtits inestå i avräkning på köpeskillingen. Den torde också upphöra, om luftfartyget avregistreras med inteckningshavarens medgivande. Dessutom kan panträtten i speciella fall tänkas bli förklarad förverkad enligt BrB.

Genom exekutiv försäljning övergår luftfartyg i köparens ägo i princip

gravationsfritt enligt 25 § InskrL. Men det är möjligt för köparen att överta inteckningsskuld genom avräkning på köpeskillingen med borgenärens medgivande; inteckningen tillåts då bestå i fartyget.

Intecknat luftfartyg får enligt 2:9 LL ej avregistreras utan borgenärens samtycke. Efter sådan avregistrering skall inteckningen enligt 24 § InskrL avföras ur inskrivningsboken.

## 2.2 De rättsliga förebilderna

### 2.2.1 Fastighetsrätten

Genom 1970 års JB infördes nya regler om bl. a köp, byte och gåva av fast egendom och om panträtt på grund av inteckning i sådan egendom. Överlåtelse av fast egendom är enligt 4 kap. JB formaliserad så att den endast kan ske skriftligen i viss ordning; eljest är den ogiltig. Även vissa överlåtelsevillkor kräver skriftlig form för att gälla. Detta är bl. a. fallet med villkor varav förvärvets fullbordan eller bestånd beror eller som inskränker förvärvarens sakrättsliga rådighet över egendomen. Villkor varav förvärvet beror kan dessutom i regel bara ställas upp för en tid av längst två år. Inskrivningsrättsligt behandlas förvärv, vars fullbordan eller bestånd beror av villkor, enligt 20:7 JB så att endast vilande lagfart kan meddelas.

Fastighetsförvärvarens rätt står sig mot överlåtarens borgenärer i kraft av själva förvärvsavtalet; enligt 29 b § KL anses visserligen överlåtaren ha avhänt sig fastigheten först när förvärvaren sökt lagfart. Lagfarten spelar dock enligt 18 kap. JB en viktig roll som legitimation vid godstrosförvärv. Det förtjänar uppmärksammas att vid s. k. tvesala det senare förvärvet behandlas som principiellt giltigt.<sup>8</sup>

Panträtt på grund av fastighetsinteckning upplåts enligt 6 kap. JB av ägaren med hjälp av pantbrev i fastigheten. Han vinner behörighet att förfoga över fastigheten på det sättet redan genom förvärvsavtalet. Men för att vinna inteckning – på grundval varav pantbrev utfärdas – måste han söka lagfart; det följer av 22:3 JB. Panträttsbehörighet i kraft av ett förvärvsavtal för vilket lagfart ej sökts kan följaktligen utnyttjas bara i den mån tidigare utfärdade pantbrev finns tillgängliga för ändamålet.

Det är bara fastighetsägaren själv som kan upplåta regelrätt panträtt i fastigheten. Som redan framgått är emellertid godstrosförvärv av panträtt i fastighet enligt 18 kap. JB i viss utsträckning möjligt från den som, ehuru han saknar materiell behörighet, är legitimerad genom lagfart.

Fastighetspantbrevet kan ej överlätas, endast pantsättas. Det pantförskrivs i princip enligt reglerna för lös pant. I den mån pantbrevet ej utgör säkerhet för pantfordran grundar inteckningen ägarhypotek. Pantbrevet kan enligt 91 a § UL också utmätas och sådan exekution ger borgenären väsentligen samma ställning som en inteckningsborgenär.

Införing i fastighetsboken har i vissa fall legal publicitetsverkan. Det gäller bl. a. anteckning om vissa rättsanspråk rörande egendomen och inskränkningar i ägarens sakrättsliga rådighet över densamma. Sedan ärende om sådan anteckning tagits upp på inskrivningsdag, kan enligt 18:8 JB god tro rörande omständighet som införingen avser ej med framgång åberopas för beståndet

<sup>8</sup> Jfr 17 kap. JB.

av annan rätt till egendomen än panträtt. Undantaget för panträttsanspråk är påfallande och förestavat av hänsyn främst till praktisk bankrutin.<sup>9</sup> Utredningen återkommer till detta ämne i det följande (jfr 2.2.4).

Panträtt på grund av fastighetsinteckning upphör genom att pantfordringen infrias, genom att inteckningen dödas eller genom att den blir utan verkan efter exekutiv försäljning av fastigheten, emedan den inte täckts av köpeskillingen. Även expropriation utplånar inteckningen och därmed panträten.

Fastighetsbokens vederhäftighet sanktioneras av statligt skadeståndsansvar enligt speciella regler i 19:19 JB.

### 2.2.2 Sjörätten

Genom 1973–75 års sjörättsliga lagstiftning har för vissa sjögående fartyg – enligt 2 § SjöL betecknade skepp – mot bakgrund av internationella konventioner införts ett sakrättsligt regelsystem, som delvis också går tillbaka på fastighetsrättslig förebild. Svenska skepp är generellt registreringspliktiga och föremål för privaträttslig inskrivning. Skepp under byggnad i Sverige kan registreras för inskrivningsändamål. Registrering och inskrivning ger upphov till särskilda rättsverkningar som skiljer skeppsegendom<sup>10</sup> från lösöre i allmänhet. Både registrering och inskrivning är förlagd till en särskild registermyndighet, Sjöfartsregistret, som är integrerad med Stockholms tingsrätt (sjörättsavdelningen).

Varken köp, byte eller gåva av skeppsegendom kräver viss form. Sådana rättshandlingar lyder därför för svensk rätts vidkommande allmänna avtalsrättsliga regler. Inskrivningsrättsligt skiljer man enligt 14 § SjöL mellan fullbordade förvärv (första stycket) och ofullbordade förvärv (tredje stycket) men båda förvärvslagen kan skrivas in. Det fullbordade förvärvet, vilket är inskrivningspliktigt, skrivs in så att förvärvaren ensam redovisas som ägare i registret. Det ofullbordade förvärvet skrivs in utan att fångesmannens inskrivning avförs; det villkor varav förvärvets fullbordan beror skrivs då in genom att förvärvet i registret betecknas som ett ofullbordat fång. Prövningen av huruvida ett förvärv är fullbordat eller ej skall grundas på en bedömning av den verkliga innebörden av förvärvet och de villkor som är förenade med det.

Rättsverkningarna av sjörättslig förvärvsinskrivning är mer vittgående än de som är förenade med lagfart på fast egendom. Praktiskt mest betydelsefull är den regel i 19 § SjöL som knyter sakrättskydd – alltså (inte bara det s. k. omsättningsskyddet utan också) skyddet mot överlåterens borgenärer – till inskrivningen. Detta gäller skeppsköp och skeppsbyggnadsavtal lika. Sakrättskydd kan vinnas redan för ofullbordat förvärv och verkar då, som 33 § andra stycket SjöL visar, även för det småningom fullbordade förvärvet. Dessutom är inskrivningen legitimerande för förvärvarens rätt att föfoga över egendomen genom överlåtelse, inteckning och pantsättning; jfr 20, 269 och 281 §§ SjöL.

<sup>9</sup> Jfr prop. 1971:179 bl. a. s. 33–35.

<sup>10</sup> Denna beteckning används i lagförarbetena (se prop. 1973:167 bl. a. s. 237 och 238).

Skepps- och skeppsbyggnadshypoteken är väsentligen formade efter fastighetsrättslig förebild. En viktig avvikelse föreligger dock däri att ingen pantsättning kan företas med full verkan utan att upplåtaren redan sökt inskrivning för sitt förvärv. Till vissa problem rörande panträttens omsätt-

ningsskydd skall utredningen återkomma i det följande (jfr 2.2.4).

En praktiskt betydelsefull regel ger 23 § SjöL, som utan någon begränsning tillägger skepps- och skeppsbyggnadsregistrens innehåll legal publicitets-effekt så att ingen kan till stöd för rättsanspråk på skeppsegendom åberopa god tro rörande omständighet som införing i registret avser.

Statens skadeståndsansvar för förluster på grund av förlitan på fastighetsbokens innehåll har i sjörätten sin motsvarighet, dels i särskilda regler i 349 och 350 §§ SjöL, dels i 3 kap. SkL.

### 2.2.3 *Val av förebild*

De speciella förhållandena inom luftfarten till trots är det på förevarande område vanligt både hos oss och utomlands att ta sjörättsliga lagregler till förebild vid lufträttslig lagstiftning. Lufträtten kan sägas i viss mån ha gått före sjörätten genom att inskrivningskonventionen, tillkommen 1948, är väsentligt modernare än motsvarande sjörättsliga internationella fördrag av 1926; men skillnaden har på det hela taget utjämnats genom 1967 års sjösakrättsliga internationella fördrag. Vår nuvarande luftsakrättsliga ordning går till sin struktur tillbaka på den sjörättsliga med bl. a. de avvikelser som inskrivningskonventionen påkallar. Utredningen ser ingen anledning att frångå traditionen härvidlag, så mycket mindre som det sjörättsliga regelsystemet tar hänsyn till internationella förhållanden som har motsvarighet inom luftfarten. Till bilden hör att, som redan framgått, de sjörättsliga lagreglerna i viss mån har fastighetsrättsligt ursprung.

Utredningen föreslår för enhetlighets skull, att luftsakrätten regleras i trogen överensstämmelse med sjösakrätten överallt där luftfartens särskilda förhållanden eller praktikens rön inte kräver avvikelse. Sålunda kan registrering, förvärvsinskrivning, verkan av sådan inskrivning, luftfartygshypoteket, exekution i luftfartyg, statsansvar för luftfartygsregistrets vederhäftighet m. m. i så gott som alla väsentliga avseenden regleras på ett sätt som väl motsvarar den sjörättsliga regleringen. Utredningen har emellertid funnit nödvändigt att avvika från förebilden såvitt gäller panträttsupplåtelses verkan mot ny ägare och att låta avvikelsen återverka på sjörättens motsvarande ordning. Detta skall strax motiveras (jfr 2.2.4).

Som påpekats har den nuvarande luftsakrättsliga lagstiftningen sin förebild i de motsvarande sjörättsliga regler som gällde före 1973–1975 års lagändringar. Och den reglering utredningen föreslår överensstämmer väl med den nya sjörättsliga. De övergångsproblem som mött i den sistnämnda blir därför i allt väsentligt desamma för den lagstiftning utredningen föreslår och kan således lösas med i stort sett motsvarande regler.

### 2.2.4 *Den problematiska panträttskonstruktionen*

Den nya panträttskonstruktionen utmärker sig för att rättigheten vilar på tre var för sig nödvändiga element, nämligen inteckning, panträttsupplåtelse (innefattande tradition och pantförskrivning av pantbrev) och pantfordran. Borgenären är hänvisad till att själv kontrollera att han har med behörig upplåtare att skaffa då panträtten fullbordas. Därigenom skyddas pantägaren i princip mot obehöriga förfoganden. Men därigenom skapas också praktiska

problem för kreditgivningen och för de myndigheter som skall tillgodose kreditlivets av kontrollkraven betingade informationsbehov.

För fastighetskreditgivningen skulle problemen av allt att döma ha blivit övermäktiga, om inte lagstiftaren 1971 gripit in med ändring av reglerna om godtroshörsförvärf av fastighetspanträtt. Inskrivningsmyndigheterna saknade nämligen – såsom de alltjämt torde göra – möjlighet att tillhandahålla dagsaktuell information om fastighetsböckernas innehåll i den utpräglade masshantering som fastighetsbelåningen innefattar. Borgenären får enligt 1971 års lagändring förlita sig på tämligen gamla gravationsbevis då han beviljar kredit mot pantbrev. Om han då är i god tro, kan upplåtelsen göras gällande mot ny fastighetsägare även om denne hunnit söka lagfart dessförinnan. Den fastighetsrättsliga lösningen efterbildades ej i sjörätten på skäl som utvecklats i prop. 1973:42 s. 278 ff. Omsättningens behov av rättvisande och verksam redovisning genom förvärvsinskrivning ansågs kräva minst lika stort beaktande som kreditlivets trygghetskrav. Skepps- och skeppsbyggnadsbelåningen ansågs, med hänsyn till att den ej innefattade någon masshantering, böra underordna sig en av denna värdering betingad stram ordning.

I praktiken har den nya sjörettsliga ordningen medfört större svårigheter för den institutionella kreditgivningen än 1973 års lagstiftare torde ha räknat med. Detta hänger närmast samman med att rättsläget i fråga om panträtts omsättningsskydd delvis är svårtillgängligt, något som f. ö. bereder problem även inom fastighetskreditgivningen.<sup>11</sup> För kreditgivning mot säkerhet i skepps- eller skeppsbyggnadshypotek har man inom banknäringsen sett sig nödsakad att utveckla omständliga rutiner, så gott som genomgående byggda på antagande att kreditgivaren ej åtnjuter behövligt skydd mot ny skeppsägare med mindre han verkställt utbetalning under krediten innan nye ägaren sökt inskrivning. Det är uppenbart, att dylika rutiner måste vara mycket besvärande. Den institutionella kreditgivningen arbetar nämligen i stor utsträckning med krediter i löpande räkning och med pantsättning för rent framtida fordringar, såsom under s. k. generella pantförskrivningar, och den måste också kunna göra det åtminstone vid kreditgivning till näringslivet.<sup>11a</sup> Fortlöpande kontroll av kredittagarens panträttsbehörighet är under sådana förhållanden ofta praktiskt omöjlig. På sina håll har man därför valt att utesluta skepps- och skeppsbyggnadshypoteken främst från den i kommersiella sammanhang så viktiga generella pantförskrivningen. Dessa hypotek kan därmed inte sägas fungera kommersiellt tillfredsställande; de blir inte fullgoda kreditsäkerhetsinstrument i ägarnas händer. Olägenheterna accentueras av att sjöfarts- och varvsnäringarna är högst kapitalkrävande och i stor utsträckning hänvisade till den internationella marknaden för sin kapitalförsörjning. Till bilden hör att kreditsäkerhet i den formen att finansören förvärvar kontrakts- eller andelsrätt och därav betingad kontroll över fortsatta sakrättsliga förfoganden har en praktisk funktion att fylla på detta område.

Då nu luftfartygshypoteket skall reformeras efter förebild av den nya panträttskonstruktionen, är det angeläget att pröva i vad mån det kan förebyggas att motsvarande svårigheter möter kreditgivningen mot säkerhet i luftfartyg, till men ytterst för fartygsägarna själva. Hanteringen av den nuvarande fordringsinteckningen bereder nämligen inte dylika problem. Kan svårigheterna

<sup>11</sup> Jfr Burling i *Ekonomisk Revy* 1974 s. 97 ff samt Olivecrona, Burling, Rune och Walin i *SvJT* 1976 s. 308 f, 548 ff och 728 ff.

<sup>11a</sup> Jfr prop. 1975/76:81 s. 145 f.

förebyggas, bör de undanröjas också för skepps- och skeppsbyggnadsbe-  
låningens del.

Till en början kan noteras, att den sjörättsliga ordningen med inskrivningsdag varje arbetsdag (med vissa undantag) och med skepps- och skeppsbyggnadsregistren lagda under ADB såvitt utredningen kunnat finna hittills har fungerat tillfredsställande och att registermyndigheten har kunnat tillgodose kreditlivets behov av dagsaktuell information om registrens innehåll; detta utesluter ej att myndighetens tekniska instrument för ändamålet kan och bör förbättras, bl. a. genom att man medger att registerutdrag expedieras såsom telexmeddelanden. Den sjörättsliga principen att ny ägare genom att söka förvärvsinskrivning vinner fullt skydd mot att förre ägaren obehörigen förfogar över egendomen behöver alltså ej uppoffras utan kan och bör upprätthållas även inom lufträtten; för detta talar också det nyss antydda behovet att kunna utnyttja kontrakts- eller andelsrätt för kreditsäkerhetsändamål. Vad som behöver tillgodoses är kreditgivarnas behov att kunna, utan förnyad pantägarkontroll fullfölja kreditgivning mot säkerhet som redan ställts i behörig ordning. Målsättningen bör alltså vara att möjliggöra omsättningsskyddad pantsättning till säkerhet för framtida fordran så långt det är förenligt med ny ägares behöriga intresse. Samtidigt skall konkurrerande borgenärens rätt lämnas i allt väsentligt oförändrad liksom möjligheten att, med tillämpning av 36 § lagen (1915:218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område, vid behov angripa t. ex. en bland standardvillkor intagen generell pantförskrivning (s. k. generalpantklausul) såsom ett oskäligt inslag i kreditavtal.<sup>11b</sup>

En rationell lösning vore naturligtvis att liksom hittills knyta panträttens uppkomst till inteckningen. Men det skulle uppenbarligen vara att bryta med utredningsdirektiven och får därför lämnas därhän i detta sammanhang.

Utredningen har sökt lösningen på tre vägar. Den första innebär att det kartläggs och fastställs i vad mån panträttsupplåtelse till säkerhet för framtida fordran redan enligt nuvarande ordning kan göras gällande mot ny pantägare oberoende av borgenärens kännedom om ägarskiftet. Spörsmålet måste besvaras med ledning av allmänna panträttsliga grundsatsar, ty varken JB eller SjöL ger svaret i lagtext. Emellertid ger lagförarbetena viss ledning. Den andra vägen leder till sakrättskydd för sådana kreditvillkor som går ut på att panten ej får överlåtas utan samråd med eller underrättelse till borgenären. Medan sådana villkor i svensk rätt endast gäller mellan kreditavtalets parter erkänns de på en del håll utomlands som verksamma också mot tredje man. Den tredje vägen går ut på att erkänna pantsättning till säkerhet för framtida fordran såsom principiellt bindande för ny ägare men med befogenhet för denne att gripa in i panträttsförhållandet så länge pantfordran ej nått det utvecklingskede att den enligt allmänna panträttsliga grundsatsar likväl kan hävdas mot honom.

Utredningen har funnit, att pantsättning till säkerhet för framtida fordran i stor utsträckning kan göras gällande mot ny ägare oberoende av borgenärens goda eller onda tro. Det gäller fordringar enligt rättsförhållande, vilket binder åtminstone en av parterna att låta fordringen gå i fullbordan.<sup>12</sup> Hit hör checkräkningskredit och andra krediter i löpande räkning enligt gängse standardvillkor. Utredningen återkommer till dem i specialmotiveringen (jfr 3.2.4). Men varken de praktiskt och kommersiellt betydelsefulla fallen av generell

<sup>11b</sup> Jfr prop. 1975/76:81 s. 145 f och SOU 1974:83 s. 186 f.

<sup>12</sup> Se prop. 1971:179 s. 22 ff, 33 ff, 57 f och 60 ff, SOU 1973:22 s. 341, Undén I s. 176 f och Undén II s. 327, Hagerup s. 58 f och 321 ff, Torp s. 571 och 573, Illum s. 91 f och Rygh s. 56 ff. Jfr UFR 1908 A s. 74 och not 11 ovan. Jfr prop. 1973:42 s. 278.

pantförskrivning eller annan pantsättning för rent framtida fordran finner någon tillfredsställande lösning den vägen.

Metoden att sakrättsskydda de kreditvillkor som går ut på att ge borgenären kontroll över pantens omsättning förutsätter, såvitt utredningen kunnat finna, att pantägarrens förfogande i strid med dylikt villkor i princip blir ogiltigt och ej kan göras gällande av tredje man som var i ond tro. Man kan emellertid tillåta att förfogandet vinner giltighet genom borgenärens efterföljande samtycke, s. k. ratihabition. Utan tvivel skulle denna väg bära till målet, i varje fall för den institutionella kreditgivningens del. Men priset skulle vara hämsko på omsättningen och en kanske besvärande ökning av registermyndighetens arbetsrutiner.

Den tredje vägen kräver, som nyss nämnts, att panträttsupplåtelse erkänns som i princip bindande för ny ägare vare sig pantfordringen är ett faktum eller ej. Borgenären måste alltså då härleda sin rätt från förre ägaren. Såvitt utredningen förstår är detta en ordning vilken väl svarar mot den som nu gäller i fråga om panträtt på grund av fordringsinteckning i luftfartyg. Det är emellertid ingalunda nödvändigt att driva denna princip därhän att nye ägaren skulle nödgas godta varje panträttsligt förfogande av förre ägaren. Har ingen pantfordran uppkommit eller har borgenären ännu ej blivit rättsligt bunden att låta fordringen uppkomma, har han inte vägande anspråk på att få hävda panträtt mot nye ägarens vilja. I motsatt fall bör han kunna hävda sådan rätt enligt såväl den tilltänkta lösningen som under nuvarande fastighets- och sjörättsliga regler om hypotekarisk panträtt. Detsamma gäller, ifall han själv skulle vara avtalsenligt berättigad att låta fordringsförhållandet gå i fullbordan och alltså upplåtaren vara bunden att finna sig däri. I vad mån ett sålunda utvecklat fordringsförhållande ger upphov till vad som ofta betecknas som villkorlig fordran, kan vara osäkert. Däremot bör fordringen i dessa lägen enligt utredningens mening med säkerhet kunna betecknas som *grundad*. Nye ägaren kan enligt den lösning som här diskuteras berättigas att bryta ett av förre ägaren etablerat panträttsförhållande såvitt pantfordran ännu ej grundats. Han bör kunna göra detta genom att vända sig till borgenären med anspråk på pantbrevet eller, om det redan är delvis belastat av uppkommen eller endast grundad pantfordran, på tillgängligt överhypotek. Griper han in på detta sätt, skall ingen panträtt på grund av upplåtelsen kunna göras gällande för därefter grundad fordran. Griper han ej in, skall panträtt kunna göras gällande i vanlig ordning och med verkan från själva pantsättningen. Att nye ägaren förhåller sig passiv, skall naturligtvis inte påverka hans rätt till ägarhypotek.

Skulle en ny fartygsägares passivitet någon gång ställa honom inför panträttslig belastning på fartyget utöver vad som förutsatts vid hans förvärv, torde han enligt köprättsliga grundsatser äga innehålla så mycket av obetald köpeskillning som svarar mot avvikelsen eller eljest hålla sig till fångesmannen för kompensation; han kan t. o. m. vara berättigad att frånträda förvärvsavtalet. På lösorerättens område behövs enligt utredningens mening ingen reglering av den typ som 4:16 JB innehåller.

En lösning av denna typ blir subsidiär till den uppgörelse som i praktiken så gott som undantagslöst kommer till stånd mellan förre och nye ägaren under borgenärens medverkan. Det bör ej förbises, att den till skillnad från den fastighetsrättsliga godtrosreglering som den närmast motsvarar inte till-

låter att före ägaren efter ägarskiftet gör obehörigt bruk av ett pantbrev som han själv innehar eller obehörigen pantsätter ett på pantsatt pantbrev tillgängligt överhypotek i andra hand; dylikt missbruk skall bara kunna gå ut över ny ägare som ej sökt inskrivning.

Att panträtt, i betydelsen omsättningsskyddad rättighet, sålunda skulle i princip uppstå i och med pantsättningen av pantbrevet, återverkar även på det panträttsliga godtrosförvärvet. I princip måste ett sådant alltså vara ett faktum i och med att borgenären mottagit pantbrev i förlitan på aktuell information rörande registerinnehållet. Samma rätt som skulle ha tillkommit ny ägare vid behörig panträttsupplåtelse bör emellertid enligt utredningens mening här tillerkännas rätt ägare. Denne bör alltså kunna, genom att vända sig till borgenären, sätta punkt för fortsatt utveckling av ett panträttsförhållande varunder pantfordran ännu ej grundats. Detta är motiverat såväl av billighet som av praktiska och systematiska skäl. Det bör hållas i minnet, att man i praktiken kan ha svårt att skilja mellan det fall att en panträttsupplåtelse av före ägaren företagits i behörig ordning före ägarskiftet eller, med missbruk av behörighet, först därefter.

Av de tre lösningarna har utredningen stannat för att den tredje och sista bäst infriar målsättningen. Den ger kreditlivet den för både kredittagare och kreditgivare behövliga tryggheten för kommersiellt nödvändig hantering av kreditsäkerhetsinstrumenten och gör så utan att uppoffra behöriga omsättningsintressen. Det bör ej förbises, att medan pantborgenären skulle stå värnlös mot ny pantägare som tillåts bryta panträkten enbart genom att förvärva panten så kan den nye pantägaren i regel lätt tillvarata sitt intresse genom att inte betala köpeskillingen förrän han fått klarhet i pantsättningsförhållandena; detta stämmer också med praktiskt bruk. Kravet att nye ägaren skall aktivt gripa in i ett etablerat men ofullgånget panträttsförhållande för att detta skall brytas innebär visserligen ej i och för sig att de nuvarande problemen att fastställa, när en pantfordran är en för ny ägare bindande realitet, löses. Men det förvisar problemen till lägen då de är hanterliga, nämligen vid uppgörelse i samband med ägarskifte, vid andrahandspantsättning och vid exekution.

Mot bakgrund av den nuvarande, såvitt känt i praktiken oproblematiske lufrättsliga ordningen – härutinnan överensstämmande med den tidigare fastighetsrättsliga såväl som med de lagförslag på vilka JB ytterst går tillbaka<sup>12a</sup> – kan det sägas, att fartygsförvärvarens behöriga intresse att kontrollera fortsatt panträttsbelastning på fartyg i själva verket är nog tillgodosett genom att han, dels med sin ansökan om förvärvsinskrivning sätter punkt för fångesmannens möjlighet att med tillgängligt pantbrev eller överhypotek upplåta ny panträtt i fartyget, dels i övrigt kan hålla sig till fångesmannen för rättelse eller kompensation. De fall då han kan tänkas få praktiskt bruk för självständig befogenhet gentemot inteckningsborgenär framstår som rena undantagsfall, atypiska för problemställningen. Befogenheten kan knappast

<sup>12a</sup> Den allmänna motiveringen till den slutliga konstruktionen av fastighetspanträkten (jfr prop. 1970:20 s. B 244 f) visar, att ingen rättspolitisk omvärdering av rättighetens behov av omsättningsskydd förestavade det slutliga förslaget. Och detta bekräftas av motiven till 1971 års ändring i 6:7 JB, i vilka behovet att möjliggöra verksam pantsättning till säkerhet för framtida fordran, inte minst genom generell pantförskrivning, röntes påtagligt erkännande (jfr prop. 1971:179 bl. a. s. 65 f).



väntas bli flitigt brukad och skulle väl kunna undvaras för enkelhets skull. Med dylik befogethet kommer man emellertid närmare de panträttsliga rutiner som numera tillämpas vid fastighetskreditgivning än man eljest skulle göra. Och för praktisk likformighets skull har utredningen fäst vikt vid det.<sup>12b</sup>

Utredningen har valt denna lösning för både lufträttens och sjörettens del (jfr 3.16). En lösning av denna typ kan emellertid inte undgå att återverka något på angränsande rättsområden. Indirekt måste den nämligen klarlägga de allmänna panträttsliga grundsatser som bestämmer när upplåtelse av pant rätt till säkerhet för framtida fordran blir bindande för ny pantägare. Men längre än så behöver återverkningarna inte sträcka sig. Vad önskemål om teoretisk likformighet beträffar så är sjö- och lufträtten traditionellt partikulära rättsområden, mer än andra präglade av internationella och kommersiella förhållanden. Och de sjö- och lufträttsliga hypoteken uppvisar redan nu påtagliga avvikelser från det fastighetsrättsliga hypoteket; i själva verket närmar utredningsförslaget deras praktiska hantering till det senare. Stort praktiskt behov att gripa in i den redan inarbetade lösning på förevarande problem som valts inom fastighetsrätten föreligger inte heller; visserligen skulle man, om även fastighetspanträtten underkastades utredningens lösning, begränsa behovet av och utrymmet för den nödlösning som 1971 års ändring i 6:7 JB likväl innebar till att gälla endast vid borgenärens mottagande av pantbrevet. Och på den allmänna lösörepantträtten behöver en reglering av in-teckningsgrundad pant rätt ej återverka, så mycket mindre som den begränsas till lufträtt och sjö rätt.

Utredningsförslaget berör i denna del ej exekutionsrätten. Borgenärsskydd för panträttsförvärv påverkas emellertid indirekt av den föreslagna lösningen. Tydligt är nämligen att där en fartygsförvärvare blir bunden av förre ägarens panträttsliga förfoganden över fartyget så blir också hans borgenärer bundna därav. Läget kommer att påminna om det som skulle råda ifall den nye fartygsägaren själv företagit pantsättningen men för tredje mans gäld; till detta spörsmål återkommer utredningen vid den bestämmelse som förslaget upptar i 3:2 InskrLförslaget (jfr 3.2.4). Ej heller synes de konkursrättsliga återvinningsreglerna röna påverkan av utredningsförslaget.

### 2.3 Den lufträttsliga registermyndigheten

Nuvarande ordning med registrering av luftfartyg hos luftfartsverket och inskrivning av rätt till luftfartyg hos inskrivningsdomare i Stockholms tingsrätt är enligt vad erfarenheten visat inte helt rationell, eftersom den ger upphov till dubbelarbete, tidsförluster och andra olägenheter som är svåra att undgå där allmänheten måste vända sig till skilda myndigheter i frågor som sammanhänger inbördes och där alltså flera myndigheter måste ta del i handläggning av dylika frågor. En modern och för privaträttslig inskrivning fullt utbyggd luftfartygsregistrering bör i stället vara koncentrerad till en och samma myndighet på det sätt som valts för sjörettens del. Det lufträttsliga regelsystemet kommer enligt utredningens förslag att stå den sjörättsliga förebilden mycket nära och detta gör en likartad re-

<sup>12b</sup> Utgångsläget hade varit ett annat, ifall utredningens mandat medgivit omprövning av tekniken för fastighetspantrettens omsättnings-skydd.

gistrerings- och inskrivningsteknik möjlig. Det är då naturligt att den blivande luftfartygsregistreringen förläggs till den myndighet som för skeppsregistret, dvs. Sjöfartsregistret (en rotel vid Stockholms tingsrätts avdelning för bl. a. sjö- och lufrättsliga mål). Luftfartygsregistreringen kommer, även i det för privaträttslig inskrivning utbyggda skicket, att utgöra en så förhållandevis liten hantering att en annan ordning knappast är försvarlig. En sålunda utbyggd registermyndighet kan förslagsvis benämnas *Sjö- och luftfartsregistren*. Lagen bör emellertid inte utpeka registermyndigheten utan lägga i regeringens hand att utse denna; jfr 2 § SjöL.

## 2.4 Registreringen

### 2.4.1 Luftfartyg

Det första spørsmål som möter, när en för privaträttsliga ändamål fullt utbyggd registreringsordning för luftfartyg skall åstadkommas efter sjörättsligt mönster, är om den bör omfatta alla luftfartyg eller om den, som den sjörättsliga registreringsordningen, bör skilja mellan på den ena sidan sådan egendom som till följd av storlek, beskaffenhet eller annat påkallar möjlighet till förvärvsinskrivning och inteckning och på den andra sidan sådan som lämpligen bör följa allmänt lösörerättsliga regler.<sup>13</sup> En dylik distinktion är emellertid främmande för nuvarande reglering. Gränsen för registreringsbarhet torde f. n. i stort sett gå vid modellfartyg och andra, för luftburen drift inrättade redskap som avses i 14:1 LL och 139 o. följ. §§ LK. Utredningen har inte kunnat skilja ut någon eller några grupper av luftfartyg som bör och på ett lämpligt sätt kan generellt undantas från den nya registreringsordningen. Därför har utredningen stannat för att den nya ordningen i princip bör vara allomfattande. Eftersom de nya luftsakrättsliga reglerna dock kommer att kräva en klar gränsdragning mot den allmänna lösörerätten, föreslår utredningen, att en sådan gräns införs och dras så att de luftfartyg som är för små för att kunna drivas bemannade faller utom det nya systemets ram (jfr 3.1.7).

Därnäst möter det likaså grundläggande spørsmålet om registreringen bör vila på underlag av registreringsplikt eller registreringsrätt. Det senare är fallet för närvarande. Inte desto mindre torde det övervägande flertalet svenskägda, luftvärdiga flygplan vara registrerade, eftersom registrering är en förutsättning för att de skall få flygas. Registreringsrätt är otvivelaktigt principiellt tillräcklig som underlag för en privaträttsligt ordnad registrering. Reglerna om skeppsbyggnadsregistrering i SjöL vilar just på registreringsrätt. För registreringsplikt kan emellertid i första hand anföras, att samhället av ordnings- och beredskapsskäl har bruk för en såvitt möjligt fullständig förteckning över flygplansbeståndet i landet. Och i andra hand kan sägas, att en ordning utan registreringsplikt inbjuder till misstag rörande registreringsbehovet under de nya rättsreglerna. Ty rättsverkan av registrering och inskrivning kommer att göra registrering nödvändig, inte bara som hittills för flygplans användning till luftfart och belåning mot inteckningssäkerhet utan också för omsättningens rättsskydd; med viss förenkling kan sägas

<sup>13</sup> Jfr skepp och båtar i 2 § SjöL.

att förvärv av luftfartyg inte kommer att vinna full giltighet utan att inskrivas. Därför är det enligt utredningens mening lämpligast att utgå från en principiell registreringsplikt för svenskägda luftfartyg, en plikt som då måste gälla oavsett om fartyget för tillfället är luftvärdigt resp. miljövärdigt eller ej.<sup>14</sup>

I vad mån ett luftfartyg skall vara svenskägt för att enligt utredningsförslaget omfattas av registreringsplikt hänger samman med nationalitetsvillkoren, till vilka utredningen strax återkommer (2.5). I övrigt blir vissa undantag från registreringsplikten påkallade. Utredningen behandlar dem i anslutning till lagförslagets enskilda bestämmelser (3.1.2).

Att registreringsplikt sålunda läggs till grund för den nya registreringsordningen, innebär ej att registrering på grundval av registreringsrätt skulle kunna helt undvaras. Den nuvarande möjligheten till registrering här i landet av utlandsägda luftfartyg, som i regel nyttjas med utgångspunkt här, är praktiskt betingad. Utredningen har inte funnit anledning att ompröva den. Och en dylik registrering grundas lämpligen alltjämt på registreringsrätt.

#### 2.4.2 Luftfartyg under byggnad

Direktiven ålägger utredningen att pröva huruvida lagstiftning rörande registrering av och inskrivning av rätt till luftfartyg under byggnad bör genomföras. Spörsmålet var föremål för lagstiftarens uppmärksamhet redan vid 1955 års luftsakrättsliga lagstiftning såtillvida som man då tog ställning till om dylik egendom borde få in-tecknas.<sup>15</sup> Detta bedömdes då inte vara behövt. De rättsliga och praktiska problem som är förenade med lagstiftning om att utnyttja föremål under tillverkning för creditsäkerhetsändamål ansågs inte bör lösas endast för luftfartyg. Det spelade in att dylik lagstiftning ännu inte förelåg rörande byggnad av sjögående fartyg.

Utredningen har begränsat sin prövning till luftfartyg under byggnad i Sverige, eftersom de sakrättsliga problem som utlandstillverkning reser normalt hör hemma under tillverkningslandets rättsordning. Modern flygplanstillverkning är mycket kostnadskrävande och kreditförsörjningen är väsentlig både för tillverkare och beställare; det gäller också den svenska flygplanstillverkningen, även om den i högre grad är inriktad på militär produktion än på civil sådan. Finansieringsproblemen är släkt med dem som föreligger inom varvsindustrin. Men tillverkningen av luftfartyg avviker från tillverkningen av sjögående fartyg i avseenden som är väsentliga i detta sammanhang; utredningen har här inte båtbyggnadsindustrin utan skeppsbyggandsindustrin för ögonen.

Skepp under byggnad kan normalt identifieras på betryggande sätt redan i tidigt tillverkningsstadium, ja redan på kontrakt- eller projekteringsstadiet. Det är visserligen ej ovanligt att skepp byggs i serier men dylika är i regel inte särskilt långa och de olika byggena uppvisar vanligen tillräckliga individuella särdrag för att kunna identifieras. Och skeppsbyggnadsmaterial är vanligen märkt för visst bygge, låt vara att materialet stundom destinerats om till annat bygge. Redan materialet för ett enda bygge kan ha betydande förmögenhetsvärde.

Det ligger annorlunda till vid tillverkning av luftfartyg enligt vad utredningen inhämtat. Sådana fartyg tillverkas vanligen i relativt långa serier

<sup>14</sup> Jfr för närvarande 2:4 LL.

<sup>15</sup> Se prop. 1955:13 s. 100 och 245-248; Jfr NJA II 1955 s. 160.

och byggnadsmaterial är inte regelmässigt märkt för visst bygge. Det enskilda luftfartygsbygget kan därför sällan identifieras på betryggande sätt förrän vid sammansättningen, dvs. på ett förhållandevis sent byggnadsstadium. Under sådana förhållanden representerar det enskilda bygget naturligtvis ett relativt lågt förmögenhetsvärde under större delen av byggnadstiden, ett värde som normalt inte svarar mot de nedlagda kostnaderna.<sup>16</sup>

Mot denna bakgrund framstår luftfartyg under byggnad knappast som väl ägnade för registrering och inskrivning, som förutsätter att föremålet kan identifieras på betryggande sätt. Såvitt gäller kreditsäkerhetsproblemen kan det sägas, att företagsinteckning här erbjuder en naturlig och rimlig lösning. Detta torde man också ha insett både i banknäringen och inom flygplansindustrin. Ty efter ett inledningsvis markerat intresse har företrädare för dessa näringar, vid utredningens samråd med dem, frånfallit önskemål om en annan lösning. Utredningen har därför inte gått problemet närmare in på livet och lägger inte fram något lagförslag rörande luftfartyg under byggnad.

## 2.5 Nationalitetsvillkoren

Luftfartygs nationalitet konstitueras, som framgått under 2.1, genom registrering och går tillbaka på art. 17 i luftfartskonventionen. I princip förutsätter registrering i Sverige enligt 2:2 LL att fartyget är helt svenskt. Varje erkänt svenskt rättssubjekt godkänns därvid utan inskränkning som svensk ägare. Dispensvägen kan enligt sistnämnda lagrum i luftfartygsregistret införas även andra luftfartyg, t. ex. sådant fartyg som är helt eller delvis i utländsk ägo, förutsatt att det i regel nyttjas med utgångspunkt i Sverige. Också dylika luftfartyg kan alltså genom registrering bli svenska med alla de rättsföljder – bl. a. att de underkastas svensk jurisdiktion i åtskilliga avseenden – som det för med sig.

Sedan den 1 januari 1976 gäller, att sjögående fartyg är svenskt, om det till mer än hälften är i svensk ägo eller det, utan att så är fallet, erkänns som svenskt genom dispens; dylik dispens förutsätter att fartygets drift likväl står under avgörande svenskt inflytande. Fartygets svenska nationalitet är oberoende av registreringen, som i själva verket får ses som en bekräftelse av nationaliteten i stället för en grund för densamma.

Utredningen har direktivenligt övervägt i vad mån de lufträttsliga nationalitetsvillkoren kan anpassas till de sjörättsliga. Att luftfartygs nationalitet följer dess registrering är, som redan framgått, konventionsbetingat och enligt utredningens mening även eljest en lämplig ordning. Det är emellertid angeläget att inte bara helt svenskägda luftfartyg utan också luftfartyg, som till övervägande del är i svensk hand, kan registreras och därmed vinna svensk nationalitet utan att vara beroende av dispens. Ty som redan betonats flerstädes är rättsverkningarna av registrering och förvärvsinskrivning enligt utredningsförslaget så väsentliga och praktiskt betydelsefulla att man inte utan tungt vägande skäl bör ställa någon del av den inhemska omsättningen av luftfartyg utanför systemet.

Den principiella utgångspunkten bör alltså vara öppenhet och inte slutenhet. Visserligen godtar man, med en sänkning av det svenska ägarin-

<sup>16</sup> Dagens bild avviker tydligen från den som förelåg vid 1950-talets mitt; jfr prop. 1955:13 s. 247.

flytandet, såsom presumtvt svenska luftfartyg även sådana i vilka det svenska ägarinflytandet kan vara förhållandevis litet, kanske väsentligen formellt, något som kan väcka luftfartspolitiskt betingad tvekan. Men det är en invändning som noga taget kan resas redan mot nuvarande ordning, eftersom 2:2 LL inte ställer några kvalifikationskrav på de juridiska personer som där erkänns och man alltså ytterst måste falla tillbaka på de kvalifikationskrav som associationsrätten ställer. Det är därför inte något så radikalt ingrepp, som det vid första påseende vill synas, att sänka det principiella kravet på det svenska ägarinflytandet i luftfartyg, som skall vara registrerade här i landet, till att i likhet med de sjörättsliga nationalitetsvillkoren avse endast enkel svensk ägarövertikt.

Det hör till bilden att linjefart eller annan yrkesmässig luftfart kräver tillstånd enligt 7 kap. LL och att det verkliga inflytandet över luftfartyget och dess drift väl kan och i vissa fall också skall beaktas i samband med sådan tillståndsgivning. Förhållandet åberopades redan i samband med 1955 års lufrättsliga lagstiftning<sup>17</sup> och har enligt utredningens mening sin giltighet även i detta sammanhang. Varken rättstekniska eller, efter vad utredningen kunnat finna, avgörande luftfartspolitiska invändningar bör kunna resas mot en anpassning av principkravet till den sjörättsliga ordningen. Utredningen finner däremot ingen anledning till ändring av den nuvarande dispensregeln.

Utredningen föreslår följaktligen att kravet på det svenska ägarinflytandet sänks till att avse mer än hälften. I enlighet med förslaget om registreringsplikt som principiell grundval för luftfartygsregistreringen (jfr 2.4.1) blir alltså varje luftfartyg, som till mer än hälften ägs av svenskt rättssubjekt, registreringspliktigt här i landet med vissa undantag, som skall behandlas i anslutning till lagförslaget enskilda bestämmelser. Utredningen räknar inte med att denna ändring skall leda till beaktansvärd ökning av luftfartsverkets tillsynsverksamhet.

## 2.6 Gemensam inteckning i flera luftfartyg samt i luftfartyg och reservdelslager

Som framgått under 2.1 kan enligt 3 och 4 §§ InskrL meddelas gemensam inteckning såväl i flera luftfartyg som i luftfartyg jämte fartygsägaren tillhörigt reservdelslager eller andel i reservdelslager. Om flera luftfartyg sålunda intecknas gemensamt, bildar de en sammanhållen inteckningsenhet så länge inteckningen består. Intet av dem kan då särintecknas. På motsvarande sätt bildar gemensamt intecknade luftfartyg och reservdelslager eller andel i sådant lager en inteckningsenhet. Särskilda krav gäller för att inteckning skall kunna beviljas också i reservdelslager eller andel i sådant lager. I fordringshandlingen eller i bilaga därtill måste sålunda reservdelarna i fråga vara angivna till art och ungefärligt antal och lagen måste befinna sig i Sverige eller annan stat som tillträtt inskrivningskonventionen. Panträtt på grund av sådan inteckning förutsätter enligt 15 § InskrL att inteckningsborgenären låtit vid förvaringsplatsen anslå tillkännagivande om inteckningen så som lagrummet föreskriver.

Gemensamt intecknade luftfartyg resp. luftfartyg och reservdelar häftar enligt 17 § InskrL primärt solidariskt för den intecknade fordringen. Bor-

<sup>17</sup> Se prop. 1955:13 s. 296.

genären kan alltså hålla sig till vilket av inteckningsobjekten han vill för att få betalt för fordringen. Förslår inte en pant till att infria hans fordran, kan han ta ut bristen ur annan av panterna.

Ordningen för gemensamma inteckningar går närmast tillbaka på inskrivningskonventionen. Denna reglerar visserligen endast erkännande av inteckning i luftfartyg och reservdelar.<sup>18</sup> Men vid konventionens tillkomst lär på sina håll kraftigt ha förordats att gemensam inteckning i flera luftfartyg – s. k. fleet mortgage – tilläts.<sup>19</sup> Ehuru regler därom ej inflöt i konventionen, kräver denna uppenbarligen att inteckningar av detta slag erkänns på samma förutsättningar som andra. Mot denna bakgrund kan nuvarande lagstiftning i ämnet sägas stämma med konventionens anda också till den del den reglerar gemensam inteckning i flera luftfartyg.

Sjörätten känner ej institutet gemensam inteckning i flera skepp, än mindre gemensam inteckning i skepp och reservdelslager. Det ursprungligen åberopade motivet till<sup>20</sup> att ej arbeta med gemensamma inteckningar var strävan till enkelhet och reda i de rättsförhållanden som inteckning ger upphov till. Motivet ansågs bärande också vid 1973 års lagstiftning i ämnet, ehuru man då uppmärksammade den gemensamma inteckningens fördelar som kreditsäkerhetsinstrument.

Motiv som gjort sig gällande i sjörätten har motsvarande tillämpning i lufrätten. Det är först och främst tydligt att önskemål om enkelhet och reda i inskrivningsförhållanden talar mot att man tillåter gemensamma inteckningar. Och de exekutionsrättsliga problem som uppenbarligen också är förenade med en sådan ordning skulle – här som i sjörätten – kunna bli besvärande vid ungefär samtidig exekution i flera gemensamt intecknade luftfartyg eller i gemensamt intecknade luftfartyg och reservdelslager. Det gäller i varje fall, om exekutionen äger rum i skilda länder mellan vilkas exekutionsmyndigheter och exekutionsrättsliga lagregler samordning inte kan åstadkommas eller i varje fall inte garanteras.<sup>21</sup>

I samband med utredningens enkät har delade meningar förspotts om värdet och behovet av lufrättens gemensamma inteckningar.<sup>22</sup> Det är enligt utredningens mening intressant att notera, att gemensamma inteckningar i flera luftfartyg fram till den 1 januari 1976 beviljats i sju fall av vilka endast två (en grupp om fyra luftfartyg och en om sex) återstod vid årsskiftet 1975–1976 samt att motsvarande siffror för gemensamma inteckningar i luftfartyg och reservdelar är sex resp. två (en grupp om två luftfartyg och reservdelslager samt en grupp om tre luftfartyg och reservdelslager). Detta skall ställas i relation till att antalet intecknade luftfartyg vid årsskiftet

<sup>18</sup> Art. X.

<sup>19</sup> Se prop. 1955:13 s. 256; jfr s. 257.

<sup>20</sup> Se NJA II 1902 s. 15; jfr prop. 1973:42 s. 173.

<sup>21</sup> Inteckningsborgenären är ju berättigad att bevaka inteckningsfordringen fullt ut i de berörda exekutionsföremålen, något som kan äventyra eller omöjliggöra en riktig och ändamålsenlig tillämpning av täckningsprincipen; att denna princip skall tillämpas är f. ö. föreskrivet i inskrivningskonventionen (se art. VII:4). Att borgenären skulle kunna få full utdelning på mer än ett håll, behöver däremot kanske inte riskeras eftersom han dock måste styrka sin rätt för detta ändamål och därvid torde avkrävas fordringshandlingarna i huvudskrift (se art. VII:4; jfr art. X:3).

<sup>22</sup> Se bilaga 2.

1975–1976 uppgick till 762 stycken.

De båda in-teckningsformer som här avses är rättstekniskt invecklade och problematiska. De bör enligt utredningens mening bäras upp av praktiskt vägande skäl för att motivera sin plats i rättsordningen. Att döma av den ringa användningen är detta inte fallet. Enligt utredningens mening kan kreditlivet lämpligen hänvisas att söka andra vägar till de mål som de båda in-teckningsformerna tillgodoser.

När det gäller panträtt i flera luftfartyg till säkerhet för samma fordran är det enligt utredningens mening under alla förhållanden lämpligare att panträtt upplåts i dessa var för sig till säkerhet för samma fordran. Med den stämpelskatt som f. n. utgår för in-teckning i luftfartyg är detta visserligen inte någon särskilt praktisk lösning. Men utredningen föreslår en väsentlig reduktion av denna stämpelskatt (jfr 3.17) och lösningen kan komma att ställa sig användbar, i fall det förslaget antas. Det är sant att även denna form av pantförlighet kan medföra sådana exekutionsrättsliga komplikationer som nyss antytts. Men de kommer då inte att uppträda som medfödd svaghet i ett särskilt panträttsinstitut utan som en följd av att kreditlivet tar vara på den allmänna möjligheten att ställa mer än en pant för samma fordran.<sup>23</sup>

När det gäller reservdelslager till luftfartyg kan här i landet erbjudas möjlighet till företagsin-teckning. Motsvarande eller eljest användbara kredit-säkerhetsinstrument torde vara kända på de flesta håll utomlands där behovet är aktuellt. En annan sak är att Sverige även framdeles får vara berett att på grund av inskrivningskonventionen erkänna främmande registerpanträtt i vissa reservdelslager både här hemma och utomlands.

Utredningen har kommit till att övervägande skäl talar för att utmönstra gemensam in-teckning i luftfartyg resp. i luftfartyg och reservdelar som svenska panträttsinstitut och föreslår därför att så sker. Utredningsförslaget bevarar emellertid lagregler för att erkänna främmande in-teckningar i luftfartyg och reservdelar (jfr 3.13). Såvitt gäller främmande gemensamma in-teckningar i flera luftfartyg torde, i brist på reglering i inskrivningskonventionen, särskilda regler inte vara behövliga här i landet. Inga sådana har givits i sjörätten där problemet med främmande sådana in-teckningar har full motsvarighet; fleet mortgage i sjögående fartyg är känd på flera håll utomlands.

## 2.7 Inskrivning av nyttjanderätt till luftfartyg

Nyttjanderätt till lösöre räknas inte hos oss till de s. k. begränsade sakrätterna utan är i allmänhet bindande endast för nyttjanderättsavtalets parter själva.<sup>24</sup> Sålunda anses nyttjanderättshavaren inte kunna vinna skydd gentemot upplåtarens borgenärer för sin rätt till egendomen och den gamla satsen att "köp bryter legostämman" torde gälla fullt ut så att ny ägare till egendomen inte behöver respektera tidigare upplåten nyttjanderätt med mindre rättigheten förbehålls i samband med förvärvet. Däremot kan nyttjanderätt hävdas i konkurrens med annan nyttjanderätt enligt 13:2 HB.<sup>25</sup>

Det har länge diskuterats i doktrinen om inte denna relativt primitiva ståndpunkt beträffande lösörelegans rättsverkan borde överges och nyttjanderättshavarens ställning stärkas.<sup>26</sup> Långvarig nyttjanderätt fyller ofta en funktion som är jämförlig med köp. Och i själva verket kan gränsen mellan

<sup>23</sup> T. ex. pantbrev i fastighet och pantbrev i luftfartyg i samma omslags-revers.

<sup>24</sup> Se bl. a. SOU 1973:22 s. 237 och 238 samt Hessler s. 289–308.

<sup>25</sup> Jfr Hessler s. 312–313.

<sup>26</sup> Se Hessler s. 289 och 300. Jfr bl. a. Grönfors i Nordisk Gjenklang s. 417–442.

nyttjanderätt och avbetalningsköp stundom vara svårdragen; utredningen får anledning att återkomma till det under 3.2.3. Därtill kommer att lösöregalan anses kunna vinna sakrättsskydd när den uppträder i kombination med pantavtal, avtal om s. k. antikretisk pant.<sup>27</sup> Likväl har ännu ingen svensk lagstiftning kommit till stånd i ämnet.

I samband med 1955 års lagstiftning på grundval av inskrivningskonventionen – vars art. I känner inskrivning av nyttjanderätt till luftfartyg – aktualiserades frågan om lagstiftning rörande inskrivning av sådan rätt till luftfartyg men problemet ansågs lämpligen böra lösas i ett större sammanhang än lufträttens.<sup>28</sup> Lagregler i ämnet inflöt därför endast såvitt rör erkännande av nyttjanderätt till främmande luftfartyg. För sjörettens del väcktes motsvarande fråga i samband med 1973 års sjölagsändringar men inte heller då kom lagstiftning i ämnet (inskrivning av certeparti) till stånd, närmast emedan värdet av en reglering var föremål för tvekan. I sjöretten föreligger inte heller något konventionsbetingat behov av lagstiftning om erkännande av nyttjanderätt till främmande fartyg.

Mot bakgrund av inskrivningskonventionens reglering av nyttjanderätt till luftfartyg har utredningen på nytt prövat frågan om lagstiftning i ämnet. Till en början har utredningen tagit upp den i den inledningsvis nämnda enkäten och dryftat den med företrädare för allmänna och enskilda intressen i luftfarten. Vad som därvid övervägts har i första hand varit att erbjuda nyttjanderättshavare möjlighet att genom inskrivning skydda sin rätt gentemot tredje man. Men övervägandena har också omfattat huruvida upplåtaren borde berättigas att binda nyttjanderättshavaren vid avtalet så att detta skulle kunna göras gällande även av ny ägare till luftfartyget. Ehuru tanken på lagreglering av ämnet först väckt intresse, närmast hos företrädare för kreditväsendet, har det emellertid visat sig att en lagreglering knappast skulle tillgodose något beaktansvärt praktiskt behov. Det hör till bilden, att utom ramen för en inskrivningsrättslig lagreglering måste falla all förhyrning av luftburna tjänster som – t. ex. då en resebyrå försäkras sig om flygtransporter för turistresor – erbjuds utan att vara knuten till ett bestämt luftfartyg. Under sådana förhållanden har utredningen funnit sig icke böra föreslå lagstiftning i ämnet.

## 2.8 Forum i lufträttsmål

För närvarande är samtliga landets underrätter behöriga att ta upp mål av lufträttslig art. Frågan om att centralisera sådana mål eller särskilda slag av lufträttsmål till vissa domstolar har emellertid varit föremål för diskussion.<sup>29</sup> Den lufträttsliga lagstiftningen utgör ett i flera avseenden egenartat rättsområde och målen med lufträttslig anknytning förutsätter ofta hos domstolen särskild förtrogenhet med luftfartsförhållanden. Speciella insikter och kunskaper kan krävas särskilt i den för rättegången i dess helhet så viktiga handläggningen i första instans. Uppenbara fördelar kunde därför vara förenade med att koncentrera handläggningen; på grund av det relativt ringa antalet mål måste man i så fall inskränka sig till mycket få domstolar för att sådan särskild förtrogenhet alls skulle kunna grundläggas. När forumfrågan diskuterades i samband med 1957 års lufträttsliga lagstiftning

<sup>27</sup> Se Hessler s. 303; jfr Undén I s. 206.

<sup>28</sup> NJA II 1955 s. 154.

<sup>29</sup> Se prop. 1955:13 s. 99 och 242 f samt prop. 1957:69 s. 196 ff.



avvisades emellertid tanken på bestämmelser om särskilt forum i lufträttsmål med motiveringen att "Olägenheterna för parterna t. ex. i form av långa resor skulle i de flesta hithörande målen förmodligen icke i större mån uppvägas av den vinst i fråga om erfarenhet i lufträttsmål, som en centralisering skulle medföra."

Frågan om att koncentrera handläggningen av lufträttsmål i första instans till vissa domstolar har emellertid kommit i ett annat läge sedan år 1957. Luftfartsverket har i sin framställning rörande forum i lufträttsmål (bilaga 1) påpekat att dessa mål blivit alltmer invecklade och därför mer än tidigare kräver särskilda erfarenheter hos domstolar, åklagare och advokater. Att koncentrera handläggningen framstår därför som mera önskvärdt än tidigare. Samtidigt har lufträttsmålen ökat i antal, låt vara att antalet allttjämt är begränsat. Under åren 1970–1973 avdömdes i hela landet 55 lufträttsmål, varav tre civilmål och 52 brottmål.

Lufträttsmålen är spridda över hela landet. Att dela upp dem i första instans på en tingsrätt inom varje hovrätts domkrets skulle ge en relativt jämn fördelning av målen. En liknande koncentration har också ansetts lämplig för sjörättsmålen.<sup>30</sup> Efter sjölagsändringar år 1970 och 1973 har handläggningen av dessa förlagts till sju allmänna underrätter såsom sjörättsdomstolar, nämligen Luleå, Sundsvalls, Stockholms, Kalmar, Malmö, Göteborgs och Karlstads tingsrätter.<sup>31</sup> En geografisk fördelning av särskilda lufträttsfora på motsvarande sätt kan endast i undantagsfall komma att vålla parter några större olägenheter i form av långa resor. Samma underrätter som är sjörättsdomstolar skulle således även kunna vara lufträttsdomstolar. Härtill kommer att de sjö- och lufträttsliga rättsområdena är så närbesläktade att likartade problemställningar ofta möter i civila sjö- och lufträttsmål. Det är därför naturligt och i flera hänseenden fördelaktigt att låta samma domstolar handlägga dessa typer av mål. Genom den spridning över landet på sju tingsrätter som målen då får, måste parter berättigade krav på rimligt avstånd till domstolen anses tillgodosedda. Även denna relativa koncentration av målen kan ge dessa domstolar särskild insikt i luftfartsförhållanden. I den mån man skulle behöva tillföra dem ytterligare sakkunskap kan det naturligtvis tillgodoses genom sakkunnigbevisning.<sup>32</sup>

Det bör påpekas, att även åklagare i lufträttsliga brottmål bör ha särskilda kunskaper om luftfartsförhållanden. Att koncentrera dessa mål till vissa åklagare skulle tjäna ett sådant syfte. Det kan ordnas inom ramen för den nuvarande åklagarorganisationen.<sup>33</sup>

<sup>30</sup> Jfr prop. 1970:185.

<sup>31</sup> Jfr förordningen (1975:931) om sjörättsdomstolar.

<sup>32</sup> Jfr processlagberedningens uttalanden i samband med nya rättegångsbalkens tillkomst (NJA II 1946 s. 699 f.).

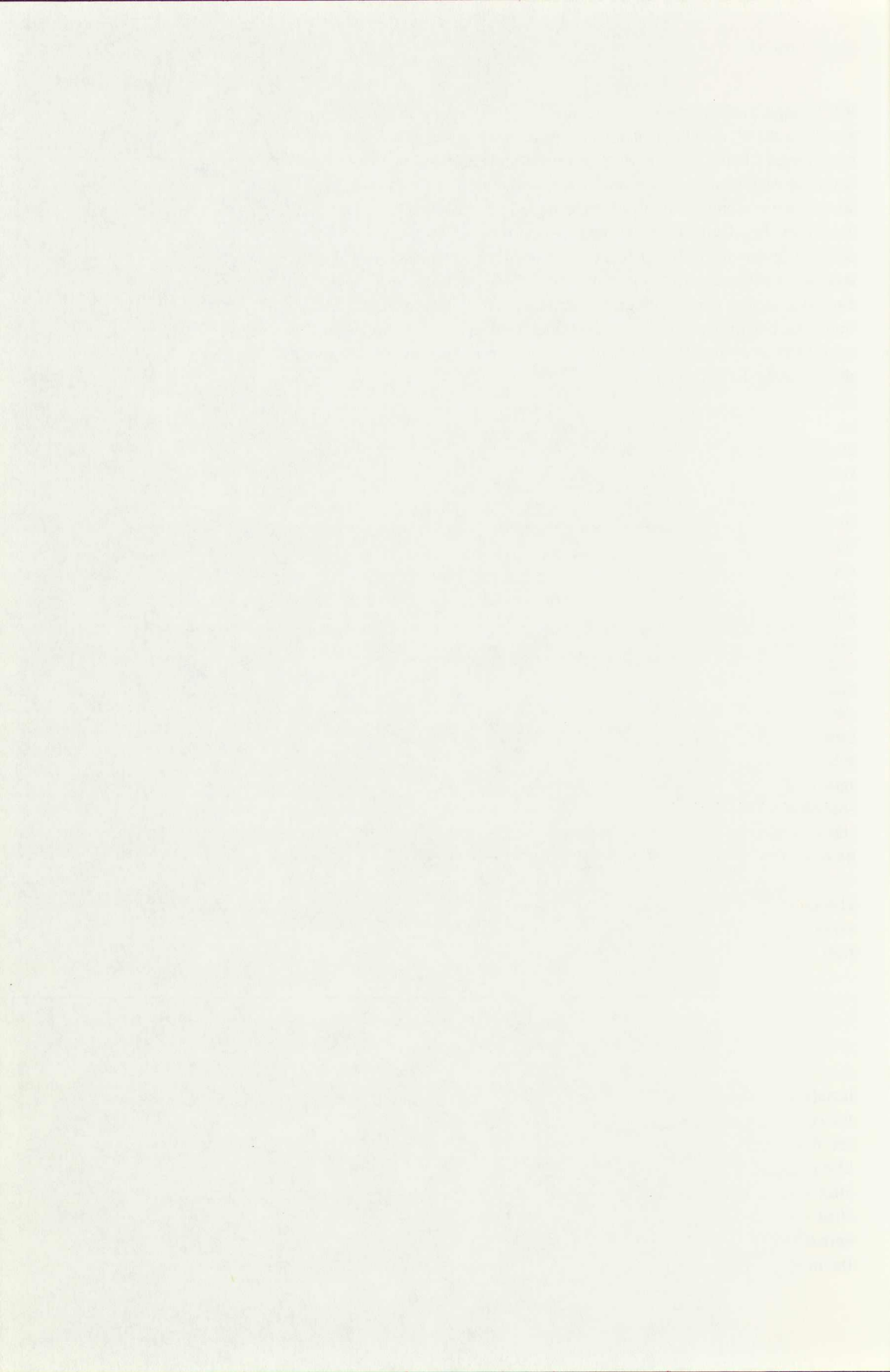
<sup>33</sup> Jfr 20 och 36 §§ samt 26 och 30 §§ i åklagarinstruktionen (1974:910).

## 2.9 Lagtekniken

Som framgått tidigare fördelar sig det nuvarande lagmaterialet på ett flertal lagar, nämligen LL, InskrL, KonvL, UL och LfL. Utredningen har övervägt att söka åstadkomma en mer samlad och överskådlig fördelning och redigering. Därvid har det legat närmast till hands att – f. ö. efter förebild av den norska LL – bygga in de inskrivningsrättsliga lagreglerna i 2 kap. LL, kanske jämte regler om erkännande av rätt till vissa främmande luftfartyg, och på så sätt få en uppdelning väsentligen mellan exekutionsrättsliga regler och andra. En liknande fördelning kunde åstadkommas genom att

LL försågs med en särskild avdelning om luftfartyg och rätt till luftfartyg, omfattande bl. a. alla registrerings- och inskrivningsrättsliga lagregler.

Att med 2 kap. LL införliva ett så omfattande lagmaterial skulle visserligen vara redigeringstekniskt genomförbart men bilden skulle ändå bli splittrad av att åtminstone luftpanträttsreglerna behölls på särskild plats, nämligen i 11 kap. LL. Och en så genomgripande omredigering av LL som en ny avdelning om luftfartyg och rätt till luftfartyg kräver skulle avlägsna den svenska luftfartslagstiftningen mer från övrig skandinavisk lagstiftning på området än som vore lämpligt. Utredningen har därför stannat för en lösning, som innebär minsta möjliga redaktionella intrepp i nuvarande lagstiftning, nämligen en ny InskrL och i övrigt väsentligen revidering och komplettering av gällande författningar.



### 3 De enskilda lagförslagen

#### 3.1 Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen

##### 3.1.1 Redigeringen

LL är för närvarande uppdelad på två avdelningar. Den första, om civil luftfart, omfattar 1-14 kap. och den andra, om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål, omfattar 15 kap. Bestämmelser som berörs av utredningens förslag finns i 2 kap. om registrering av luftfartyg, dess nationalitet och märkning, 9 kap. om befordran med luftfartyg, i 11 kap. som reglerar bl. a. luftpanträtt och i 14 kap. med vissa bestämmelser om lagens tillämpning. Dessutom kompletterar utredningsförslaget bestämmelserna i 5 kap. om skyldigheter för luftfartygs befälhavare.

Utom revision av nuvarande bestämmelser innebär utredningsförslaget, att 2 kap. rubriceras "Om registrering av luftfartyg, dess nationalitet, märkning och tillbehör" samt kompletteras med nya regler om registreringsförfarandet, vilka på grund av sitt sammanhang med kapitlets övriga föreskrifter om luftfartygs registrering skjuts in närmast efter dessa och sålunda före bestämmelserna om nationalitet och märkning. Till kapitlet fogas också, med placering närmast efter föreskrifterna om nationalitet och märkning, regler om tillbehör till luftfartyg motsvarande dem som för närvarande finns i 14 § InskrL. Eftersom tillbehörsreglerna har generell tillämpning i lufträtten är en sådan redigering väl motiverad enligt utredningens mening. I 11 kap. förs in nya regler av allmänt panträttslig karaktär efter mönster av SjöL. 5 och 14 kap. kompletteras utan att redigeringen berörs nämnvärt. I 2 kap. upptar 1-11 §§ liksom hittills, regler om registrering m. m., 12-18 §§ regler om registreringsförfarandet, 19-23 §§ regler om nationalitet och märkning och 24 § regler om tillbehör till luftfartyg, allt under särskilda rubriker.

##### 3.1.2 2 kap. Om registrering av luftfartyg, dess nationalitet, märkning och tillbehör

###### 1 §

För närvarande innehåller paragrafen, dels föreskrift att luftfartygsregister skall föras hos luftfartsverket, dels en hänvisning till InskrL och KonvL.

*Första stycket* i förslaget föreskriver, att register över luftfartyg skall föras av myndighet, som regeringen utser, och benämner den "registermyndigheten". Benämningen är avsedd för referensändamål. I den allmänna motiveringen (2.3) har utredningen räknat med att den formella benämningen skall bli en annan, t. ex. "Sjö- och luftfartsregistren". Utredningen förordar nämligen, att registermyndighet blir den myndighet som nu för skeppsregistret, alltså det s. k. Sjöfartsregistret, och som är integrerad med Stockholms tingsrätts sjörättsavdelning.

Vidare föreskrivs, att myndigheten skall förestås av en inskrivningsdomare, vilken då torde bli den ledamot av tingsrättens sjörättsavdelning som har den berörda roteln. Förslaget innehåller uttrycklig föreskrift att inskrivningsdomaren skall vara lagfaren. Regeringen skall kunna förordna, att luftfartygsregistret liksom skeppsregistret skall föras med användning av ADB.

*Andra stycket* tar upp en hänvisning till den nya InskrL, som utredningen föreslår och skall behandla i avsnitt 3.2, och till KonvL.

## 2 §

Denna paragraf föreskriver för närvarande registreringsrätt för varje svenskägt luftfartyg och bemyndigar regeringen att dispensvägen tillåta registrering i luftfartygsregistret även av annat luftfartyg under förutsättning att det i regel nyttjas med utgångspunkt i Sverige. Som framgått av den allmänna motiveringen (2.4.1) föreslår utredningen en ordning vari registreringsplikt och registreringsrätt kombineras och vari den nämnda dispensmöjligheten består.

I paragrafens *första stycke* bestäms registreringsplikten så att varje luftfartyg, som till mer än hälften ägs av svensk medborgare eller svensk juridisk person, skall vara infört i luftfartygsregistret. Dessutom upptar detta första stycke föreskrift att regeringen kan tillåta registrering även av andra luftfartyg så som nyss nämnts. Dispensmöjligheten får naturligtvis inte samma användningsområde som för närvarande i en ordning med så omfattande registreringsplikt som utredningen föreslår. Den är f. ö. avsedd för enskilda fall, inte för generell tillståndsgivning.

*Andra stycket* föreskriver ytterligare undantag från registreringsplikten.

För det första kan det stundom vara ändamålsenligt, att ett luftfartyg, som är registreringspliktigt enligt huvudregeln, ställs under tillsyn av utländsk luftfartsmyndighet, emedan fartyget opereras i det främmande landet eller med utgångspunkt där. För detta ändamål kan det vara lämpligt att luftfartyget också registreras i det främmande landet. Initiativ därtill bör kunna tas både av fartygsägaren och av luftfartsverket. Utredningsförslaget innebär, att regeringen kan bevilja sådan dispens men att dispensen förfaller om äganderätten till fartyget eller till andel däri – som utgör en grund för att det rör sig om ett dispensfall – ändras. Det föreslås också att erinran därom skall tas in i dispensbeslutet. Under äganderättsändring faller även ändring i äganderätten genom ofullbordat förvärv (jfr 3.2.3). Förslaget tar ej upp uttrycklig föreskrift om att dispensen förfaller, ifall luftfartyget börjar opereras i Sverige eller med utgångspunkt här. Det ligger nämligen i sakens

natur, att den förfaller då.

För det andra har det syntts utredningen onödigt, att kräva registrering av sådana fartyg som av en eller annan anledning sannolikt aldrig kommer att användas till luftfart igen, ehuru de faktiskt alltjämt är luftfartyg. De kanske har ställts undan i någon förvaringslokal eller ställts upp på museum. Är sådant luftfartyg varaktigt ur drift, skall det kunna undantas från registrering. För att underlätta tillämpningen skall fartyget anses vara varaktigt ur drift, om det sedan mer än tre år saknar giltigt luftvärdighetsbevis. Att fartyget sedan så lång tid saknar luftvärdighetsbevis, kan enligt utredningens mening i regel tydas så att det troligen inte kommer att flygas mer. En liknande presumtion behöver däremot ej läggas in i avsaknad av gällande miljövärdighetsbevis. Utredningsförslaget ger möjlighet till dispens även för luftfartyg av detta slag i samma ordning som för utlandsopererade luftfartyg.

#### 4 §

För närvarande innehåller denna paragraf förbud mot registrering av luftfartyg, som saknar föreskrivna luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis enligt 3 kap. Ett dylikt hinder mot registrering kan emellertid inte upprätthållas i en ordning som innebär allmän registreringsplikt och som till registrering och inskrivning knyter oundgängliga privaträttsliga verkningar. Utredningen har antytt detta i den allmänna motiveringen (2.4.1). I stället får man falla tillbaka på förbud mot att luftfartyget nyttjas till luftfart utan sådana bevis. Och föreskrifter därom finns redan i 3 och 13 kap.

I förevarande paragraf tar utredningsförslaget, efter förebild av 18 § SjöL, upp den principiellt viktiga regeln att registrering i luftfartygsregistret ej hindrar, att det på nytt prövas huruvida egendomen verkligen har den beskaffenhet som förutsätts för registrering, dvs. att den är registreringsbar såsom luftfartyg och därmed underkastad de särskilda rättsregler som bl. a. förslaget till ny InskrL innehåller.

Någon definition av luftfartygsbegreppet innehåller inte förslaget. Frånsett den legala avgränsning mot mycket små luftfartyg, såsom modellflygplan och leksaker m. m., som föreslås i 14:1, får man hålla sig till vedertagen begreppsbestämning på området. En sådan föreligger i Annex 2 till luftfartskonventionen där det bland begreppsbestämningarna (Chapter 1. – Definitions) heter:

”*Aircraft*. Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.” Detta har i de trafikregler, som utfärdats i enlighet med kungörelsen (1961:563) angående trafikregler för luftfarten, översatts med: ”*Luftfartyg* (aircraft). Anordning som kan erhålla bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner, med undantag av dess reaktioner mot jordytan.”

Föreskrifter som intresserar i sammanhanget finns dessutom i 139 och 140 §§ LK.

#### 5 §

För närvarande reglerar denna paragraf registreringsansökan. Även utredningsförslaget innehåller i denna paragraf regler i detta ämne. De har 12 §

Sjöl till förebild och är kortfattade. De får kompletteras med tillämpningsföreskrifter.

*Första stycket* ålägger varje ägare av registreringspliktigt luftfartyg att anmäla luftfartyget för registrering inom en månad från det fartyget blev hans med, som det heter, äganderätt. Därmed åsyftas ett förvärv som överlåten inte längre kan genom hävning eller annat förvärvsvillkor bringa om intet. Detta gäller alltså fullbordat förvärv på grund av överlåtelse. Universalfång är alltid fullbordade i denna mening. Utredningen återkommer till dessa spörsmål vid förslaget om förvärvsinskrivning (3.2.3). Skyldighet att anmäla luftfartyg för registrering på grund av fullbordat förvärv sammanfaller med skyldighet att söka inskrivning för förvärvet enligt 2:3 InskrLförslaget. Det bör tilläggas, att med ägaren i samäganderättsfall förstås samtliga delägare och att, för det fall att luftfartyg genom successiv övergång av andelar kommer till mer än hälften i svensk hand, registreringsplikten väl åvilar alla delägarna men inträder först genom det andelsförvärv varigenom den svenska ägarövertikten uppnås.

*Andra stycket* gör klart, att det i fråga om icke registreringspliktigt luftfartyg är ägaren som råder över om fartyget skall registreras. Det är han som i så fall skall anmäla det för registrering.

Enligt 4:17 InskrLförslaget kan bifall till ansökan om förvärvsinskrivning kräva att förvärvaren är i stånd att åberopa sig på inskrivning av fångesmannens förvärv. Enligt 4:16 samma lagförslag skall förvärvaren då vara berättigad att söka inskrivning på fångesmannens vägnar, en regel som naturligtvis ej är begränsad till att gälla det fånet utan kan tillämpas även på tidigare led i fångeskedjan. Genom hänvisning i förevarande kap. 18 § är sört för att han skall kunna göra det genom att anmäla egendomen för registrering; jfr 30 § tredje stycket Sjöl.

## 6 §

Denna paragraf innehåller för närvarande föreskrifter om registerinnehållet rörande registrerat luftfartyg. Utredningsförslaget tar här upp föreskrift att luftfartyg registreras under nationalitets- och registreringsbeteckning och att tilldelad beteckning ej får ändras. Detta innefattar ingen ändring i sak. Beteckningen består av fem bokstäver, valda ur den för identifiering av svenska radiostationer internationellt reserverade serien SAA-SMZ.<sup>34</sup>

## 7 §

Denna paragraf reglerar under nuvarande ordning ändringar i registerinnehållet. Förslaget tar här upp grunderna för avregistrering av luftfartyg (jfr nuvarande 8 §) och ägarens skyldighet att ta initiativ till avregistrering. Förslaget lägger för visst fall sådan skyldighet även på förutvarande ägare av luftfartyget.

För närvarande är det först och främst ägaren som råder över avregistreringen, eftersom registreringsgrundvalen är registreringsrätt och inte registreringsplikt. Därutöver gäller, att luftfartyg skall avregistreras, om det brister i det fulla svenska ägarinflytande som enligt 2 § skall föreligga för

<sup>34</sup> Se art. 19 i radioreglementet, Televerkets författningssamling serie B:29.

registreringsrätt och bristen inte hävs genom dispens enligt samma lagrum. Det är likaledes avregistreringsgrund att beviljad sådan dispens förfallit eller dispensvillkor brister. Därtill kommer, att luftfartyg naturligtvis skall avregistreras, om det förolyckats, upphuggits eller eljest förstörts och att på samma sätt behandlas det fall att luftfartyg ej hörts av under tre månader efter anträdd luftfärd.<sup>35</sup> Avregistrering kan slutligen också aktualiseras av att luftfartyget saknat gällande luftvärdighetsbevis under tre år. Det är lagt på luftfartygets ägare att anmäla fartyget för avregistrering när avregistreringsgrund inträtt.

Den avregistreringsordning utredningen föreslår knyter an till den nuvarande, väsentligen med de jämkningar som föranleds av att registreringsplikt förutsätts bli den främsta grundvalen för registreringen.

Enligt utredningens förslag förtecknas avregistreringsgrunderna i en katalog i förevarande paragraf.

*Punkt 1* tar sikte på luftfartyg, vilket registrerats såsom till mer än hälften i svensk ägo. Om det svenska ägarinflytandet går ned under den gränsen och regeringen ej enligt 2 § första stycket andra punkten i förslaget medger att fartyget likväl förblir registrerat här i landet, skall fartyget avregistreras.

*Punkt 2* gäller luftfartyg som från början registrerats här i landet enligt dispensregeln i 2 § första stycket andra punkten. Om dispensen återkallas eller förfaller, emedan därmed förenat villkor ej längre är uppfyllt, skall fartyget avregistreras.

*Punkterna 3 och 4* tar som avregistreringsgrunder upp de fall då fartyget förolyckats, upphuggits eller eljest förstörts samt då det är borta efter anträdd luftfärd och ej avhörts sedan minst tre månader.

*Punkt 5* föreskriver avregistrering, ifall fartyget på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara luftfartyg eller visar sig från början ha varit felaktigt registrerat som sådant. Det är efter sjörättslig förebild som dessa fall tagits upp såsom självständiga avregistreringsgrunder.<sup>36</sup> Med karaktären av luftfartyg, bekräftad genom registreringen i luftfartygsregistret, följer som redan nämnts flerstädes en rättslig särställning vilken måste bestå med registreringen, i vart fall så länge egendomen kan identifieras såsom registrerat luftfartyg. Till särställningen hör enligt utredningens förslag att luftfartyg inte skall kunna sättas i pant som annat lösöre och inte skall omfattas av in-teckning i ägarens näringsverksamhet. Hänsyn till säkerheten i den allmänna omsättningen kräver då att vad som utåt framträder som något annat än ett luftfartyg inte skall följa de för sådana fartyg speciella rättsreglerna. Avregistrering är följaktligen angelägen och registermyndigheten skall enligt 4 och 13 §§ kunna självant ta upp ärende därom.

Slutligen skall enligt *punkt 6* luftfartyg, som ej är registreringspliktigt, avregistreras då ägaren anmäler det för avregistrering.

Någon motsvarighet till föreskriften i 8 § tredje stycket LL om avregistrering, då det brister i luft- eller miljövärdighet, upptar inte förslaget. Som antytts i den allmänna motiveringen (2.4) hör dylika avregistreringsgrunder inte hemma i en registreringsordning som bygger på allmän registreringsplikt för luftfartyg och förenar väsentliga rättsverkningar med registrering av och inskrivning av rätt till sådana fartyg.

<sup>35</sup> Jfr vad som brukar betecknas som försäkringsmässig totalförlust (bl. a. 70-72 §§ FAL).

<sup>36</sup> Se 16 § första stycket 4 SjöL; jfr prop. 1973:42 s. 238 f.



## 8 §

Enligt denna paragraf, som för närvarande reglerar luftfartygs avregistrering skall luftfartygets ägare anmäla fartyget för avregistrering inom en månad från det avregistreringsgrund inträtt. Därmed syftar utredningen på de fall som tagits upp i 7 § 1-5. Tidpunkten för avregistreringsgrundens inträde bör i allmänhet ej vara svår att bestämma. För den händelse avregistreringsgrunden är den att egendomen från början felaktigt registrerats som luftfartyg, torde månadsfristen få räknas från den tidpunkt då förhållandet klarlades.

Förslaget tar tillika upp föreskrift, att om luftfartyget genom överlåtelse upphör att vara svensk egendom till mer än hälften så skall jämte ägaren, dvs. förvärvaren, också överlåtaren svara för att fartyget i föreskriven ordning anmäls för avregistrering. Det är nämligen inte säkert att den utländske förvärvaren kan med svenska maktmedel tvingas att fullgöra anmälningskyldigheten. Och ofta lär han själv föredra, att den svenska överlåtaren svarar för avregistreringen. Förslaget har härvidlag förebild i 16 § tredje stycket SjöL. Det bör erinras om att endast vad utredningen kallar fullbordat förvärv ger upphov till sådan anmälningskyldighet (jfr 3.2.3).

## 9 §

Med utgångspunkt i inskrivningskonventionen<sup>37</sup> gäller enligt paragrafens nuvarande lydelse, att in-tecknat luftfartyg ej får avföras ur registret utan att det visas att in-teckningshandlingen företetts för in-skrivningsdomaren och att in-teckningshavaren samtyckt till avregistreringen. Att avregistreringsgrund inträtt för sådant luftfartyg behöver alltså inte betyda mer än att det s.a.s. är avregistreringsmässigt. Om det faktiskt kan avföras ur registret beror på ytterligare förutsättning. Motsvarande ordning gäller enligt 17 § andra stycket SjöL. Den yttersta grunden för detta är att in-teckningsrätten förlorar sitt underlag och således måste upphöra i och med avregistreringen samt att borgenären därför bör ha ett avgörande inflytande på denna så att han t. ex. kan kräva full betalning eller ny säkerhet i fartyget på grundval av dess registrering utomlands.

I *första stycket* av denna paragraf tar utredningsförslaget med förebild i 17 § andra stycket SjöL upp föreskrift som – med beaktande av den nya ordning för panträtt på grund av in-teckning i luftfartygsregistret som utredningen föreslår (jfr 3.2.4) – svarar mot nuvarande reglering. Gäller in-teckning i luftfartyg, som skall avregistreras enligt 7 § i förslaget, får sålunda egendomen ej avföras ur registret förrän borgenär, för vars fordran pantbrev på grund av in-teckningen utgör säkerhet, med ingivande av pantbrevet skriftligen samtyckt till åtgärden. Att sådant samtycke skall avges skriftligen krävs visserligen ej enligt in-skrivningskonventionen. Men det torde inte möta hinder mot att för enhetlighets skull formalisera kravet efter förebild av SjöL, där det i sin tur bottnar i konventionskrav.

Som framhållits vid förslaget till 7 § är det av hänsyn till den allmänna omsättningen angeläget, att egendom, som ej utgör luftfartyg, inte blir kvar i luftfartygsregistret, vare sig den med orätt registrerats som sådant eller

<sup>37</sup> Se art. IX.

förlorat karaktär av luftfartyg efter registreringen. På den andra sidan måste hänsyn tas till inteckningsborgenärens behöriga intresse. I sjörätten har detta lösts så att enligt 17 § tredje stycket SjöL inteckningsborgenären får en frist av en månad, räknad från det registermyndigheten underrättat honom om avregistreringsgrunden, för att söka betalning ur egendomen, varefter hans samtycke till avregistreringen inte behövs ifall han underlåtit att söka betalning. *Andra stycket* av förslaget innehåller en motsvarande föreskrift. Därvid har utredningen dock avvikit från förebilden såtillvida som det lagts på borgenären att, för att vara bevarad vid inflytande över avregistreringen, inom månadsfristen visa för registermyndigheten att han sökt betalning. Utredningen menar nämligen, att föreskriften i 17 § tredje stycket SjöL, sådan den nu är formad, lägger onödig möda på registermyndigheten i det att denna inte kan skrida till föreskriven avregistrering utan att själv ha hos de sju sjörättsdomstolar vid vilka borgenären kan söka betalning hört efter huruvida så skett. På motsvarande sätt skulle det då komma att förhålla sig för lufrättens del (jfr 2.8). En rimligare ordning är att det läggs på borgenären att prestera bevis om att betalning sökts och att avregistreringen kan företas i brist på sådant bevis. Utredningens förslag går ut på detta och det föreslås, att 17 § tredje stycket SjöL underkastas motsvarande jämkning (jfr 3.16). Utredningen vill tillägga, att registermyndigheten då den skall underrätta borgenären om avregistreringsgrunden bör vända sig till den registret utpekar som innehavare av pantbrevet, förutsatt att tillförlitlig uppgift ej föreligger om att borgenären är en annan. Myndigheten skall alltså normalt ej behöva forska efter inteckningsborgenären, ifall innehavsanteckning föreligger. Det är visserligen tydligt, att sådan passivitet skulle kunna leda till rättsförlust för borgenär vars innehav av pantbrev ej blivit antecknat. Emellertid ligger det även eljest i borgenärens intresse att se till att hans innehav är antecknat, t. ex. för att han skall bli underrättad om exekutiva ingripanden. Risken bör därför vara så liten att den kan lämnas därefter. Därtill kommer, att avregistreringsärenden av detta slag måste bli utomordentligt sällsynta.

Kravet att inteckningsborgenär i nyssnämnda fall skall söka betalning för att bevaras vid inflytande över avregistreringen bör enligt utredningens mening förstås så att borgenären skall både utverka exekutionstitel, ifall han inte redan har sådan, och söka exekution för denna. Underlåter han det eller lägger han ned exekutionsförfarandet eller leder detta eljest inte till försäljning, skall hans samtycke till avregistrering alltså inte vidare vara behövligt. Det är klart att borgenären är bevarad vid sin rätt, om han inlett exekutionen inom månadsfristen.

Avregistreringsmässigt luftfartyg eller annan egendom, som till följd av denna paragraf tills vidare förblir registrerad som luftfartyg, förblir därigenom också väsentligen i den sakrättsliga särställning som betingas av registreringen.

## 10 §

I nuvarande lydelse föreskriver denna paragraf, att innehav av luftfartyg på grund av köp utan att äganderätten gått över på innehavaren skall an-

tecknas i luftfartygsregistret och att köpeavtalets parter är skyldiga att anmäla förhållandet till luftfartsverket för sådan anteckning. Vidare ger paragrafen den som innehar luftfartyg med nyttjanderätt för obestämd tid eller för minst två veckor och den som upplåtit nyttjanderätten till honom rätt att vinna anteckning i luftfartygsregistret om förhållandet.

Enligt utredningens förslag till regler om förvärvsinskrivning (jfr 3.2.3) skall förvärv på grund av ofullbordat köp kunna skrivas in på ansökan av köparen. Enligt förslaget blir denne beroende av sådan inskrivning bl. a. för sitt skydd mot säljarens borgenärer. Besittningstagande kommer ej att ge sådant skydd. Denna ordning kommer i praktiken att medföra att varje insiktsfull köpare söker inskrivning för sitt fång utan dröjsmål. Luftfartygsregistret kan därför antas komma att normalt återspegla dylika förvärv. Att därutöver föreskriva skyldighet för köparen att – i så fall i den mån han ej söker inskrivning – anmäla köpet för anteckning i registret, skulle inbjuda till onödiga rättsliga problem. Till bilden hör nämligen, att dylik anteckning, med hänsyn till InskrL-förslagets regler om godtrosvförvärv av luftfartyg och registerinnehållets legala publicitetsverkan (jfr 3.2.3), inte skulle kunna tillåtas utan en lika omsorgsfull prövning som den vilken måste föregå förvärvsinskrivning. Det har därför syntts utredningen lämpligast att motsvarighet till nuvarande föreskrift om anteckning av ofullbordat köp utelämnas.

Vad beträffar nyttjanderätt till luftfartyg har utredningen, på skäl som anförts i den allmänna motiveringen (jfr 2.7), avstått från att föreslå möjlighet till inskrivning av dylika avtal. Från tillsynsynpunkt är det emellertid av intresse att registret redovisar nyttjanderättsupplåtelser i den mån de avser ej alltför kort tid. Anmälningsfristen är enligt förslaget en månad från upplåtelsen. Utredningen har funnit att nyttjanderätt på så lång tid som sex månader alltid bör antecknas i registret. Med hänsyn till att registeranteckning rörande nyttjanderättsupplåtelse, som en följd av registerinnehållets publicitetsverkan, kan vara ägnad att tjäna nyttjanderättshavaren till visst skydd mot konkurrerande nyttjanderättsförvärv<sup>38</sup> bör det stå denne fritt att anmäla upplåtelsen för anteckning i registret. Men enligt utredningens mening är det knappast påkallat att bereda nyttjanderätt på mindre än en månads tid sådan skyddsmöjlighet. Upplåtelser som sker för obestämd tid, kan däremot i allmänhet förutsättas avse längre tid än en månad och bör därför kunna antecknas. Utredningens förslag föreskriver följaktligen, att nyttjanderättsupplåtelse på minst sex månader skall anmälas för registeranteckning och att sådan upplåtelse på obestämd tid eller på kortare tid, dock minst en månad, får anmälas för samma ändamål. Anmälan skall göras av nyttjanderättshavaren. Det är tydligt, att anteckning om nyttjanderätt måste förutsätta att viss utredning presteras om upplåtelsen; jfr 5 § kungörelsen (1955:635) med närmare bestämmelser om luftfartygsregistret m. m.

#### 11 §

Av art. 5, 6, 17 och 18 i luftfartskonventionen följer, att luftfartyg är beroende av att äga nationalitet för att kunna nyttjas till luftfart, i varje fall över

<sup>38</sup> Konkurrensfallet regleras i 13:2 HB efter prioritetprincipen. Men i doktrinen anses det, att senare förvärvare kan slå ut den tidigare genom besittningstagande i god tro; jfr Hessler s. 312 f. Däremot kan nyttjanderättsförvärvare ej vinna motsvarande skydd mot den som förvärvar fartyget på grund av överlåtelse; jfr SOU 1973:22 s. 237 f.

nationellt territorium, och att nationalitet förutsätter registrering. Då luftfartyg förvärvas från utlandet kan detta krav föranleda behov av interimistisk registrering i förvärvarens land. Fartyget är kanske ej registrerat utomlands eller är redan avfört ur register där på begäran av överlåtaren eller förvärvaren och skall t. ex. föras till Sverige.

Förevarande paragraf innehåller för närvarande bestämmelser om anteckning av luftfartyg i ett bihang till luftfartygsregistret, vilka fyller nyssnämnda funktion av interimistisk registrering. De lär i praktiken, både här hemma och utomlands, tillämpas utan hinder av att förvärvet för sin fullbordan ännu är beroende av äganderättsförbehåll eller villkor som är att jämställa därmed (jfr 3.2.3).

Förslaget tar i denna paragraf upp motsvarande föreskrifter, varvid emellertid uttryckligen sägs att det ej skall vara något krav för bihangsregistrering att fartygsförvärvet är fullbordat genom slutlig äganderättsövergång. Där- emot är det enligt förslaget alltså ett oeftergivligt villkor för att få införas i bihanget till det svenska luftfartygsregistret, att utomlands registrerat fartyg avförs ur den främmande statens register.

Enligt kungörelsen (1955:635) med närmare bestämmelser om luftfartygsregistret m. m. gäller bl. a. att anteckning av luftfartyg i bihanget skall begränsas till högst tre månader och vara motiverad av hemresa. Utredningen har inte tänkt sig att genom förslaget gripa in i regeringens möjligheter att närmare reglera denna interimregistrering. En sådan reglering synes emellertid kräva bemyndigande i lag. Utredningsförslaget innehåller därför – i likhet med nuvarande lag – bemyndigande för regeringen i detta stycke.

Rättsverkningarna av bihangsregistrering begränsar sig till fartygets nationalitet (jfr 20 §). InskrL-förslaget och de rättsverkningar som avses där blir alltså ej tillämpliga. Det rör sig ju om utlandsförvärv av luftfartyg och de sakrättsliga verkningarna av förvärvet torde – med vanliga svenska lagvalsprinciper – i regel följa säljarlandets lag.<sup>39</sup> Skulle fartyget därefter omsättas under bihangsregistreringen, torde InskrL-förslaget däremot bli tillämpligt. Men in-teckning kan ej beviljas i bihangsregistrerat luftfartyg. Inte heller kan anteckning rörande luftpanträtt göras i bihanget (jfr 17 §).

## 12 §

Denna paragraf, som för närvarande reglerar luftfartygs nationalitet, tar enligt förslaget i *första stycket* upp en föreskrift, som saknar motsvarighet i gällande lag och som innebär att såsom registreringsärende betecknas varje ärende om registrering eller avregistrering av luftfartyg eller om annan införing i luftfartygsregistret eller bihanget därtill som angår registrering och sker enligt LL eller annan lag eller författning. Nationalitetsreglerna tar förslaget i stället upp i 19 och 20 §§.

I *andra stycket* slår förslaget fast, att registreringsärende skall handläggas på inskrivningsdag, varom föreskrivs i InskrL-förslaget. Denna bestämmelse utgör bakgrund till förslagets 16 § första stycket rörande samordning av beslut med utländsk registermyndighets registrerings- eller avregistreringsbeslut.

<sup>39</sup> Jfr prop. 1975:68 s. 33.

## 13 §

I paragrafen, som för närvarande innehåller vissa regler rörande behandlingen av nationalitets- och registreringsbevis, tar förslaget upp föreskrifter om registreringsförfarandet med förebild i 30 § första och andra styckena SjöL.

Enligt paragrafens *första stycke* skall anmälan i registreringsärendet göras skriftligen. Registreringsförfarandet är upplagt för att utspelas skriftligen, låt vara att sammanträde för muntlig förhandling skall kunna hållas i vissa fall; jfr nedan under 18 § och 4:5 InskrLförslaget. Fångeshandling eller annan tjänlig handling skall, här som i sjörätten, kunna träda i stället för anmälan. I dessa ärenden kan detta vara en praktisk lösning, t. ex. då nyttjandearrangsavtal skall anmälas för att antecknas i luftfartygsregistret enligt 10 §.

Enligt *andra stycket* skall registermyndigheten vaka över att anmälningskyldighet, som föreskrivs i detta kapitel, blir fullgjord och vid behov förelägga den försumlige att fullgöra sin skyldighet vid äventyr av vite. Ingen högsta gräns skall gälla för sådant vite. Det följer av 4:7 InskrLförslaget, till vilket 18 § i detta kapitel hänvisar enligt förslaget. Har avregistreringsgrund inträtt för registrerat luftfartyg skall registermyndigheten, på samma sätt som den sjörättsliga registermyndigheten, självmant kunna skrida till avregistrering och därvid vidta de förberedelseåtgärder – t. ex. inhämta in-teckningsborgenärs samtycke – som fordras.

Motsvarighet till 30 § tredje stycket SjöL saknas här. Det betyder emellertid ej, att den som för bifall till förvärvsinskrivning enligt InskrLförslaget är beroende av att luftfartyget registreras skulle vara betagen rätt att göra registreringsanmälan på vägnar av företrädare i fångeskedjan. Sådan rätt skall följa av 18 § och 4:16 InskrLförslaget.

Paragrafens nuvarande bestämmelser rörande nationalitets- och registreringsbevis förs enligt förslaget över till 22 §.

## 14 §

I denna paragraf, som för närvarande reglerar bihangsregistrerat luftfartygs nationalitet, tar förslaget upp grunder för avslag på anmälan av luftfartyg för registrering resp. avregistrering. I den mån ingen sådan grund föreligger i det enskilda registreringsärendet skall framställningen bifallas.

*Första stycket* innehåller en avslagskatalog på fyra punkter för registreringsfall. Enligt *punkt 1* skall registreringsanmälan avslås, ifall formföreskriften i 13 § första stycket ej iakttagits; jfr 33 § första stycket 1 SjöL. För att man alls skall kunna tala om en anmälan måste denna – vilken av de enligt 13 § första stycket tillåtna formerna den än tar sig – enligt utredningens mening identifiera luftfartyget och visa vilken omständighet eller vilket förvärv som åberopas i ärendet.<sup>40</sup>

*Punkt 2* föreskriver avslag för det fall att det brister i registreringsföretag enligt 2 §. Det kan t. ex. vara så att varken svensk ägarövertikt i fartyget eller regeringsdispens till registrering föreligger. Ett annat exempel är att förvärv, varigenom fartyget kommit i svensk hand, inte är fullbordat enligt svenskt synsätt, emedan överlåtaren ännu kan häva förvärvsavtalet och behålla fartyget som sitt eget (jfr 3.2.3).

<sup>40</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 562.

*Punkt 3* tar sikte på det förvärv varpå fartygsägaren stöder sig. Under termen fartygsägaren rymms då ej endast ensamägare utan också, ifall fartyget ägs av flera, de olika delägarna eller – såvitt gäller fall av ofullbordade förvärv – överlåtare och förvärvare. Som nyss framgått kan emellertid ofullbordade förvärv i regel ej åberopas för registrering av luftfartyg. Kan ägarens förvärv ej inskrivas enligt InskRL-förslaget – vars motsvarande katalog återfinns i 4:17 och bl. a. upptar det fall att förvärvet inte kan styrkas – skall registreringsanmälan avslås. Registrering och förvärvsinskrivning är nämligen inbördes oskiljaktiga.

För att styrka förvärv som åberopas för registrering av luftfartyg måste förvärvaren i princip kunna härleda sin rätt till fartygets tillverkare i dennes egenskap av dess förste ägare.<sup>41</sup> Om emellertid fartyget är eller varit registrerat hos främmande stat som tillträtt inskrivningskonventionen, följer av 2 § KonvL att härledningen skall göra halt vid det led i fångeskedjan som senast var inskrivet i det främmande registret. Och även om den främmande staten ej tillträtt inskrivningskonventionen, torde härledningen i regel ej behöva drivas längre. En förutsättning är då givetvis att det rör sig om ett register, där rätt till luftfartyg skrivs in, och således inte ett register där sådana fartyg bara förtecknas.

Under *punkt 4* beaktas kravet i 3 § att utlandsregistrerat luftfartyg måste avregistreras för att få registreras här i landet. Sådan avregistrering kan antingen vara ett fullbordat faktum då registreringsanmälan prövas eller också presteras på samma sätt som enligt 16 § nedan, nämligen som beslut om avregistrering på villkor av och med verkan från registrering här i landet.

*Andra stycket* föreskriver avslag på avregistreringsanmälan, dels på samma sätt som i fråga om registreringsanmälan när formföreskriften i 13 § första stycket ej iakttagits, dels då avregistreringsgrund icke föreligger enligt 7 §, dels då förvärv med anledning varav avregistreringen avses äga rum ej uthärdar sådan prövning som InskRL-förslaget föreskriver för inskrivning. Avregistrering företas med anledning av förvärv, om ägaren skall föra över fartyget till främmande lands register utan att först ha sökt inskrivning för förvärvet.

Paragrafens nuvarande bestämmelser om bihangsregistrerat luftfartygs nationalitet förs enligt förslaget över till 20 §.

## 15 §

I denna paragraf, som för närvarande reglerar skyldighet att ha nationalitets- och registreringsbevis för luftfartyg som nyttjas till luftfart, tar förslaget upp föreskrifter om avslag på anmälan av nyttjanderättsavtal för anteckning i luftfartygsregistret enligt 10 § resp. anmälan av luftfartyg för bihangsregistrering enligt 11 §. Sådan anmälan skall avslås, om formföreskriften i 13 § första stycket ej iakttagits eller förutsättning för anteckning av nyttjanderättsavtalet eller bihangsregistrering av luftfartyget icke föreligger enligt 10 resp. 11 §.

Paragrafens nuvarande föreskrift rörande nationalitets- och registreringsbevis förs enligt förslaget över till 21 §.

<sup>41</sup> Jfr prop. 1975:68 s. 30 f. och 46 f.

## 16 §

I denna paragraf, som för närvarande reglerar märkning av luftfartyg, tar förslaget upp, dels föreskrift om tidsmässig samordning på inskrivningsdag av svenskt registrerings- eller avregistreringsbeslut med utländskt sådant, dels föreskrift om avregistrering av luftfartyg i och för överföring till utländskt register.

*Första stycket* reglerar den tidsmässiga samordningen med utländskt registrerings- eller avregistreringsbeslut så att det svenska beslutet kan meddelas på inskrivningsdag utan hinder av att det för åtgärden behövligen utländska beslutet meddelas eller bevisning därom förebringas först senare samma kalenderdag. Det är tidsskillnader mellan Sverige och främmande länder som, i förening med det svenska systemet med beslut på inskrivningsdag, påkallar denna reglering. Eljest skulle krav, att relevant rättsfaktum skall föreligga före inskrivningsdagens utgång kunna omöjliggöra smidig överföring mellan svenskt och utländskt register.<sup>42</sup>

Föreskriften i *andra stycket* har förebild i 35 § tredje stycket SjöL och innebär, att sökanden har rätt till beslut om avregistrering som, träffat i förväg, får verkan från dagen för fartygets registrering utomlands. I sjörätten går denna ordning tillbaka på internationellt fördrag. Men ehuru den ej är föreskriven i inskrivningskonventionen, bör den enligt utredningens mening kunna tillämpas också i lufträttsliga sammanhang förutsatt att den godtas i fartygets nya hemland.

Paragrafens nuvarande bestämmelser om märkning av luftfartyg förs enligt förslaget över till 23 §.

## 17 §

Förevarande paragraf saknar motsvarighet i nuvarande 2 kap. Här tar förslaget upp föreskrifter om vissa anteckningar i luftfartygsregistret.

I *första stycket* förtecknas tre anteckningsfall, nämligen dels luftpanträtt som anmälts för anteckning enligt 11:8 LLförslaget, dvs. nuvarande 11:6 LfL, dels hinder mot avregistrering enligt 7 §, dels beslut enligt 16 § om avregistrering med verkan från blivande utlandsregistrering. De båda sistnämnda fallen har motsvarighet i 38 § första stycket 6 och 7 SjöL.

I *andra stycket* erinras om att annan lag eller författning kan föreskriva att visst förhållande skall antecknas i luftfartygsregistret; jfr 38 § andra stycket SjöL. Ett exempel på sådan lag är InskrLförslaget; jfr 4:12.

*Tredje stycket* föreskriver, efter förebild av 38 § tredje stycket SjöL, att registeranteckning som uppenbarligen ej längre kan vara av betydelse skall avföras.

## 18 §

Denna paragraf saknar motsvarighet i nuvarande 2 kap.

I *första stycket* tar paragrafen enligt förslaget upp hänvisning till delar av InskrLförslaget, vilka enligt utredningens mening bör ha motsvarande tillämpning i registreringsärenden. Utredningen syftar på vissa av de allmänna reglerna i 4 kap. om inskrivningsförfarandet och på flertalet av reglerna i 5 kap. om statsansvar för vissa rättsförluster m. m. Av de allmänna

<sup>42</sup> Jfr prop. 1975:68 s. 32 f.

inskrivningsreglerna är det bl. a. de om inskrivningsdag, dagbok och aktbildning, vite, införelse av beslut i registret och rättelse av oriktig införelse som är aktuella. Av statsansvarsreglerna är det de som handlar om ersättning på grund av tekniskt fel och rättelse m. m. som närmast kommer i fråga.

I *andra stycket* ges på motsvarande sätt som i 25 § tredje stycket SjöL bemyndigande för regeringen att utfärda tillämpningsföreskrifter om registreringsförfarandet med befogenhet att ålägga enskilda att till registermyndigheten anmäla förhållanden, varom kännedom fordras för ändamålsenlig registerföring. Fullmakten avser även myndighet som regeringen bestämmer.

#### 19–23 §§

I dessa paragrafer, som för närvarande saknar motsvarighet i kapitlet, tar förslaget i allt väsentligt oförändrade upp de föreskrifter som nu står i 12–16 §§. Dessa är till stor del sådana att de bäst lämpar sig att meddelas som tillämpningsföreskrifter men utredningen har inte velat gripa in i den nuvarande fördelningen mellan lag och tillämpningsföreskrift, som svarar mot dansk och norsk lagstiftning och är välkänd för praktikerna.

#### 24 §

I denna paragraf, som saknar motsvarighet i nuvarande 2 kap., tar förslaget upp regler om tillbehör till luftfartyg som i sak torde svara mot 14 § InskrL, vars reglering i sin tur går tillbaka på art. XVI i inskrivningskonventionen. Medan nuvarande reglering är avfattad i nära anslutning till konventionstexten beaktar utredningens förslag uttryckligen allmänna svenska grundsatsar för tillbehörs förening med huvudsak, senast preciserade i JB och SjöL. Någon verklig ändring skall en sådan redigering inte behöva medföra. Det ligger nämligen i sakens natur, att angivna grundsatsar slår igenom i tillämpningen även med nuvarande avfattning. Lagförarbetena ger vid handen att detta stått klart för och godkänts av lagstiftaren.<sup>43</sup> Utredningen har ansett att redaktionell avvikelser från konventionstext, ehuru normalt ej önskvärd, här bör föredras framför de tolkningssvårigheter som eljest skulle kunna uppstå vid jämförelse med sjö- och fastighetsrättsliga regler i ämnet. KonvL-förslaget bevarar däremot även redaktionell överensstämmelse med konventionstexten.

*Första stycket* tar upp huvudregeln. Till luftfartyg hör enligt förslaget fast inredning, bärande plan, motorer, propellrar, radioutrustning, instrument och annan utrustning som är ägnad till stadigvarande bruk för fartyget, vare sig den är anbragt i eller tillfälligt skild från detta, allt i den mån fartyget är försett därmed i fartygsägarens intresse. Reservdel skall dock enligt förslaget utgöra tillbehör endast om den varaktigt förvaras ombord.

Att utrustning skall vara ägnad till stadigvarande bruk för luftfartyget för att räknas som tillbehör, stämmer med allmänna grundsatsar i ämnet och medför att driftsfnödenheter och annat som är avsett för förbrukning eller eljest för tillfälligt bruk faller utom tillbehörskretsen. Likaså stämmer det med allmänna grundsatsar att vad som tillförts luftfartyget i annans

<sup>43</sup> Se NJA II 1955 s. 167–170.



än fartygsägarens intresse i princip faller utom tillbehörskretsen och blir tillbehör till fartyget först om det övertas av fartygsägaren. Erinran om att tillbehör bevarar tillbehörskaraktern, även om det tillfälligt skiljs från fartyget, är i och för sig obehövlig men bibehålls enligt förslaget med hänsyn till att den har uttrycklig motsvarighet i konventionstexten. Vad slutligen angår reservdelar beror deras tillbehörskarakter f. n. av om fastighetsrättsliga eller sjörättsliga grundsatser är analogiskt tillämpliga.<sup>44</sup> Utredningen antar, att de senare ligger närmast till hands och därmed skulle förslaget, som har förebild i 3 § första stycket SjöL, ej heller i den delen innebära något nytt i sak. Att reservdelar under vissa förutsättningar – till vilka ej hör att de förvaras ombord – för närvarande kan intecknas gemensamt med luftfartyg är en annan sak.

*Andra stycket* slår fast, att vad som gått upp i tillbehörskretsen endast omfattas av rätt till luftfartyget självt och alltså inte kan vara föremål för särskilt rättsanspråk. Detta gäller enligt förslaget inte bara i förhållande till tredje man utan också gentemot fartygsägaren. Det innebär, att om någon till fartygsägaren levererat utrustning av tillbehörskarakter under äganderättsförbehåll så förlorar han sin rätt till utrustningen när denna förenas med fartyget. Det innebär vidare, att resultatet blir detsamma ifall parterna väljer att tillföra fartyget utrustningen genom hyra i stället för köp och att leverantören ej är skyddad ens om hyresförhållandet är allvarligt menat och ingalunda avsett att mynna ut i köp. Förslaget överensstämmer med den relativt hårdhänta regleringen i 5 § SjöL. Men det avviker från 2:5 JB, som tillåter uthyraren att göra ett seriöst hyresavtal gällande i förhållande till fastighetsägaren; en sådan befogenhet är tydligen relativt innehållslös t. ex. där huvudsaken belastas av panträtt. Även här har utredningen utgått från att sjörettens grundsatser går före fastighetsrättens då det gäller överförd tillämpning i lufträten och att de på det sättet i själva verket redan är gällande rätt. Det bör tillfogas, att fartygsägaren kan bli ersättningsskyldig för sådan rättsförlust som här avses.

*Tredje stycket* ger uttryck för synen att tillbehör som överläts måste skiljas från luftfartyget på ett sådant sätt att fartyget ej längre är försett därmed för att tredje man skall vara bunden att respektera överlåtelsen. Detta stämmer med både 5 § SjöL och 2:7 JB.

### 3.1.3 5 kap. Om luftfartygs befälhavare och om tjänsten ombord

#### 6 §

Enligt denna paragraf svarar befälhavaren för att föreskrivna fartygshandlingar finns ombord.

Förslaget fogar ett nytt andra stycke till paragrafen. Det har förebild i 69 § SjöL och hänger samman med att, enligt 4:12 (jfr 7 och 22) InskRL-förslaget, utländsk kvarstad resp. utmätning skall antecknas i luftfartygsregistret för att beaktas vid förvärvsinskrivning och inteckning i den mån det är föreskrivet. Ingen garanti finns för att den utländska myndigheten underrättar den svenska registermyndigheten.<sup>45</sup> Därför ålägger förslaget befälhavaren att ofördröjligen göra det och att snarast tillställa registermyndigheten den utländska myndighetens bevis om åtgärden. Detsamma föreslås åligga honom när sådan kvarstad eller utmätning hävts. Underrättelse

<sup>44</sup> Jfr 3 § SjöL och 2:2 JB.

<sup>45</sup> Art. VII i inskrivningskonventionen lägger vissa skyldigheter på bl. a. sökanden i samband med exekutiv försäljning av luftfartyg.

till registermyndigheten bör, med hänsyn till dess väsentliga rättsliga betydelse, lämnas på snabbast möjliga väg. Detsamma gäller översändandet av den utländska myndighetens bevis.

Befälhavarens skyldigheter enligt förslaget skulle i praktiken kunna uppfattas som stridande mot fartygsägarens intresse, t. ex. emedan kvarstad och utmätning hindrar nyinteckning. Det är därför ett stöd för befälhavaren om de blir straffsanktionerade (jfr 3.1.6 och 2:3 BrB). Straffsanktion följer automatiskt av 13:10 LL i nuvarande lydelse, vari utredningen ej föreslår ändring. När dessa skyldigheter sålunda straffsanktioneras, bör motsvarande skyldigheter för befälhavare på skepp likaledes vara straffsanktionerade. Så är det visserligen inte för närvarande men skäl motsvarande dem som föranleder straffsanktion i lufträtten kan återopas också i sjörätten och olika lösningar på de båda snarlika problemen skulle framstå som omotiverade.

Utländsk myndighet kan tänkas ingripa mot svenskt luftfartyg även anorledes än genom kvarstad, som ju är avsedd att säkerställa exekution av borgenärsanspråk i fartyget, eller genom utmätning, som innefattar sådan exekution. Fartyget kan exempelvis hållas kvar för polisär eller annan of-fentligrättslig utredning. Utredningens förslag avser emellertid ej att lägga på befälhavaren att underkasta ingreppet en verklig rättslig analys. För honom bör det vara nog att underrätta registermyndigheten om ingrepp som betecknas som kvarstad ("arrest"/"saisie conservatoire") eller utmätning ("seizure"/"saisie exécutoire") eller eljest klart framträder med samma syfte dvs. att säkerställa eller verkställa realisation av betalningsanspråk i fartyget. Den rättsliga prövning som någon gång kan visa sig behövlig måste ankomma på registermyndigheten själv.

### 3.1.4 9 kap. Om befordran med luftfartyg

#### 28 §

Som framgår av avsnitten 2.8 och 3.14 föreslår utredningen, att handläggningen i första instans av lufträttsmål förläggs till vissa tingsrätter och att bestämmelser om forum tas upp i en särskild lag. Detta kräver redaktionell ändring i 9 kap. 28 § LL, eftersom det här finns en särskild konventionsbetingad bestämmelse om forum i vissa mål som rör befordran med luftfartyg. Som även framgår under 3.14 måste hänvisning göras till denna bestämmelse också i den föreslagna lagen om domstol i lufträttsmål. Om det inte finns lufträttsdomstol i den ort, som utpekas enligt de föreslagna reglerna, bör den lufträttsdomstol som är i geografisk mening närmast den orten vara behörig.

Någon särskild regel med avseende på handläggningen av lufträttsmål som anhängiggjorts före ikraftträdandet behövs inte i LL-förslaget, eftersom en sådan tagits upp i övergångsbestämmelserna till förslaget till lag om domstol i lufträttsmål.

### 3.1.5 11 kap. Om flygräddningstjänst och bärgning samt om undersökning av luftfartsolyckor

#### 4 §

I denna paragraf finns för närvarande en bestämmelse om att luftpanträtt ej är förenad med s. k. surrogationsrätt. Denna bestämmelse för förslaget till 6 § medan här i stället tas upp regler om ansvarsförhållandena då en borgenär har luftpanträtt i fler än ett objekt, t. ex. i luftfartyg och dess last efter gemensam bärgning för vilken fartygsägaren och lastägaren är gemensamt ersättningskyldiga. Förslaget har förebild i 255 § SjöL och ger uttryck för vad som får anses vara allmän grundsats i lösörepanträtten.

*Första stycket* uttrycker principen att varje pant svarar för pantfordringens fulla belopp så att borgenären kan söka betalning ur den pant han föredrar. Det är alltså fråga om ett primärt solidariskt pantansvar.

*Andra stycket* reglerar regressomgångens ansvar, som är delat. Utgångspunkten är här den att varje pant slutligt skall bära vad som belöper på den, räknat efter det inbördes förhållandet mellan panternas resp. värden vid tiden för panträttens uppkomst. Om sålunda, i det nyssnämnda bärgningsfallet, borgenären skulle söka ut mer av sin bärgarlön ur lasten än som slutligen skall bäras av denna, inträder lastägaren enligt förslaget i borgenärens panträtt i fartyget för sitt krav mot fartygsägaren på återbetalning av överskottet. Regresskravet förstärks alltså med succession i luftpanträtten.

Förslaget löser också ett visserligen rätt teoretiskt följdproblem. Det kan tänkas, att med bärgarlönekravet, riktat mot både fartyg och last, konkurrerar ett krav på ersättning för kostnader för att bevara lasten vid ett tidigare tillfälle, ett krav som enligt 3 § andra stycket är förenat med sämre prioriterad luftpanträtt i lasten (men alltså ej i fartyget). Det kan också tänkas, att lasten, efter den överskottsbetalning för bärgarlön som den fått vidkännas, inte förslår till betalning av den sämre panträtten. Då inträder denne pantborgenär enligt förslaget i lastägarens ställe och med företräde framför denne i den förre borgenärens panträtt i fartyget och kompenseras därigenom för den brist i lastens pantvärde som eljest skulle ha drabbat honom. Därigenom blir han dock inte bättre ställd än om lasten inte fått vidkännas någon överskottsbetalning av bärgarlön. Ty succession i bärgarens panträtt i luftfartyget förutsätter sådan överskottsbetalning.

#### 5 §

I denna paragraf regleras för närvarande verkan på luftpanträtt av exekutiv försäljning av fartyg eller last resp. av utlossning av last. Regler därom tar förslaget upp i 7 §. Här föreslås i stället motsvarighet till 256 § SjöL.

Förslaget innebär, att luftpanträtt består även när pantfordringen överläts eller tas i anspråk genom utmätning eller annorledes övergår till ny borgenär. Satsen kunde väl härledas ur 3 § FRL men eftersom frågan uttryckligen reglerats i SjöL, har utredningen funnit sig böra göra på samma sätt i LL. Att införsel ej nämnts särskilt i förslaget, till skillnad från vad fallet är i SjöL och i FRL, beror på att lönefordran ej är förenad med luftpanträtt.<sup>46</sup>

<sup>46</sup> Annorlunda i sjörätten; jfr 244 § första stycket i SjöL.

## 6 §

Denna paragraf reglerar för närvarande preskription av luftpanträtt. Förslaget för över dessa föreskrifter till 8 § och tar i stället här upp den bestämmelse som i samband med 1973 års sjölagsändringar infördes i 4 § och som ställer luftpantborgenären utan s. k. surrogationsrätt. Enligt 54 § FAL fränkänns han dessutom ställning som medförsäkrad (förmånstagare). Utredningen vill i dessa stycken hänvisa till prop. 1973:42 s. 288–290, 374 och 378.

Utredningen har övervägt att efter förebild av 257 § SjöL föreslå en regel om att den betalningsrätt som är förenad med retentionsrätt för bärgare enligt 3 § tredje stycket även skall kunna göras gällande i surrogat som rätt i stället för den kvarhållna egendomen. En sådan uttrycklig reglering får emellertid anses obehövlig, eftersom surrogation vid retentionsrätt redan godtas i praxis.<sup>47</sup> Utredningen erinrar om att det inte heller för motsvarande retentionsrätt i 232 § SjöL har ansetts nödvändigt med någon uttrycklig regel om surrogationsrätt.<sup>48</sup> Regeln i 257 § SjöL avser för övrigt en annan retentionsrätt, nämligen sådan som säkrar vederlag för bl. a. reparation av fartyg.

## 7 §

Denna paragraf inleder för närvarande kapitlets bestämmelser om undersökning av luftfartsolyckor. Paragrafens föreskrifter förs enligt förslaget över till 9 § för att ge plats åt bestämmelser om verkan på luftpanträtt av exekutiv försäljning och utlämning av last. Rubriken före nuvarande 7 § skall därför flyttas till närmast före den föreslagna 9 §. Förslaget i 7 § har motsvarighet i gällande 5 § samt förebild i 249 och 253 §§ SjöL.

I första stycket reglerar förslaget verkan på luftpanträtt av exekutiv försäljning av luftfartyg eller last på ett sätt som i sak motsvarar gällande rätt. Exekutiv försäljning skall utplåna luftpanträtten sedan köpeskillingen erlagts, förutsatt att försäljningen blir bestående. Det betyder, att rättsverkan av försäljning av luftfartyg normalt inträder då den vinner laga kraft. Last säljs emellertid av utmätningsman och detsamma skall enligt utredningens förslag till ändring i LfL gälla oregistrerade luftfartyg. Eftersom utmätningsmans försäljning inte vinner laga kraft utan enligt 200 § UL kan angripas utan någon frist, har förslaget inte – lika litet som den sjörättsliga förebilden – kunnat knytas till lagakraftvunnen försäljning.<sup>49</sup> Exekutiv försäljning av andel i eller vad som enligt 2:4 InskrL förslaget betecknas villkorlig äganderätt till luftfartyg påverkar ej luftpanträtt i fartyget.

Förslaget är i första hand avsett att tillämpas på exekutiv försäljning i Sverige. I vad mån motsvarande verkan här i riket skall tilläggas exekutiv försäljning som företagits utomlands blir framdeles som hittills en fråga för rättstillämpningen. Därvid får gängse grundsatsen och, såvitt rör luftfartyg, inskrivningskonventionens speciella regler<sup>50</sup> i ämnet iakttas.

Den i sjörätten<sup>51</sup> för fartygsförsäljning erkända grundsatsen att fartyget skall ha befunnit sig inom exekutionsstatens jurisdiktionsområde vid försäljningstillfället kan synas naturlig nog även för luftfartygens del men framträder ej i inskrivningskonventionen, varför det är osäkert om den är allmänt erkänd. På säkrare mark står man då det gäller krav att exekutionsstatens

<sup>47</sup> Jfr NJA 1942 s. 575 och prop. 1973:42 s. 288.

<sup>48</sup> Jfr SOU 1970:74 s. 129.

<sup>49</sup> Jfr emellertid lagberedningens förslag till ny ut-sökningsbalk (19:27).

<sup>50</sup> Se art. VII och VIII.

<sup>51</sup> Jfr 249 § tredje stycket SjöL.

egen lagstiftning skall ha iakttagits för att försäljningen skall erkännas. Detta krav har stöd i inskrivningskonventionens art. VII (1) och VIII. Och det är naturligt, för att inte säga självklart att hävda det också i förhållande till exekutionsstater som ej tillträtt konventionen. Såvitt man är bunden av inskrivningskonventionen skall enligt nyssnämnda art. VIII detta fördrags egna föreskrifter rörande exekutiv försäljning åtminstone i princip ha iakttagits. Men försummelse därvidlag kan ej utan vidare åberopas för att underkänna försäljningen. Verkan av vissa försummelse – t. ex. av konventionens föreskrifter om förhandsunderrättelser i viss ordning till rättsägare – skall nämligen enligt art. VII (3) bedömas enligt exekutionsstatens egen lag, låt vara att skadelidande rättsägare förbehållits rätt att vinna ogiltigförklaring av försäljningen på talan som anhängiggjorts inom sex månader.

I *andra stycket* regleras verkan av att last, vari luftpanträtt gäller, lämnas ut. Principen är enligt förslaget att panträtten upphör med utlämningen. Borgenärens rätt skyddas enligt 3 § tredje stycket mot detta genom att godset ej utan hans samtycke får lämnas ut ("ej av ägaren tagas i besittning") innan hans fordran infriats eller säkerhet ställts. Lämnas gods, som häftar för luftpanträtt, ut i strid med denna föreskrift, ådrar sig mottagaren enligt förslaget personligt ansvar för betalning av vad borgenären till följd av utlämningen ej kunnat få ut av godset, inte som för närvarande för hela pantfordringen. Till detta fogar förslaget så en för LL ny sanktion mot oberättigad utlämning av gods. Denna sanktion riktar sig mot fraktförarens olika medhjälpare i och utom besättningen, vanligen betecknade som "hans folk".<sup>52</sup> Den medhjälpare som lämnar ut godset skall, förutsatt att han ej var i god tro, också svara för betalning som borgenären till följd av utlämningen ej kunnat få ut av godset. Förslaget bryter med den ståndpunkt som intogs vid 1955 års lufträttslagstiftning, då man avstod från att efterbilda den då gällande sjörättsliga regleringen<sup>53</sup> med dylik sanktion mot fartygets befälhavare. Ståndpunkten motiverades då med att luftfartygs befälhavare ej stod i sådant kontraktsliknande förhållande till borgenären som befälhavare på sjögående fartyg och att sanktionen för lufträttens del alltså skulle helt höra hemma i den utomobligatoriska skadeståndsrätten.<sup>54</sup> Vid 1973 års sjölagstiftning övergavs emellertid det på befälhavaren koncentrerade utlämningsansvaret till förmån för en ordning som lägger ansvaret på den som verkligen lämnat ut godset, t. ex. en styrman eller en linjeagent.<sup>55</sup> Mot denna bakgrund har utredningen ansett det berättigat att ansvaret regleras på motsvarande sätt i lufträtten.

<sup>52</sup> Jfr bl. a. 9:20 LL.

<sup>53</sup> Se dåvarande 280 § SjöL. Jfr t. ex. 65 och 67 §§ SjöL (nuvarande lydelse) med 5:3 LL.

<sup>54</sup> Se NJA II 1955 s. 199.

<sup>55</sup> Se prop. 1973:42 s. 341.

## 8 §

Denna paragraf innehåller för närvarande vissa bestämmelser om undersökningskommission, vilka enligt förslaget förs över till 10 §. Här tas i stället upp de bestämmelser om preskription av luftpanträtt som nu står i 6 §. Därvid föreslås endast den ändringen att anmälan av panträttsanspråk skall ske, inte hos inskrivningsdomaren för anteckning i inskrivningsboken för luftfartyg utan hos registermyndigheten för anteckning i luftfartygsregistret. I övrigt underkastas bestämmelserna viss redaktionell bearbetning.

## 9-15 §§

Till dessa paragrafer, av vilka 14 och 15 §§ för närvarande saknar motsvarighet i kapitlet, för förslaget utan ändring över de föreskrifter som nu står i 7-13 §§. Närmast före 9 § sätts in den rubrik, "Undersökning av luftfartsolyckor", som nu står före 7 §.

## 3.1.6 13 kap. Ansvarsbestämmelser

## 10 §

I denna paragraf föreskrivs straff av dagsböter för den som i annat avseende än som särskilt reglerats i kapitlets föregående paragrafer försummar åliggande enligt bl. a. 2 kap. Sådant straff föreskrivs också för den som bryter mot de föreskrifter i 11:13 LL som i princip förbjuder, att vad som anträffas på haveriplats rubbas utan myndighets tillstånd, och ålägger den som tillvaratagit egendom på platsen att anmäla detta för myndighet.

Med utredningsförslagets övervägande privaträttsliga inriktning av 2 kap. LL, som bl. a. innebär att flertalet skyldigheter rörande registrering av luftfartyg samt anmälan om nyttjanderätt sanktioneras med vite, kommer endast bestämmelserna i 21-23 §§ att kunna sanktioneras genom straff på samma sätt som enligt nuvarande ordning. Det rör sig alltså om vissa skyldigheter med avseende på nationalitets- och registreringsbevis samt märkning (21-23 §§). Utredningen föreslår härav föranledda jämkningar i *första stycket* av förevarande paragraf.

Paragrafens första stycke föreskriver redan nu straff av dagsböter för befälhavare som försummar skyldighet vilken är föreskriven i 5 kap. LL. Sådant straff kommer följaktligen att kunna ådömas honom för försummelse att underrätta registermyndigheten rörande utländsk kvarstad eller utmätning (jfr 5:6 LL-förslaget och 3.1.3 ovan).

I *andra stycket* föreslår utredningen, som en följd av förslagets omdisponering av vissa paragrafer i 11 kap., att hänvisningen till 11:13 ändras till att avse 11:15.

## 3.1.7 14 kap. Vissa bestämmelser om lagens tillämpning

## 1 §

I denna paragraf ges regeringen, alternativt luftfartsverket, bemyndigande att från tillämpningen av 2-8 kap. undanta vissa luftfartyg, nämligen sådana som förs obemannade eller utan motordrift eller som eljest är av särskild beskaffenhet. För luftfartyg som sålunda undantagits från lagens reglering kan i samma ordning utfärdas särskilda föreskrifter. Detsamma gäller i fråga om sådana, för rörelse i luften inrättade föremål som ej utgör luftfartyg.<sup>56</sup>

Utredningen har visserligen format förslaget till 2:24 så att dess första stycke skall erbjuda en tjänlig utgångspunkt för att i praktiken bestämma vad som utgör luftfartyg. Men någon formlig legaldefinition av begreppet innefattar förslaget inte. Därför är föreskrifter av den innebörd som förevarande paragraf har behövliga även i fortsättningen.

I ett avseende kan man emellertid framdeles ej tolerera undantag på ad-

<sup>56</sup> Jfr NJA II 1957 s. 195-196.

ministrativ väg från lagregleringen och det är till den del denna rör rätt till luftfartyg. Det är nödvändigt för rättssäkerheten – såväl omsättningen av luftfartyg som dess utnyttjande för kreditsäkerhetsändamål – att vad som för en insiktsfull iakttagare framträder som luftfartyg också lyder de privaträttsliga regler som enligt utredningsförslaget skall gälla för sådan egendom. De undantag från registreringsreglerna som utredningen föreslagit i 2:2 LL jävar inte detta.

Följaktligen menar utredningen, att intet undantag bör kunna göras från 2 kap. med stöd av förevarande paragraf. Ty registreringen lägger grunden för privaträttslig inskrivning. I den mån undantag är påkallat får det göras i lagen själv. Utredningen har kommit till att sådant undantag bör göras endast för luftfartyg, som är för små för att föras bemannade, medan intet undantag synes påkallat för t. ex. glidflygplan eller luftfartyg av särskild beskaffenhet; ett i lagen infört undantag bör enligt utredningens mening avse också 11 kap. som reglerar luftpanträtt i luftfartyg. De små luftfartygen kan lämpligen lämnas utanför både registrering och inskrivning. Lagregler om bärgning, luftpanträtt och undersökning av luftfartsolyckor m. m. synes också kunna undvaras för deras del.

Utredningen föreslår i förevarande paragraf ett nytt *första stycke* av inbörd att 2 och 11 kap. inte skall vara tillämpliga på modellluftfartyg, drakar och fasta ballonger. I det nuvarande första stycket, som enligt utredningens förslag blir *andra stycket*, begränsas bemyndigandet att göra undantag och meddela särskilda föreskrifter till att avse 3–8 kap. LL.

### 3 och 4 §§

Förevarande paragrafer innehåller för närvarande, dels bemyndigande för regeringen eller, efter delegation, luftfartsverket att utfärda tillämpningsföreskrifter till LL, dels bemyndigande för regeringen att i ett eller flera hänseenden som avses i lagen sätta annan myndighet i luftfartsverkets ställe.

Ett allmänt bemyndigande att utfärda tillämpningsföreskrifter till LL behövs inte vidare; jfr 8:13 RF. Utredningen föreslår att den föreskriften utgår. I 3 § skall i stället enligt utredningsförslaget tas upp den nuvarande föreskriften i 4 §.

I 4 § föreslår utredningen motsvarighet till 355 § SjöL. Enligt förslaget skall luftfartsverket, tullverket och polismyndighet biträda registermyndigheten med att vaka över att regler i lag eller annan författning om registrering och förvärvsinskrivning rörande luftfartyg efterlevs av dem som berörs. För detta ändamål skall myndigheterna enligt förslaget ha tillträde till luftfartyg. Sådant tillträde kan myndighet med polisär befogenhet själv bereda sig medan annan myndighet får påkalla behövlig polishandräckning. Vägran att lämna myndighet tillträde till luftfartyg torde kunna beivras enligt 17:13 BrB. Enligt utredningsförslaget skall de övervakande myndigheterna till registermyndigheten rapportera försummelser att efterleva de nämnda reglerna. Utredningen erinrar om att luftfartsverket enligt 8:8 LL får visitera luftfartyg och granska fartygshandlingarna och de handlingar som skall medföras av dem som tjänstgör på fartyget.

Utredningsförslaget berör ej biträde med övervakning av regler om luftfartygs märkning, med vilka registermyndigheten nämligen inte skall ha

någon befattning. Den sjörättsliga förebilden behandlar visserligen sådant biträde men det beror på att förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering<sup>57</sup> räknar med registermyndighetens engagemang i sådana stycken.

### 3.1.8 Övergångsbestämmelser

Den föreslagna ordningen för registrering av luftfartyg innebär bl. a. att det nuvarande luftfartsregistret skall sammanföras med inskrivningsboken för luftfartyg till ett gemensamt register. Det nya registret skall således före ikraftträdandet läggas upp genom att samtliga registrerade luftfartyg förs över tillsammans med de uppgifter ur luftfartygsregistret och inskrivningsboken som det nya registret skall innehålla i fråga om bl. a. aktuella ägare och in-teckningar. Erfarenheterna från uppläggningsarbetet tyder på att det är vanskligt att förutsäga hur lång tid uppläggningsarbetet kommer att ta. Det bör därför lämnas åt regeringen att bestämma dagen för ikraftträdandet. Bestämmelser om ikraftträdande och om överföring av registrerade luftfartyg har tagits upp i *punkterna 1 och 2*. I *punkt 1* tas dessutom upp en allmän regel om att hänvisning i lag eller annan författning till bestämmelse som ersatts genom ny bestämmelse i stället skall avse den bestämmelsen.

De frister för olika anmälningar som förslaget föreskriver i fråga om registrering (jfr 2:5, 8 och 10) bör inte i något fall räknas från dag före ikraftträdandet. Bestämmelse om detta har tagits upp i *punkt 3*.

Anteckning om gällande upplåtelse av nyttjanderätt till luftfartyg, som finns i luftfartygsregistret vid ikraftträdandet, bör föras över till det nya registret även om upplåtelsen skett för kortare tid än som föreskrivs i 2:10 LLförslaget. Har upplåtelse skett före ikraftträdandet bör upplåtelsen få anmälas för anteckning i det nya registret även om förutsättningar för detta saknas enligt de nya bestämmelserna, såvida de tidigare reglernas krav för anteckning är uppfyllda. Bestämmelse om detta har tagits upp i *punkt 4*.

Luftpanträtt (jfr 11:3–8 LLförslaget), som uppstått före ikraftträdandet, bör enligt allmänna rättsgrundsatser även därefter bedömas enligt äldre rätt. Någon uttrycklig principförklaring i övergångsbestämmelserna av denna innebörd torde inte behövas (jfr 3.2.7.1). Dessa grundsatser bör gälla bl. a. i fråga om de nya moment i form av oaktsamhetsansvar som tagits upp i 11 kap. 7 § andra stycket LLförslaget när det gäller utlämning av gods utan borgenärens tillstånd.

Bestämmelserna i 11:4 i LLförslaget, som behandlar ansvarsförhållandena när en borgenär har luftpanträtt i flera objekt för samma fordran, t. ex. i både fartyg och last, är visserligen nya, men får anses ge uttryck för redan erkända, i 255 § SjöL uttryckta grundsatser (jfr 3.1.5). Någon övergångsbestämmelse i detta hänseende torde därför inte behövas. Ej heller i övrigt synes några övergångsbestämmelser behövas i fråga om luftpanträtt.

<sup>57</sup> Jfr i första hand 2 kap.



## 3.2 Förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg

### 3.2.1 Redigeringen

InskrL-förslaget är uppdelat på fem kapitel. Det första är rubricerat "Inledande bestämmelser". Det andra har rubriken "Om inskrivning av förvärv av luftfartyg" och innehåller två avsnitt, av vilka det ena rör "Inskrivning" och det andra "Verkan av inskrivning". Det tredje kapitlet innehåller regler "Om luftfartygshypotek" i sex avsnitt, rubricerade "Upplåtelse av panträtt på grund av inteckning", "Panträttens innebörd", "Panträttsupplåtelse i vissa fall", "Ägarhypotekets innebörd", "Intecknings företräde" och "Vissa bestämmelser om intecknings och pantbrevs giltighet". Det fjärde kapitlet innehåller, under rubriken "Om förfarandet i inskrivningsärenden", ett avsnitt med "Allmänna bestämmelser", ett om "Inskrivning av förvärv" och ett om "Inteckning". Det femte kapitlet har rubriken "Särskilda bestämmelser". Det består av ett avsnitt om "Statsansvar för vissa rättsförluster m. m." och ett om "Underrättelser till registermyndigheten".

Lagförslaget har, liksom flertalet rubriker, förebild i SjöLs inskrivningsrättsliga regler. Förslaget innefattar en fullständigt ny InskrL. Utredningen redovisar därför inte någon parallell text med nuvarande lydelse jämte förslaget. Ej heller kommer utredningen i det följande att systematiskt uppehålla sig mer vid nuvarande rättsregler än som redan skett i den allmänna motiveringen.

### 3.2.2 1 kap. Inledande bestämmelser

#### 1 §

I denna paragraf regleras i *första stycket* lagens tillämpningsområde. Lagen skall enligt förslaget tillämpas, *dels* på luftfartyg som är införda i luftfartygsregistret vare sig de är registreringspliktiga eller ej, *dels* på luftfartyg som enligt 2:2 LL-förslaget skall vara införda i luftfartygsregistret men ännu inte registrerats där, *dels* på luftfartyg som, enligt regeringens medgivande med stöd av 2:2 LL-förslaget, får införas i luftfartygsregistret men ännu inte registrerats där. Att luftfartyg införts i bihanget till luftfartygsregistret<sup>58</sup> medför i och för sig ej att lagen blir tillämplig. Men fartyget kan ju dessutom vara registreringspliktigt eller registreringsberättigat enligt 2:2 LL-förslaget (jfr 3.1.2).

Förslaget innefattar ingen reglering av svensk lags tillämplighet som sådan. Men eftersom registrering och inskrivning är allmänt erkända, avgörande anknytningsmoment vid lagval,<sup>59</sup> leder förslaget till att svensk rätt i stor utsträckning blir tillämplig i sådana frågor som förslaget reglerar. Det gäller främst det s. k. sakrättsstatutet för sådana luftfartyg som förslaget avser, dvs. den lag som bestämmer bl. a. verkan i förhållande till tredje man av anspråk på rätt till egendomen.

I *andra stycket* föreskrivs, att bestämmelserna rörande luftfartyg i första stycket (om lagförslagets tillämplighet), i 2 kap. (om förvärvsinskrivning och verkan därav) samt i 5 kap. (om vissa ersättningsmål m. m.) skall ha motsvarande tillämpning på andel i luftfartyg och att detsamma skall gälla bestämmelserna i 4 kap. rörande förfarandet vid förvärvsinskrivning m. m.

<sup>58</sup> Jfr 2:11 LL-förslaget.

<sup>59</sup> Jfr bl. a. art I och II i inskrivningskonventionen. I såväl litteraturen som i lag (se lagen 1934:68 om verkan av konkurs, som inträffat i Danmark, Finland, Island eller Norge) utpekas lagen på fartygets hemort som sakrättsstatut. Detta synes bottna i föreställningen att luftfartyg, liksom sjögående fartyg, har hemort i rättslig mening. Så är dock inte fallet.

Paragrafen har i denna del förebild i 13 § andra stycket SjöL. Att paragrafen inte hänvisar till hypoteksreglerna i 3 kap., beror på att andelsinteckning ej tillåts enligt förslaget.

## 2 §

Denna paragraf tar enligt förslaget upp hänvisningar, i *första stycket* till reglerna i LLförslaget om tillbehör till och luftpanträtt i luftfartyg och i *andra stycket* till KonvL. Utredningen har ansett en sådan erinran motiverad i en lag som reglerar rätt till luftfartyg. Dessutom följer av KonvL, att inskrivning av inteckningstyp i vissa fall skall företas på grund av rättighetsinskrivning i främmande register.

### 3.2.3 2 kap. Om inskrivning av förvärv av luftfartyg

#### 1 §

Denna paragraf, som har förebild i 13 § första stycket SjöL, inleder kapitlets regler om inskrivning. Här slår förslaget fast principen, att inskrivning av förvärv av luftfartyg sker på grundval av fartygets registrering i luftfartygsregistret. Rättsverkan av förvärvsinskrivning består emellertid enligt 2:9 även efter avregistrering.

#### 2 §

I denna paragraf föreskriver förslaget, med förebild i 14 § första stycket SjöL, att den som anmäler luftfartyg för registrering enligt LLförslaget därigenom också anses söka inskrivning av sin rätt till fartyget.

#### 3 och 4 §§

I dessa paragrafer reglerar förslaget inskrivningsplikt och inskrivningsrätt för förvärv av luftfartyg efter förebild av 14 § SjöL. Regleringen gäller, som en följd av 1 kap. 1 § andra stycket, också andelsförvärv.

I likhet med skeppsförvärv men till skillnad från fastighetsförvärv är förvärv av luftfartyg hos oss ej underkastade särskilda regler med avseende på form och innehåll. Och utredningen föreslår inte heller några sådana. Den internationella marknadens behov att kunna med bindande verkan träffa snabba köpslut även på distans och under den nationella rättsordning som är närmast att reglera köpet kan sägas resa hinder mot en formalisering av fastighetsrättslig typ, här lika väl som i sjörätten.<sup>60</sup> Den inskrivningsrättsliga behandlingen av förvärv av luftfartyg bör därför läggas upp så att den på ett materiellt riktigt sätt återspeglar den internationella marknadens mångfald av förvärv under olika villkor. Det sker enligt förslaget genom att förvärven behandlas som fullbordade eller ofullbordade efter sådan analys av deras verkliga innebörd som är möjlig.

Som ofullbordat räknar förslaget varje förvärv vilket överlåtaren ännu kan bringa om intet genom att åberopa äganderättsförbehåll, återtagnandevillkor, återköpsrätt, hävningsrätt eller annan sådan avtalsenlig befogenhet

<sup>60</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 128 och 232.

att bringa avtalet att upphöra så att fartyget förblir hans egendom; äganderättsförbehållet är den legala utgångsmodellen men hävningsrätten är i praktiken ojämförligt viktigast. Hit hör även säkerhetsköp,<sup>61</sup> som ju brukar innefatta återköpsrätt för säljaren. Huruvida avtalet ger sig ut för att lägga äganderätten till fartyget i förvärvarens hand eller inte är i och för sig ej avgörande. Det är slutresultatet av att överlåtaren utövar viss avtalsenlig befogenhet som räknas, vare sig det formellt sett är så att fartyget förblir överlåtarens egendom eller återgår till honom efter att ha varit förvärvarens. Och det är väsentligt att det är fråga om en *överlåtaren* tillkommande befogenhet. I vad mån *förvärvaren* på sin sida kan – t. ex. genom hävning på grund av brist i utfästa fartygsprestanda – bringa förvärvsavtalet till upphörande, med motsvarande verkan på frågan vems egendom fartyget därefter skall vara, är utan betydelse för om förvärvet skall anses som fullbordat eller ej. Däremot kan förvärvarens befogenhet i den vägen bli av betydelse för vad som skall ske med företagen inskrivning av hans förvärv, om han gör bruk av befogenheten.

Utredningen vill betona, att köprättslig hävningsrätt för säljare i regel presumeras föreligga intill dess sålt gods avlämnats medan presumptionen är den omvända för tiden därefter.<sup>62</sup> Förslaget går ut från denna presumption.

Det bör ej förbises, att förvärvsavtalets parter kan ha valt att ge sitt mellanhavande formen av hyra eller befraktning. Det får emellertid utan hinder därav behandlas som ett förvärvsavtal, om det är åsyftat att det skall mynna ut i ett äganderättsförvärv för hyrestagaren eller befraktaren. Själva formen av hyra eller befraktning får i så fall anses svara mot ett äganderättsförbehåll och det förvärv som mellanhavandet rätteligen innefattar följaktligen behandlas som ofullbordat. Det är här att märka, att ett hyres- eller befraktningsavtal, som enbart ger hyrestagaren eller befraktaren en rätt (option) att överta fartyget, inte ensamt konstituerar något förvärvsavtal.

Det är endast de förmögenhetsrättsliga singularfången – köp, byte och gåva – som behöver underkastas den analys som här nämnts. Universalfång, såsom förvärv genom arv, bodelning eller bolagsskifte, är alltid fullbordade i inskrivningsrättslig mening.<sup>63</sup> Frågan om fullbordandet av gåva förekommer i en annan bemärkelse i lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva. Där är det i stället fråga om i vad mån gåvoutfästelse är bindande för givaren, något som den i regel blir genom att gåvan överlämnas till gåvotagaren.

I 3 § *första stycket* föreskriver förslaget inskrivningsplikt för varje fullbordat förvärv av luftfartyg, som är registreringspliktigt i förvärvarens hand. Inskrivning skall sökas inom en månad från förvärvet. Förslaget lägger vidare inskrivningsplikt på fullbordat förvärv av luftfartyg, som väl är infört i luftfartygsregistret men ej är registreringspliktigt i förvärvarens hand. Denna inskrivningsplikt är betingad av att fartyget förblir registrerat. Anmäler förvärvaren det för avregistrering<sup>64</sup> innan fristen för inskrivningsansökan – en månad från förvärvet – gått ut, faller inskrivningsplikten givetvis bort.

I 3 § *andra stycket* föreskrivs, att dödsbo ej är skyldigt att söka inskrivning av sitt förvärv från den avlidne med mindre boet överlåter fartyget i sin tur, något som naturligtvis ej hindrar att boet likväl söker inskrivning av sin rätt utan att vara skyldigt därtill. Detta går ytterst tillbaka på fastighetsrättslig förebild.<sup>65</sup> Att inskrivningsplikt för boet inträder vid överlåtelse, beror på att den som därvid förvärvat fartyget är beroende av boets in-

<sup>61</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 243 f.

<sup>62</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 232.

<sup>63</sup> Det är en annan sak att förvärvsgrunden kanske kan angripas, t. ex. genom klander av bodelning.

<sup>64</sup> Jfr 2:8 LLförslaget.

<sup>65</sup> Jfr 20:1 JB.

skrivning för att själv vinna behövlig inskrivning eller avregistrering.<sup>66</sup> Det bör uppmärksammas, att det kan tänkas att fartyget ej skall anses vara svenskägt i dödsboets hand,<sup>67</sup> även om den avlidne var svensk.<sup>68</sup> På fastighetsrätten som yttersta förebild går också den i och för sig obehövliga erinran tillbaka som i andra stycket görs om att förvärv på grund av bodelning är inskrivningspliktigt endast ifall egendomen förut tillhörde den andra maken.

I 4 § första stycket föreskriver förslaget inskrivningsrätt för ofullbordade förvärv av luftfartyg. Liksom den sjörättsliga förebilden utgår förslaget från äganderättsförbehållet som det typiska s. k. suspensiva förvärvsvillkoret medan andra villkor med samma verkan – däribland den i praktiken viktigare hävningsrätten på överlåtarens sida – ryms under formuleringen "villkor, som är att jämställa därmed". Det är förvärvarens ensak om han söker inskrivning för sitt ofullbordade fång av registrerat luftfartyg eller andel däri så länge han inte överlåter sin rätt. Ingen frist gäller för hans ansökan. I praktiken torde dock de viktiga rättsverkningar som förslaget knyter till inskrivningen utgöra ett starkt motiv för varje förvärvare av luftfartyg eller andel i sådant fartyg att söka inskrivning utan dröjsmål. Inte minst viktigt torde det i 6 § av förevarande kapitel reglerade s. k. borgenärsskyddet vara.

Det ofullbordade förvärvet skrivs in med anmärkning om att det innefattar ofullbordat fång och utan att överlåtarens inskrivning avförs. Skulle förvärvet ej fullbordas, emedan det villkor varav dess fullbordan beror görs gällande av överlåtaren, skall inskrivningen enligt förslaget avföras på ansökan av överlåtaren eller förvärvaren.

Den som genom ofullbordat fång förvärvat luftfartyg eller andel däri har därigenom vunnit rätt att göra sig till slutlig ägare av fartyget eller andelen genom att fullfölja förvärvet i avtalsenlig ordning, vanligen genom att prestera betalning. Denna rätt betecknar förslaget, närmast efter sjörättslig förebild, *villkorlig äganderätt*. Det är ett uttryck för att det äganderättsförbehåll eller motsvarande villkor, som betingar förvärvets fullbordan, inte bevarar överlåtaren vid oinskränkt äganderätt till fartyget eller andelen. Överlåtaren är bunden att fullfölja avtalet, mot att förvärvaren presterar vad som åligger denne, och kan inte med rättsordningens stöd förfoga över egendomen i strid med förvärvsavtalet.<sup>69</sup> Mot förvärvarens villkorliga äganderätt svarar en överlåtarens kvardröjande äganderätt, även den villkorlig, som består tills förvärvaren infriar vad som åligger honom och på det sättet beror av samma villkor som förvärvarens rätt.

Vardera parten kan i vanlig ordning förfoga över sin rätt genom överlåtelse. Enligt 4 § andra stycket i förslaget skall förvärv på grund av sådan överlåtelse kunna skrivas in på samma sätt som de förvärv vilka gäller själva fartyget eller andelen. Sådant sekundärförvärv kan i sin tur vara fullbordat eller ofullbordat. Det ligger emellertid i sakens natur att det aldrig kan bli fråga om inskrivningsplikt för sekundärförvärv. Detta avser ju självt inte mer än en villkorlig, ej inskrivningspliktig rätt till fartyg eller fartygsandel. Men om sekundärförvärvet är fullbordat, kan fångesmannen inte längre själv fullborda primärförvärvet utan hans inskrivning därav skall avföras.<sup>70</sup>

Förslaget reglerar alltså hur inskrivning av ofullbordat förvärv av luftfartyg eller andel däri avförs när förvärvet inte fullbordas, emedan det villkor varav dess fullbordan beror ej infrias och därför görs gällande av överlåtaren. Där-

<sup>66</sup> Jfr 4:17 InskrL-förslaget och 2:14 LL-förslaget.

<sup>67</sup> Jfr NJA II 1955 s. 188 f.

<sup>68</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 214.

<sup>69</sup> Överlåtelse av egendomen till annan skulle sålunda kunna beivras enligt 10:4 BrB. Jfr Beckman m. fl. s. 495 ff.

<sup>70</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 233.

emot befattar sig förslaget inte, lika litet som den sjörättsliga förebilden, med tekniken för hur inskrivning avförs i andra fall. Att inskrivning av fullbordat förvärv i princip endast kan avföras på grund av lagakraftgående dom som fastställer att förvärvarens rätt inte består och därför undanröjer inskrivningen, torde då följa av en inom fastighetsrätten utvecklad grund-sats.<sup>71</sup> Detsamma gäller, ifall inskrivet förvärv – fullbordat eller ej – skulle återgå såsom ogiltigt. Däremot är det eljest motiverat att låta den i 4 § första stycket av förslaget föreskrivna ordningen vinna viss analogisk tillämpning utom det område för vilket den är skriven. Om sålunda, medan förvärvet ännu är ofullbordat, förvärvaren på sin sida skulle häva fångtet, borde det i och för sig låta sig göra att avföra hans inskrivning utan att kräva undanröjande genom lagakraftvunnen dom. I varje fall kan en sådan åtgärd inte vålla men för annan rättsägare. Sakrättsliga förfoganden som förvärvaren medverkat till före hävningen – t. ex. panträttsupplåtelse – rubbas varken av hävningen eller av att inskrivningen avförs. Och förvärvs-avtalets parter kan eljest frestas att spara utgifterna för en låt vara formell rättgång genom att arrangera hävning på överlåtarens sida. Särskilda regler om att inskrivning skall avföras på parts begäran också i dylika fall behövs enligt utredningens mening ej; sådana regler skulle i så fall få omfatta även förvärvarens hävning av fullbordade förvärv. I stället räknar utredningen med att detta spörsmål får ett praktiskt svar i rättstillämpningen, i lufrätten såväl som i sjörätten.

När det gäller förvärv av luftfartyg, som ej är registreringspliktigt, bör även en inskrivning av fullbordat förvärv kunna avföras utan undanröjande dom. Ty om alltså förvärvaren på sin sida häver köpet, exempelvis på grund av köprättslig brist i leveransen, och därigenom avstår från sin rätt till fartyget, så råder överlåtaren därefter såsom ägare över fartygets registrering; att inteckningsborgenärs samtycke kan behövas till avregistrering är en annan sak. Överlåtaren kan följaktligen låta avregistrera fartyget, varigenom även förvärvarens inskrivning avförs, och därefter låta registrera det på nytt i eget namn. Samma resultat bör då enligt utredningens mening med fördel kunna åstadkommas genom det mindre ingreppet: att utan omgång helt enkelt avföra förvärvarens inskrivning och därigenom återställa överlåtarens ursprungliga inskrivning. Överlåtarens befogenhet att utverka sådan inskrivningsteknisk åtgärd bör nämligen rymmas i hans vidare befogenhet att låta av- och nyregistrera fartyget. Till fördelarna hör att intecknat luftfartyg i så fall icke behöver nyintecknas för att bevara inteckningsborgenärs rätt. Ej heller uppstår komplikationer med påförda anteckningar, t. ex. om utmätning, vilka eljest ånyo måste påföras fartyget när detta senare nyregistreras. Att överlåtarens rätt i regel är eller har varit inskriven, följer av att hela fångeskedjan skall skrivas in enligt 4 kap. 17 § första stycket.<sup>72</sup>

## 5 §

Med denna paragraf, som har förebild i 18 § SjöL,<sup>73</sup> inleder förslaget kapitlets regler om rättsverkan av inskrivning.

*Första stycket* kompletterar 2:4 LL-förslaget och uttrycker principen att förvärvsinskrivning ej, lika litet som registrering, hindrar att det prövas huruvida den egendom som är föremål för inskrivningen verkligen utgör

<sup>71</sup> Jfr prop. 1970:20 s. B 559 och NJA 1971 s. 21.

<sup>72</sup> Jfr 33 § första stycket 4 SjöL och prop. 1975:68 s. 30 f.

<sup>73</sup> Jfr 19:16 JB.

luftfartyg. Det är varken genom registrering eller förvärvsinskrivning slutligt avgjort hur det förhåller sig med detta. Frågan kan tas upp antingen av registermyndigheten, t. o. m. självmant, eller av någon med rättsanspråk på egendomen. Detta gäller oberoende av om det är fartyget, andel däri eller rätt därtill som det inskrivna förvärvet avser.

I andra stycket lägger förslaget ned den hos oss gängse inskrivningsrättsliga grundsatsen att förvärvsinskrivning inte hindrar att det prövas huruvida den inskrivna förvärvet är giltigt och kan göras gällande eller huruvida inskrivningen eljest kränker någons rätt. Denna grundsats måste, här liksom i sjörätten, gälla även då förvärvet självt konstituerar avregistreringsgrund och för den skull inte blir inskrivet.<sup>74</sup> Detta är fallet då luftfartyg på grund av förvärvet kommit till minst hälftendelen i utländsk hand<sup>75</sup> eller eljest av ny ägare anmäls för avregistrering enligt 2 kap. 7 § 6 LLförslaget<sup>76</sup> utan föregående inskrivning. Utredningsförslaget har avfattats med tanke på detta.

Ehuru huvudregeln alltså är att inskrivning ej konstituerar materiell rätt, följer viktiga undantag av förslagets 6, 7 och 9 §§, som reglerar sakrättskydd för förvärv av luftfartyg m. m.

## 6 §

I denna paragraf reglerar förslaget, med förebild i 19 § SjöL, det praktiskt och rättssystematiskt viktiga s. k. borgenärsskyddet för förvärv av luftfartyg, varmed enligt 1:1 och 2:4 likställs förvärv av andel i luftfartyg och villkorlig rätt till sådan egendom. Det är här fråga om förmögenhetsrättsliga singularfång – köp, byte och gåva – men ej om universalfång såsom arv eller bolagsskifte. Förslaget lagfäster den s. k. inskrivningsprincipen enligt vilken borgenärsskyddet knyts till förvärvsinskrivningen, räknat från ansöknings-tillfället, i stället för den s. k. traditionsprincipen enligt vilken skyddet knyts till förvärvarens besittningstagande av egendomen. Detta innebär, att så länge inskrivning inte sökts för förvärv på grund av överlåtelse så gäller överlåtelsen inte mot *överlåtarens borgenärer*. Dessa kan utan hinder av överlåtelsen och oavsett om de känner till denna eller ej – och alltså även om förvärvaren tagit fartyget i besittning – ta den överlåtna egendomen i anspråk för fordringar mot överlåtaren. De kan alltså intill dess förvärvsinskrivning sökts – och ansökan anses rättsligen gjord först då den inskrivningsdag löpt ut till vilken den hänförs<sup>77</sup> – vinna kvarstad på eller utmätning av egendomen hos överlåtaren eller försätta denne i konkurs med verkan att egendomen dras in i konkursen. Att kvarstad på egendomen liksom överlåtarens konkurs bevarar egendomen som en överlåtarens tillgång, finner uttryck i förslagets 4:17 första stycket 7.

Sedan inskrivning sökts, kan egendomen inte vidare tas i anspråk hos överlåtaren på detta sätt. Det betyder dock ej, att den skulle vara helt oåtkomlig för fordran mot överlåtaren. Inskrivningsansökningsdagen ger nämligen inte förvärvaren företräde framför den som redan vunnit kvarstad på eller utmätning av egendomen, ej heller bereder den förvärvaren skydd mot överlåtarens borgenärer i dennes dessförinnan beslutade konkurs.<sup>78</sup> Och borgenär, som kan åberopa pant- eller retentionsrätt för sin fordran, är oberoende av i vems hand egendomen är och därför också oberoende av inskrivnings-

<sup>74</sup> Jfr förslagets 9 § och 22 § SjöL.

<sup>75</sup> Jfr 2:2 och 8 LLförslaget.

<sup>76</sup> Jfr 2:9 InskrLförslaget.

<sup>77</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 554 samt 4:2 InskrLförslaget.

<sup>78</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 554 f och 614 f. Se vidare vid 7 § och 4:17 InskrLförslaget.

förhållandena. Med inskrivning likställer förslagets 9 § tredje stycket avregistrering med anledning av förvärv så att även t. ex. utlännings köp av svenskt luftfartyg kan vinna borgenärsskydd under den svenska rättsordningen. Förslaget undantar uttryckligen pant- och retentionsfordringar och förstår här med pantfordran även sådan som är förenad med luftpanträtt.

Intet undantag görs däremot för förvärv genom exekutiv försäljning. Det ligger nämligen i sakens natur att förvärv i denna ordning – som ju är upplagd för att borgenärerna skall komma till sin rätt – inte skall behöva skyddas mot dessa samma borgenärer genom inskrivning eller på annat sätt.<sup>79</sup> Ett annat undantag, som ligger i sakens natur, möter i fråga om icke-kommersiella statsfartyg, som ej omfattas av reglerna om registrering och inskrivning. Allmänna lösörättsliga grundsatser måste då tillämpas på statens förvärv av dylikt luftfartyg.<sup>80</sup>

Förslaget tar inte ställning till i vad mån *förvärvarens borgenärer* är beroende av hans inskrivning för att kunna ta egendomen i anspråk för sina krav mot honom. Av grunderna för den sjörättsliga regleringen av förvärvares rätt att upplåta panträtt i skeppsegendom – en reglering som förslaget efterbildar för lufträttens del<sup>81</sup> – framgår att lagstiftaren förutsatt att inträdet av sakrättskydd för förvärv av skeppsegendom skall skilja överlåtarens och förvärvarens borgenärer åt så att de senare inte dessförinnan kan göra gällande rätt till egendomen.<sup>82</sup> Med en sådan gränsdragning, i och för sig motiverad av ordning och reda i sakrättsammanhang, bör det emellertid enligt utredningens mening inte vara oförenligt att förvärvarens borgenärer får realisera fordran mot förvärvaren i egendomen under förbehåll för det företräde som tills vidare tillkommer borgenärsanspråk på överlåtarens sida och på det sättet i själva verket hålla sig just till förvärvarens rätt till egendomen.<sup>83</sup> En sådan realisation kan då fortgå så länge intet borgenärsanspråk gör sig gällande på överlåtarens sida. Men ifall exempelvis överlåtaren försätts i konkurs innan förvärvaren sökt inskrivning, måste en dessförinnan inledd exekution för fordran mot förvärvaren brytas för att egendomen skall ingå i överlåtarens konkurs. Risker för dylik konkurrens kan f. ö. förvärvarens borgenärer motverka genom att förmå förvärvaren att söka inskrivning.<sup>84</sup>

Som redan framgått omfattar regleringen av borgenärsskyddet även förvärv på grund av vidareöverlåtelse av den rätt ett ofullbordat förvärv av luftfartyg m. m. ger upphov till. Utgångsläget kan t. ex. vara det att A sålt ett luftfartyg till B på avbetalning under äganderättsförbehåll eller bevarad hävningsrätt tills köpeskillingen betalats. Om då vardera parten vidareöverlåter sin rätt till fartyget eller kanske all sin rätt enligt köpekontraktet, omfattar överlåtelsen både rätt till fartyget och rätt till fordran. Den till vilken A överlåtit sin rätt (A<sup>1</sup>) har i första hand förvärvat dennes rätt till kontraktssenlig betalning och först i andra hand befogenheten att vid utebliven betalning häva köpet och återta eller behålla fartyget. Den till vilken B överlåtit sin rätt (B<sup>1</sup>) har i första hand förvärvat dennes rätt till fartyget och i andra hand rätt till återbetalning av delvis erlagd köpeskillning och skadestånd för den händelse köpet hävs på grund av kontraktsbrott av A.

Eftersom förslagets 4 § andra stycket berättigar både A<sup>1</sup> och B<sup>1</sup> till inskrivning och följaktligen till bl. a. borgenärsskydd enligt förevarande paragraf, möter spörsmålet i vad mån detta skydd kan gälla inte bara de egendomsförvärv som A<sup>1</sup> och B<sup>1</sup> gjort utan också deras resp. fordringsförvärv.

<sup>79</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 245.

<sup>80</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 546.

<sup>81</sup> Se 3:2.

<sup>82</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 277.

<sup>83</sup> I den norska sjölagens § 24 finns en liknande företrädesregel uttryckligen föreskriven.

<sup>84</sup> I förvärvarens konkurs har förvaltaren otvivelaktigt befohgenhet att tillvarata borgenärernas rätt genom att söka inskrivning för förvärvarens fång. Motsvarande befohgenhet saknar exekutionsmyndigheten. Men enligt lagberedningens förslag till ny utsökningsbalk 5:30 (SOU 1973:22) skall kronofogdemyndigheten kunna på det sättet bevaka gäldenärens rätt mot tredje man.

Den allmänna regeln om borgenärsskydd för fordringsförvärv är nedlagd i grunderna för 31 § lagen (1936:81) om skuldebrev och vilar på den s. k. denuntiationsprincipen, som innebär att gäldenären skall underrättas om fordringsöverlåtelse för att överlåtelsen skall kunna göras gällande mot överlåtarens borgenärer. Syftet med detta krav är egentligen inte att tillgodose gäldenärens behov av underrättelse för att veta till vem han skall prestera. Det syftet tillgodoses nämligen genom föreskrift i 29 § lagen om skuldebrev. I stället uttrycker denuntiationsprincipen här rättsordningens obenägenhet att erkänna överlåtelseavtalet som tillräckligt för borgenärsskydd, eftersom det skulle inbjuda till missbruk.<sup>85</sup> Samma funktion fylls emellertid enligt utredningens mening minst lika väl genom inskrivning i luftfartygsregistret. Det är enligt utredningens mening rimligt att betrakta vartdera sekundärförvärvet som ett sakrättsligt sett sammanhållet helt så att man inte enbart för behovet av borgenärsskydd tvingas till dubbla tekniker: både inskrivningsansökan och denuntiation.<sup>86</sup> Både A<sup>1</sup> och B<sup>1</sup> bör därför vara berättigade att åberopa skydd mot resp. överlåtarens borgenärer på grund av förvärvsinskrivning. För den händelse denuntiation likväl blir påkallad för att informera B resp. A, bör naturligtvis varken A<sup>1</sup> eller B<sup>1</sup> fördensskull vara betagen rättsskydd enligt grunderna för 31 § lagen om skuldebrev.

Om under oförändrade förutsättningar i övrigt Bs köp antas vara ett kontantköp utan äganderättsförbehåll eller bevarad hävningsrätt för A, och alltså vara ett fullbordat förvärv, är läget ett annat både för A<sup>1</sup> och för B<sup>1</sup>. Den senares läge kan lämnas därhän i detta sammanhang. A<sup>1</sup> har alltjämt i första hand förvärvat ett betalningsanspråk. I andra hand omfattar hans förvärv rätt till luftfartyget, ifall B skulle häva köpet och därigenom återföra fartyget till A. Förslagets 4 § berättigar emellertid inte A<sup>1</sup> till inskrivning för förvärvet i den senare delen förrän det blivit en realitet genom att fartyget verkligen återgått till A. Och då kan det vara för sent att vinna borgenärsskydd genom inskrivning. Ty hävningen kan vara utlöst av konkurs för A, t. ex. om denne åtagit sig att sätta fartyget i leveransgillt skick och konkursförvaltningen inte kan eller vill ombesörja det på Bs begäran. Inskrivning står i så fall inte till buds i det skede då den behövs för rättsskydd. Därför bör man enligt utredningens mening här räkna med att A<sup>1</sup> kan vinna det behövliga borgenärsskyddet enligt allmänna regler, dvs. genom denuntiation till B. Det är motiverat också av att sekundärförvärvet även i detta läge förtjänar att sakrättsligt behandlas som ett sammanhållet helt. Att i så fall förvärvet måste kunna skrivas in utan hinder av överlåtarens konkurs, skall utredningen återkomma till vid 4:17.

## 7 §

I denna paragraf reglerar förslaget godtrosförvärv av luftfartyg på grund av inskrivning eller s. k. omsättningsskydd, en reglering som till följd av 1:1 och 2:4 också gäller andelsförvärv och villkorliga förvärv (primära såväl som sekundära). Regleringen har förebild i 20 § SjöL.

Det lufträttsliga godtrosförvärv som här föreslås har, i likhet med den sjörättsliga förebilden, ersatt det allmänt lösörerättsliga godtrosförvärvet, med dess krav på överlåtarens legitimation genom besittning och förvärvarens besittningstagande i god tro, med överlåtarens inskrivning resp. för-

<sup>85</sup> Se NJA II 1936 s. 112 ff.

<sup>86</sup> Jfr i doktrinen Hessler s. 424 f och Karlgren s. 214 f.



värvarens inskrivningsansökan och goda tro. Endast förmögenhetsrättsliga singularfång – köp, byte och gåva – hör under regleringen. Universalfång faller helt utom bilden.

I *första stycket* tar förslaget upp huvudregeln, fördelad på två punkter. Den som förvärvat luftfartyg genom överlåtelse från någon som ej var rätt ägare till fartyget, skall likväl kunna göra förvärvet gällande, om överlåtarens åtkomst var inskriven när fartyget överläts och om förvärvaren sökt inskrivning och därvid varken insett eller bort inse att överlåtaren ej var rätt ägare. Under denna regel hör också det fall att överlåtaren redan frånhänt sig fartyget till annan, s. k. tvesala.<sup>87</sup> Regeln skall ha motsvarande tillämpning i det fall att överlåtaren väl var rätt ägare men till följd av ett mot honom gällande förvärvsvillkor saknade rätt att förfoga över fartyget genom överlåtelsen.

Av förslagets 9 § följer, att anmälan av luftfartyg för avregistrering med anledning av förvärv är likställd med inskrivningsansökan. Även utlänning som förvärvat svenskt luftfartyg kan sålunda vinna omsättningskydd för förvärvet under den svenska rättsordningen.

Kraven på överlåtarens legitimation på grund av inskrivning måste variera med föremålet för godtrosvörvärvet. Omfattar förvärvet hela fartyget, skall överlåtarens inskrivning avse detta. Är det fråga om andelsförvärv, skall han stödja sig på inskrivning som ägare av andelen. Och är det villkorlig rätt som överlåtits, skall hans inskrivning avse den rätten. Skulle det vara fråga om förvärv från flera överlåtare, måste en presumtiv godtrosvörvärvare kunna åberopa sig på inskrivning av samtligas fång. Brast det i en av överlåtarnas rätt men ej i övrigas, bör det vara nog för godtrosvörvärv att den vars rätt sålunda brast var legitimerad genom inskrivning för sin andel.<sup>88</sup> Har rådighetsinskränkning överträtts genom överlåtelsen, måste legitimationen för överlåtaren bestå i inskrivning utan anteckning i registret rörande rådighetsinskränkningen. Till dylika anteckningar återkommer utredningen vid 4:17. Redan nu bör emellertid nämnas att luftfartygsregistrets relevanta innehåll enligt förslagets 10 § har full publicitetsverkan så att var och en med rättsanspråk på registrerat luftfartyg anses känna till vad registret innehåller.

Till de två av förslaget angivna utgångslägena för tänkbart godtrosvörvärv – brist i fångesmannens äganderätt resp. i hans rådighet – kan läggas möjligheten av analogisk tillämpning av den föreslagna regleringen på samma sätt som den sjörättsliga förebilden förutsätts ha, nämligen för det fall att överlåtarens rådighet var inskränkt genom kvarstad eller skingringsförbud.<sup>89</sup> Det ligger enligt utredningens mening nära till hands att anlägga samma betraktelsesätt för det fall att rådighetsinskränkningen beror på utmätning.<sup>90</sup> Ty sådant godtrosvörvärv ter sig knappast mindre motiverat än det som allmänna rättsgrundsatsen tillåter den vilken i god tro förvärvat och fått i sin besittning annat lösöre som egentligen var utmätt.<sup>90a</sup>

I *andra stycket* regleras det fall att bristen i överlåtarens rätt manifesterar sig hos registermyndigheten samma inskrivningsdag som den presumtive godtrosvörvärvaren söker inskrivning. Söks samma inskrivningsdag inskrivning för konkurrerande (rättsenligt) förvärv eller tas den inskrivningsdagen upp ärende om anteckning i registret av omständighet, varav bristen i överlåtarens förfoganderätt beror, eller om att talan väckts om hävning eller

<sup>87</sup> Jfr 10:4 JB.

<sup>88</sup> Jfr Rodhe s. 225 ff.

<sup>89</sup> Se prop. 1973:42 s. 248, 556 f och 614 f.

<sup>90</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 557. En annan uppfattning har visserligen uttalats av lagberedningen: jfr SOU 1973:22 s. 283.

<sup>90a</sup> Jfr Hessler s. 552 ff.

återgång av förvärv av fartyget eller om bättre rätt till detta, kommer godtrosvärv inte till stånd. Vid sådan samtidighet kan alltså förvärvets rättsliga brist ej botas på bekostnad av oklanderlig rätt.

*Tredje stycket* tar upp ett undantag för förvärv genom exekutiv försäljning. Verkan av sådana förvärv – f. n. troligen underkastade samma regler som godtrosvärv av lösöre i allmänhet<sup>91</sup> – regleras i UL-förslaget (jfr 3.10).

Utredningen vill till sist erinra om att intet undantag görs för fall av särskilt djupgående brist i överlåtarens rätt. Att överlåtaren t. ex. kommit över fartyget genom rättshandling med omyndig påverkar alltså inte det presumtiva godtrosvärvet. Förslaget skiljer sig härvidlag, liksom 20 § SjöL, från den fastighetsrättsliga regleringen av godtrosvärv på grund av inskrivning.<sup>92</sup> Ej heller räknar förslaget med lösningsrätt för rätt ägare i dessa övervägande kommersiellt betonade sammanhang.<sup>93</sup> Denne får, här som i sjörätten, i stället gottgöras av statsmedel för sin förlust. Utredningen återkommer till detta vid 5 kap. (3.2.6).

## 8 §

I denna paragraf, som har förebild i 21 § SjöL och ytterst går tillbaka på 18:9 och 10 JB, reglerar förslaget processlegitimation på grund av inskrivning. Förslaget tar i första hand sikte på helt luftfartyg men det gäller, liksom flertalet övriga föreslagna regler om verkan av inskrivning, även andel i och villkorlig äganderätt till sådant fartyg. I andra stycket är det visserligen bara fråga om det odelade fartyget men detta kan ju ägas av flera delägare eller av överlåtare och förvärvare i succession.

Enligt *första stycket* kan talan om bättre rätt till luftfartyg med laga verkan riktas mot den för vars förvärv inskrivning senast beviljats eller sökts. Denna regel underlättar för käranden att finna rätt svarande och ger honom dessutom möjlighet att skaffa sig företräde framför svarandens successorer i äganderätten. Har svaranden redan överlåtit fartyget men hans successor alltså ej sökt inskrivning, får den senare enligt förslaget ställning i rättegången som om överlåtelsen ägt rum under denna och kan följaktligen intervensera i saken enligt 14 kap. RB. Han kan väl ha skäl att göra det, eftersom domens rättskraft blir bindande för honom.

Är det flera som äger fartyget, vare sig som delägare eller som ägare i succession, får processlegitimationen ges en däremot svarande tillämpning. Den som yrkar bättre rätt än delägare eller någon som förvärvat fartyget genom ofullbordad fång kan alltså rikta sin talan mot denne, förutsatt att han är legitimerad på grund av inskrivning eller inskrivningsansökan. Men yrkar käranden bättre rätt än fartygsägaren, får han rikta sin talan mot dem som inskrivningsmässigt representerar den fulla äganderätten, dvs. i samäganderättsfall alla delägare och vid äganderätt i succession överlåtare och förvärvare.<sup>94</sup>

*Andra stycket* ger första stycket motsvarande tillämpning för det fall att betalning söks ur luftfartyg för fordran, som är förenad med pant- eller retentionsrätt i fartyget. Är tvist angående äganderätten till fartyget antecknad i luftfartygsregistret, skall talan om betalning enligt förslaget i stället kunna riktas mot den som innehar fartyget med äganderättsanspråk. Borgenären har fritt val. Hans rätt gäller i egendomen i vems hand den än är.

<sup>91</sup> Jfr prop. 1973:167 s. 98. Se emellertid också SOU 1965:14 s. 66.

<sup>92</sup> Se 18:3 JB.

<sup>93</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 248.

<sup>94</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 558 f.

## 9 §

Denna paragraf har förebild i 22 § SjöL.

*Första stycket* föreskriver, att den rättsverkan som sökt eller beviljad inskrivning medför enligt 6 eller 7 § skall bestå utan hinder av att luftfartyget avregistreras. Medan t. ex. panträtt på grund av in-teckning för sitt bestånd är beroende av att egendomen är registrerad och därför ingen bestämmelse av nämnda innebörd föreslås för dylik rättighet kan det uppenbarligen inte komma i fråga att göra borgenärs- eller omsättningsskyddets bestånd beroende av fortsatt registrering. En gång vunnet rättsskydd för förvärv av luftfartyg, andel i luftfartyg eller villkorlig rätt därtill skall alltså inte upphöra enligt förslaget därför att egendomen avregistreras.

*Andra stycket* uttrycker den likaledes självklara regeln att den rättsverkan som 6 och 7 §§ i förslaget knyter till inskrivningsansökan är beroende av att ansökningen vinner bifall. Eljest förfaller rättsverkan.

*Tredje stycket* innehåller den i det föregående flerstädes berörda regeln att anmälan av luftfartyg för avregistrering med anledning av förvärv är förenad med samma rättsverkningar som enligt förslaget knyts till inskrivningsansökan. Den förvärvare som med återopande av oinskrivet förvärv anmäler fartyget för avregistrering skall alltså därigenom kunna vinna borgenärsskydd för förvärvet. Behöver han omsättningsskydd, knyts även det till avregistreringsanmälningen. I båda fall skall rättsskyddets bestånd bero av att anmälningen vinner bifall (andra stycket) men skyddet skall därefter givetvis bestå utan hinder av avregistreringen (första stycket).

## 10 §

Denna paragraf upptar motsvarighet till 23 § SjöL och reglerar alltså den publicitetsverkan som luftfartygsregistrets innehåll skall ha. Utredningen vill betona att bihanget, som rättsligt sett ej är någon integrerad del av registret, ej omfattas av förslaget.

Införing i luftfartygsregistret skall enligt förslaget, räknat från utgången av den inskrivningsdag då ärendet om införingen – som kan bestå i registrering, inskrivning, anteckning eller avregistreringsbeslut – togs upp, anses vara känd för var och en vars rätt till luftfartyget i fråga beror av god tro rörande den omständighet införingen avser. Tredje man försätts härigenom ur god tro med avseende främst på äganderättsförhållandena och rådighetsinskränkning på grund av förvärvsvillkor eller exekution, allt så som registret redovisar det. Detta blir av största betydelse för omsättning och pantsättning av luftfartyg. I förening med den frekvens av inskrivningsdagar som förslaget reglerar i 4:1, varje arbetsdag (utom lördag) till klockan 12, medför det att rättshandling med stöd av registrets innehåll säkert kan företas endast mellan klockan 12 den ena arbetsdagen och klockan 12 den nästföljande. Därefter fordras ny registerkontroll för full säkerhet. Eftersom rättshandlingen som följd av skilda regler om rättskonkurrens – t. ex. 6 och 7 §§ – kan behöva ställas i relation, ej endast till kalenderdag utan också till inskrivningsdag, kan det bli nödvändigt att både datera och klockslagsbestämma rättshandlingen. Klockslagsbestämning behöver visserligen då inte vara noggrannare än att den utvisar förmiddag eller eftermiddag.

Eftersom införing i registret av uppenbara skäl inte kan i verkligheten företas exakt klockan 12, då inskrivningsdagen löper ut, utan först något senare under dagen, får registret i praktiken sin publicitetsverkan i förening med inskrivningsdomarens dagbok.

Den föreslagna ordningen ställer höga krav på tredje mans aktsamhet främst då det gäller omsättning och pantsättning av luftfartyg. Det ställer också höga krav på registermyndighetens förmåga att tillhandagå med dagsaktuell information om registrets innehåll på ändamålsenligt sätt. Utredningen har berört detta i det föregående (jfr 2.2.4).

### 3.2.4 3 kap. Om luftfartygshypotek

#### 1 §

Denna paragraf motsvarar 261 § SjöL.<sup>95</sup> Den reglerar rätten till luftfartygsinteckning under rubriken "Upplåtelse av panträtt på grund av inteckning."

*Första stycket* lägger fast, att registrerat luftfartyg kan intecknas och att fartygsägaren fördenskull har rätt till dylik inskrivning i fartyget av visst belopp i svenskt eller utländskt mynt. På grund av svårigheterna att under nuvarande internationella valutaförhållandena tillämpa den internationella transporträtten kända värdeenheten Poincaréfranc och då man i lufttransporträtten är på väg att överge denna, har utredningen ej ansett motiverat att här likställa francen med nationellt mynt såsom skett i 261 § SjöL. Inteckningsbeviset skall kallas *pantbrev*. Utredningen förutsätter att domstolsverket får fastställa pantbrevsformuläret och att detta kommer att formos efter förebild av skeppspantbrevet.

*Andra stycket* förbjuder, liksom 3 § tredje stycket InskrL, att andel (lott) i luftfartyg intecknas. Därtill fogar utredningsförslaget förbud mot gemensam inteckning i flera luftfartyg (jfr 2.6). Däremot föreslås intet uttryckligt förbud mot gemensam inteckning i luftfartyg och reservdelar, ehuru inte heller sådan inteckning medges enligt utredningens förslag. Detta följer i stället av att ingen särskild föreskrift är upptagen som gör sådan inteckning möjlig. Utredningen erinrar om att den bestämmelse i 1:1 InskrL-förslaget som gör delar av lagförslaget tillämpligt även på fartygsandel inte gäller för 3 kap.

Utredningen vill vidare erinra om att förbudet i 10:7 HB mot pantsättning av luftfartyg i allmänt lösörerättslig ordning bör bestå. Luftfartyg skall alltså enligt utredningsförslaget inte heller framgent kunna pantsättas annorledes än på grund av inteckning, låt vara att säkerhetsköp godtas (jfr 3.2.3 vid 3 och 4 §§).

Ett härmed sammanhängande spörsmål – som visserligen ej är betingat av utredningsförslaget – är huruvida rätt till luftfartyg enligt exempelvis ett köpekontrakt kan pantsättas enligt allmänna regler om rättighetspant-sättning.<sup>96</sup> Enligt utredningens mening är det härvidlag väsentligt att kontraktsföremålet, fartyget självt, ej kan pantsättas på det sättet. Och eftersom endera partens rätt, allt efter kontraktsförhållandets utveckling eller avveckling, alltid kommer att till sist oförmedlat avse just fartyget självt, framstår pantsättning av kontraktet som meningslös till den del den ej avser be-

<sup>95</sup> Jfr 6:1 och 22:2 JB.

<sup>96</sup> Jfr 10 och 31 §§ lagen (1936:81) om skuldebrev.

talningsanspråk. Sådan meningslös pantsättning bör rättsordningen utan vidare underkänna. Däremot kan kontraktsrätten säkerhetsöverlåtelse och säkerhetsköpet bli verksamt genom inskrivning som ofullbordad fång.<sup>97</sup>

## 2 §

Denna paragraf motsvarar 262 § SjöL.<sup>98</sup> Den reglerar ordningen för upplåtelse av panträtt på grund av luftfartygsinteckning.

Genom inteckning enligt 1 § bryter luftfartygets ägare bildligt talat ut en del av fartygets förmögenhetsvärde för pantsättningsändamål. Därigenom uppkommer till en början bara ett s. k. ägarhypotek. För att panträtt skall kunna stiftas måste ytterligare ett rättsmoment till, nämligen att pantbrevet – representerande den genom inteckningen utbrutna delen av fartygets förmögenhetsvärde – pantsätts för fordran. Enligt *första stycket* sker detta genom att fartygsägaren, med iakttagande av allmänna handpanträttsliga regler, lämnar pantbrevet som pant för fordringen. Det är självklart, att med fartygsägaren skall förstås fartygets rätte ägare samt, om flera äger fartyget, samtliga delägare resp., vid villkorlig överlåtelse, överlåtare och förvärvare i förening. Det är underförstått, att ägaren inte behöver själv vara gäldenär i fordringsförhållandet. Ägare bör dessutom – under den föreslagna ordningen såväl som under den nuvarande – kunna inträda i borgenärrollen vid pantsättning mellan delägare eller mellan ägare i succession.<sup>98a</sup>

Panträtt på grund av inteckning i luftfartyg skall sålunda – med grund i en genom inteckning etablerad och mot fartyget som sådant riktad säkerhetsrätt – stiftas genom självständig rättshandling mellan fartygsägaren och borgenären. Den senares hittillsvarande roll i sammanhanget blir alltså rättsligt sett reducerad. Men han skall fortfarande kunna uppträda i inteckningsärendet, visserligen inte längre i eget namn utan som ingivare och företrädare för fartygsägaren. Utredningen – som här tills vidare bortsett från att borgenären redan i inteckningsärendet kan söka anteckning om sitt innehav av pantbrev – återkommer till inteckningslegitimationen vid 4:21 nedan.

Liksom den sjörettsliga förebilden – men med avvikelser från JB – knyter förslaget fartygsägarens behörighet att upplåta panträtt i fartyget till hans ansökan om inskrivning av sitt eget förvärv av fartyget, vilken representerar inträdet av borgenärsskydd för förvärvet. Enligt förarbetena till den sjörettsliga regleringen<sup>99</sup> är detta påkallat för att förebygga eljest tänkbar, besvärande konkurrens mellan överlåtarens och förvärvarens borgenärer. Utredningen har visserligen i motiveringen till 2:6 ovan förutsatt, att förvärvarens borgenärer i och för sig skall kunna ta fartyget i anspråk utan hinder av att denne ej sökt inskrivning. Men i anspråktagandet förutsätts i så fall ske under förbehåll för det företräde överlåtarens borgenärer måste ha tills förvärvsinskrivning sökts. Och att etablera en ordning med panträtt under förbehåll finner utredningen inte mer motiverat för lufrätten än för sjöretten.

Motiveringen för att knyta panträttsbehörigheten till upplåtarens-ägarens förvärvsinskrivning tar sikte på förvärv på grund av överlåtelse. Universalfång behöver intet borgenärsskydd. Men de får anses för marginella för att tillåtas förrycka regeln. Det har de inte heller tillåtits göra i sjöretten. Intet undantag föreslås därför för dem.

<sup>97</sup> Jfr ovan under 2:3 och 4 samt prop. 1973:42 s. 233 f.

<sup>98</sup> Jfr 6:2 JB.

<sup>98a</sup> Jfr Rune s. 105 f.

<sup>99</sup> Se prop. 1973:42 s. 276 ff.

Att fartygsförvärvaren sålunda vinner panträttsbehörighet först genom att söka inskrivning för sitt förvärv, ger upphov till en praktisk svårighet, ifall han t. ex. såsom köpare behöver ställa luftfartyget som hypotek för den kredit med vars hjälp han skall finansiera köpet. Ty genom köpeavtalet frånhänder sig säljaren behörighet att förfoga över luftfartyget genom pantsättning medan köparen själv vinner sådan behörighet först efter någon tidsutdräkt. Hans ansökan om inskrivning för förvärvet måste göras på inskrivningsdag och är rättsligen gjord först med inskrivningsdagens utgång. Den praktiska räckvidden av svårigheten begränsas visserligen av att inskrivningsdag enligt förslaget skall hållas i stort sett varje arbetsdag, utom lördag, till klockan tolv; jfr 4:2 nedan. Och där tidsglappet<sup>100</sup> måste överbryggas, kan det ske genom att säljaren, med pantbrev som likväl kan finnas tillgängligt, ställer säkerhet för den tilltänkte köparens kredit innan köp slutits och på villkor att så sker. Eljest kan naturligtvis pantförskrivningen göras av förvärvaren genast efter köpslut för att bli fullt verksam först då han – givetvis utan dröjsmål – sökt inskrivning för sitt fång.

Där tiden medger att köp sluts under äganderättsförbehåll innan det fullbordas, kan en bättre ordning åvägbringas. I så fall kan båda parter, sedan köparen sökt inskrivning för sitt ofullbordade fång, gemensamt belåna fartyget varefter köpebrev utfärdas mot att kreditbeloppet betalas till säljaren. Därefter kan köparen söka inskrivning med stöd av köpebrevet för sitt fullbordade förvärv.

Fordran för vilken panträtt upplåts kan vara bestående såväl som framtida (jfr 2.2.4). Förslaget markerar det genom att uttryckligen nämna båda dessa slag av fordringar. Därigenom framgår det också, att panträttsupplåtelse enligt Llförslaget – till skillnad från panträttsupplåtelse enligt 6:2 JB (och 262 § SjöL) – fullbordas redan genom att pantbrevet överlämnas och pantförskrivs. Rättigheten är därmed ett för ny ägare i princip bindande faktum. En annan sak är under vilka förutsättningar pantfordran kan göras gällande mot upplåtarens borgenärer, såsom vid exekution i fartyget eller pantbrevet; utredningsförslaget berör härvidlag ej borgenärsskyddet (jfr 2.2.4).

Ny fartygsägares bundenhet regleras närmare i förslagets *andra stycke*, av vilket f. ö. också motsättningsvis kan slutas att panträttsupplåtelse fullbordas utan avseende på om fordringen föreligger eller ej. Detta stycke berättigar nämligen ny fartygsägare, som förvärvat fartyget efter upplåtelsen, att gripa in i panträttsförhållandet såvitt pantfordringen ännu ej grundats. Han skall då göra det genom att hos borgenären göra anspråk på pantbrevet eller, om det delvis redan är belastat av grundad pantfordran, på tillgängligt överhypotek. Gör han så, skall panträttsupplåtelsen till den del den avser ännu ej grundad fordran fortsättningsvis vara utan verkan mot honom.

Med ny ägare avser utredningen endast den som förvärvat hela fartyget. Den som bara förvärvat andel kan inte ensam förfoga över vare sig fartyg eller pantbrev; jfr 2 § lagen (1904:48 s. 1) om samäganderätt. Lika litet bör han kunna utan övriga delägares medverkan avbryta en före hans andelsförvärv i behörig ordning företagen panträttsupplåtelse. Detta ligger i andelsägandets natur och kränker därför, enligt utredningens mening, ej något andelsförvärvarens behöriga intresse; sjörätten ger visserligen majoritetsdelägare i partrederi en starkare ställning. Utredningen erinrar om att bestämmelserna i detta kapitel om luftfartyg ej är tillämpliga på fartygsandel;

<sup>100</sup> Om transaktionen genomförs under pågående inskrivningsdag och fullföljs med inskrivningsansökan före inskrivningsdagens utgång, kan naturligtvis tidsglappet stundom nedbringas till nästan intet.

jfr 1:1.

Nye ägarens anspråk på pantbrevet eller överhypotek därpå skall inte behöva ges särskild form. Det måste vara tillräckligt att borgenären nås av nye ägarens – uttryckliga eller konkludenta – viljeförklaring av innebörd att denne själv vill förfoga över pantbrevet eller överhypoteket. Viljeförklaringen kan överbringas genom särskild hänvändelse till borgenären eller, om borgenären medverkat vid de förhandlingar som förts mellan förre och nye ägaren, ha manifesterat sig för borgenären genom att denne därvid fått fullt klart för sig att förvärysavtalet sätter punkt för förre ägarens fortsatta utnyttjande av pantbrevet. Skulle borgenären nås av besked, från nye ägaren eller någon som företräder denne, vilket lämnar rum för tvivel om rätta innebörden, bör han enligt utredningens mening själv göra sig underrättad om nye ägarens vilja; det bör nämligen då ligga nära till hands att räkna med att denne verkligen vill göra sin rätt gällande. Däremot finns det enligt utredningens mening normalt ingen anledning för borgenären att inleda någon undersökning i saken enbart därför att han på annan väg får kännedom om att fartyget bytt ägare. Hans rätt vilar ju på en oklanderlig upplåtelse, som mycket väl kan bli lämnad oberörd av ägarskiftet; fortsatt kreditgivning under en bland standardvillkor intagen generalpantklausul kan emellertid också i detta läge vara vanskelig.<sup>100a</sup> Att sålunda intet särskilt formkrav ställs på nye ägarens anspråk på pantbrevet eller överhypoteket, innebär givetvis ej att formen skulle vara likgiltig i praktiken. Skriftlig form måste i varje fall så till vida vara överlägsen muntlig form som nye ägaren på det sättet lättare kan säkerställa bevisning om att han gjort anspråket gällande och om vilken innebörd det haft.

Skulle förre ägaren ha pantsatt pantbrevet i andra hand till annan borgenär, måste nye ägaren gripa in också i det panträttsförhållandet om han vill förfoga över det pantsatta överhypoteket. Både förre ägaren och den borgenär som innehar pantbrevet bör kunna ge upplysning om andrahandspanthavaren. Enligt utredningens mening är nämligen förste borgenären skyldig att på begäran upplysa nye ägaren – som blivit pantgäldenär och därmed inträtt i ett rättsförhållande till borgenären, vilket påminner om pantsättning för annans gäld – om andrahandspantsättningen. Han bör t. ex. inte få åberopa banksekretess emot nye ägaren.<sup>101</sup> Skulle borgenären undanhålla nye ägaren sådan upplysning och denne lida rättsförlust därav, bör skadeståndsskyldighet kunna åläggas borgenären.

I vad mån en pantfordran kan åberopas mot ny pantägare och sålunda panträtt, i betydelsen omsättningsskyddad rättighet, föreligger är ej oomstritt. Frågan har nyligen dryftats i den rättsvetenskapliga debatten för fastighetspanträttsens del.<sup>102</sup> Den gäller närmast om pantfordran i detta sammanhang måste ha nått den grad av fullbordan som krävs för att den skall kunna göras gällande vid exekution i egendomen. Det har därvid på den ena sidan hävdats att fordringen måste vara så beskaffad att den kan tas upp i sakägarförteckning vid dylik exekution, vilket i många fall skulle innebära att borgenären måste ha betalt ut medel för att ha något att fordra. I debatten är det utbetalning under checkräkningskredit som stått i förgrunden. Med denna ståndpunkt erkänner man tydligen ej någon allmän panträttslig grundsats av det slag utredningen berört i den allmänna motiveringen (jfr 2.2.4); den grundsatsen innebär, att en för ny ägare bindande

<sup>100a</sup> Jfr prop. 1975/76:81 s. 145 f och SOU 1974:83 s. 186 f.

En klausul som är oskäl-  
lig för kredittagaren-  
pantsättaren är knappast  
mindre oskäligen för nye  
pantägaren. Och denne  
bör enligt utredningens  
mening, i kraft av sitt in-  
träde i panträttsförhållan-  
det, själv kunna angripa  
klausulen enligt 36 § la-  
gen (1915:218) om avtal  
och andra rättshandlingar  
på förmögenhetsrättsens  
område.

<sup>101</sup> Jfr 192 § lagen  
(1955:183) om bankrörel-  
se samt Nial s. 34.

<sup>102</sup> Se Ekonomisk Revy  
1974 s. 97 ff och SvJT  
1976 s. 308f, 548 ff och  
728 ff.

pantfordran föreligger då antingen borgenären eller gäldenären är rättsligt bunden att låta fordringsförhållandet gå i fullbordan genom fordringens slutliga uppkomst. På den andra sidan har gjorts gällande bl. a., att både JB och SjöL går tillbaka på denna grundsats och att frågan om panträttens omsättningsskydd skall bedömas för sig utan nödvändigt samband med rättighetens borgenärsskydd. Till stöd för denna senare uppfattning kan anföras både 1971 års fastighetsrättsliga och 1973 års sjörättsliga lagförarbeten såväl som motiven till lagberedningens förslag till ny utsökningsbalk (Utsökningsrätt XII) och svensk och annan nordisk doktrin och praxis.<sup>103</sup> Det har redan framgått, att utredningen ansluter sig till denna senare ståndpunkt och att utredningen betraktar pantfordringen som *grundad* då endera parten i fordringsförhållandet är bunden på nyssnämnda sätt.

Tillämpad på kredit i löpande räkning leder den angivna grundsatsen enligt utredningens mening till att exempelvis checkräkningskredit, byggnadskreditiv och växeldiskonteringsavtal kan grunda pantfordran, som binder ny pantägare vare sig krediten utnyttjats till fullo eller ej före ägarskiftet. Borgenären är vanligen bunden att låta fordringsförhållandet gå i fullbordan. Den självständiga prövning av utbetalning under krediten som byggnadskreditiv och växeldiskonteringsavtal ger honom enligt gängse standardvillkor, är på intet sätt fri. Borgenären har att konstatera huruvida bygget framskridit till ett visst byggnadsskede eller huruvida erbjuden växel skäligen måste tas för god. Är så fallet, skall han betala. Vägrar han godtyckligt att göra det, kan han ådra sig skadestånd för kontraktsbrott. I byggnadskreditivets fall hör till bilden att borgenären i regel också är berättigad att vid behov, under fortsatt belastning av kreditivet och panten, låta fullborda bygget. Gäldenärens bundenhet därav grundar redan den en mot ny pantägare gällande pantfordran. Det är slutligen uppenbart, att bl. a. den beviljade men ej utbetalda krediten såsom framtida fordran faller under samma bedömning som utredningen här gjort av checkräkningskrediten.

Utredningsförslaget beaktar också möjligheten att förre ägarens panträttsupplåtelse avsett tredje mans gäld och ej hans egen. I så fall torde upplåtaren själv vara mer bunden än eljest. Ifall han t. ex. ställt pant för egen checkräkningskredit, råder han själv över hur räkningen utnyttjas och därmed över panträttens utveckling. Men om han ställt panten för annans checkräkningskredit, saknar han denna rådighet. Han torde då vara bunden för hela räkningens krediten så länge rättsförhållandet består. Och inte heller en panträttsupplåtelse till säkerhet för tredje mans rent framtida gäld, varmed utredningen avser fordran som ännu ej grundats, torde kunna ryggas fritt.<sup>104</sup> Där sålunda upplåtaren själv är bunden av sin rättshandling, bör enligt utredningens mening också hans successorer vara det. Därför är förslaget format så att ny ägare aldrig kan göra gällande anspråk på ett av förre ägaren pantsatt pantbrev med mindre denne själv ägt resa sådant anspråk.

*Tredje stycket* hänvisar till förslaget 10 § där ägarhypoteket regleras. Utredningen vill betona, att ny fartygsägares underlåtenhet att gripa in i ett av förre ägaren genom panträttsupplåtelse inlett men ej genom fordran fullbordat panträttsförhållande ingalunda berövar honom rätten till ägarhypotek. Ägarhypoteket, som innefattar rätt till utdelning vid exekution, tillfaller rätt ägare.

Fartygsägarens rätt att förfoga över obelånat pantbrev genom pantför-

Tag med  
↓

<sup>103</sup> Jfr 2.2.4 not 12.

<sup>104</sup> Jfr Burling i Ekonomisk Revy 1946 s. 106 ff och Bergström i Festskrift till Nial s. 86 ff.



skrivning kan utmätas enligt 91 a och b §§ ULförslaget. Sådan pantbrevs-utmätning mynnar ut i antingen exekutiv pantförskrivning till utsökningsborgenären eller exekutiv försäljning av luftfartyget.

### 3 §

Denna paragraf motsvarar 263 § SjöL.<sup>105</sup> Den reglerar panträtt i surrogat.

Paragrafen innebär, att ersättning som på grund av försäkring eller eljest – t. ex. i form av skadestånd från tredje man – utgår för skada på in-tecknat luftfartyg skall omfattas av panträtt på grund av in-teckningen. Härigenom slås alltså fast en allmän surrogationsprincip för denna panträtt. Detta övervägdes redan i samband med 1955 års lagstiftning i ämnet men surrogationsrätt infördes ej då, eftersom sådan saknades i sjörätten.<sup>106</sup> Att in-teckningsborgenären enligt 54 § FAL har ställning av medförsäkrad (förmåns-tagare) jämte försäkringshavaren och alltså även i den egenskapen kan göra anspråk på del i försäkringsersättning, är visserligen ett uttryck för samma grundsats men likväl en annan, i och för sig självständig rättsteknisk lösning.<sup>107</sup>

Att utbetalning av surrogat till ersättningsberättigad borgenär bör ske med iakttagande av grunderna för gällande förmånsrättsordning har förutsatts av lagrådet under förarbetena till 263 § SjöL.<sup>108</sup> I regel torde emellertid skadeersättning användas till att reparera skadan och sålunda bevara luftfartygets pantvärde. Där detta inte sker och pantvärdet väsentligen nedgått till följd av skadan, kan sämre prioriterad borgenär komma att bli lidande. Ty utbetalning av surrogatmedel går ej ut över in-teckningens bestånd utan frilägger ägarhypotek på grund av in-teckningen. Ett sådant resultat kan emellertid förebyggas genom att efterföljande in-teckningsborgenärer fordrar pantförskrivning av framförliggande överhypotek, något som kan utvecklas till rutin åtminstone i den institutionella kreditgivningen. I den mån sådan pantförskrivning undantagsvis ej skett, bör fartygsägaren enligt utredningens mening ej utan vidare tillåtas att göra sitt ägarhypotek gällande till men för in-teckningsborgenär. Utredningen betraktar det inte som uteslutet att pantbrevet i fråga kan tas i anspråk genom utmätning enligt 91 a § UL för borgenärens fordran med åberopande av grunderna för 62 § 2 mom. UL.

### 4 §

Denna paragraf svarar mot 264 § SjöL.<sup>109</sup> Den reglerar – jämte 5–7 §§ – innebörden av panträtt på grund av luftfartygsin-teckning som borgenärs-skyddad rättighet.

Förslaget bestämmer innebörden av panträtt på grund av in-teckning i luftfartyg i noggrann överensstämmelse med vad som gäller panträtt på grund av skeppsin-teckning. När myndighet vid utsökning eller i annat fall fördelar medel mellan rättsägare i luftfartyg, har in-teckningsborgenären alltså enligt förslaget rätt till betalning med den företrädesrätt in-teckningen medför enligt lag. Betalning skall, i den mån medlen förslår, utgå intill pantbrevets belopp, vid behov med tillägg av högst femton procent på samma belopp jämte s. k. exekutionsränta dvs. sex procent ränta på pantbrevsbeloppet från den dag fartyget utmättes, galdenären försattes i konkurs eller för fördelning

<sup>105</sup> Viss fastighetsrättslig motsvarighet finns i lagen (1927:79) om rätt för borgenär till betalning ur ersättning på grund av brandförsäkring.

<sup>106</sup> Se NJA II 1955 s. 174.

<sup>107</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 289. Det kan tillfogas, att borgenärens försäkrings-rättsligt betingade anspråk på försäkringser-sättning stundom kan göras gällande även om försäkringstagaren själv ej skulle ha rätt därtill. Se Hellner s. 319 f.

<sup>108</sup> Se prop. 1973:42 s. 590.

<sup>109</sup> Jfr 6 kap. 3 § första stycket JB.

Med

tillgängliga medel nedsattes. Under formuleringen "vid utsökning eller i annat fall" ryms sålunda även exekutiv försäljning i konkurs och vissa andra fall av tvångsmässiga förfoganden över fartyget, t. ex. rekvisition.<sup>110</sup>

Förslaget rymmer även ett lufträttsligt särdrag utan motsvarighet i vare sig sjö- eller fastighetsrätt. Det går tillbaka på art. V i inskrivningskonventionen, som föreskriver att räntekrav inte får vara förenade med förmånsrätt för högre belopp än som belöper på tiden för exekutionen och tre år dessförinnan. Förslaget innebär därför, att ränta på pantfordran inte får beräknas för längre tid tillbaka än tre år före den dag som är utgångspunkt för beräkning av exekutionsränta.

## 5 §

Denna paragraf svarar mot 264 § andra stycket SjöL.<sup>111</sup> Den reglerar rätten till borgenärstillägg i vissa fall då en borgenär har flera pantbrev.

Enligt förslaget skall, i lufträtten liksom i sjö- och fastighetsrätt, den borgenär vilken kan åberopa flera pantbrev till säkerhet för sin fordran inte kunna ta borgenärstillägg på ett av dem i anspråk innan han får utdelning på det andra pantbrevet. Ty på det sättet skulle han kunna försäkra efterföljande borgenärens möjlighet till utdelning. Borgenärens pantbrev skall behandlas som en sammanhållen säkerhetsenhet, förutsatt att pantbrev har lika rätt eller gäller i inbördes obruten företrädesordning. Skulle pantbrev i annans hand bryta pantbrevsföljden eller gälla med lika rätt, blir den föreslagna regeln inte tillämplig.

Det bör uppmärksammas att förmånsberättigad ränta enligt den konventionsbetingade slutregeln i 4 § givetvis skall beräknas på varje pantfordran för sig.

## 6 §

Denna paragraf svarar mot 265 § SjöL.<sup>112</sup> Den föreskriver, att inteckningsborgenär har rätt till betalning enligt 4 § utan hinder av att pantfordringen preskriberats eller ej anmälts efter kallelse på okända borgenärer. Detta är en allmän panträttslig grundsats.<sup>113</sup> Den skulle också kunna uttryckas så att pantfordringen inte preskriberas till den del som den har täckning i panten.

## 7 §

Denna paragraf svarar mot 266 § SjöL.<sup>114</sup> Den föreskriver, i överensstämmelse med en allmän panträttslig grundsats, att borgenären utan hinder av att hans fordran eljest inte förfallit till betalning får söka sådan ur luftfartyget, om detta skulle försämrats till följd av vanvård eller haveri eller av annan därmed jämförlig orsak så att panträttens värde väsentligt minskas. Sådan s. k. acceleration av förfallotid skall enligt förslaget också inträda, ifall fartyget skall avregistreras enligt 2:7 LLförslaget. Ty panträtt på grund av inteckning i luftfartyg förutsätter att fartyget är registrerat och avregistrering kan följaktligen vara ödesdiger för inteckningsborgenären. Förslaget kompletterar här den rätt att sätta sig emot avregistrering som borgenären har enligt 2:9 LLförslaget.

<sup>110</sup> Jfr 2 och 5 §§ rekvisitionslagen (1942:583).

<sup>111</sup> Jfr 6 kap. 3 § andra stycket JB.

<sup>112</sup> Jfr 6:4 JB.

<sup>113</sup> Jfr 8 och 14 §§ förordningen (1862:10 s. 1) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer.

<sup>114</sup> Jfr 6:6 JB.

## 8 §

Denna paragraf svarar mot 267 och 268 §§ SjöL.<sup>115</sup> Den behandlar verkan av obehörig panträttsupplåtelse i vissa fall.

Förslaget ger i första stycket – som motsvarar 267 § SjöL – uttryck för den i 2 § nedlagda grundsatsen att endast rätt ägare kan förfoga över luftfartyg genom verksam pantsättning. Om luftfartyg skulle frångå någon efter klander, skall följaktligen panträttsupplåtelse som företagits sedan fartyget kom ur rätte ägarens hand i princip vara utan verkan. Och samma rättsföljd måste drabba panträttsupplåtelse som företagits av den vars förvärv återgår såsom ogiltigt. Förslaget är noga taget obehövt i denna del, eftersom rättsföljden av obehörig panträttsupplåtelse eljest följer motsättningsvis av 2 §. Genom sådant motsatsslut måste i varje fall slås fast, att panträttsupplåtelse av den som endast genom ofullbordad fång förvärvat fartyget inte kan vara verksam med mindre fångesmannen medverkat. Med sådan slutledning måste också fastslås, att ifall upplåtarens förvärv visserligen var rättsenligt och fullbordat men han därefter och före upplåtelsen överlätit fartyget till annan och sålunda frånhänt sig ägares rådighet över fartyget, så är upplåtelsen likaledes overksam.

Utredningen vill här erinra om att panträttsupplåtelse, som företagits av den vilken rättsenligt förvärvat luftfartyg, naturligtvis inte kan bringas om intet genom att upplåtaren-förvärvaren häver fångnet. Ty dessförinnan var han alltså i sin fulla rätt att pantsätta fartyget och kan inte själv utplåna den rättshandlingen genom att sedan återföra fartyget i sin fångesmans ägo; däremot kan pantsättningen komplicera hans hävning. Skulle det i stället vara hans fångesman som häver, är situationen en annan. Förvärvet har tydligen då inte varit fullbordat (jfr vid 2:3 och 4) och i så fall har det i själva verket brutit i förvärvarens-upplåtarens panträttsbehörighet så som nyss nämnts.<sup>116</sup>

Att panträttsupplåtelse företagits av någon som inte var berättigad därtill, behöver ej innebära att in-teckningsborgenären står rättslös. Han kan nämligen under vissa förutsättningar göra gällande godtrosvförvärv av panträtt. Förslaget behandlar det i 9 §, till vilken förevarande paragraf också hänvisar.

I *andra stycket*, som svarar mot 268 § SjöL,<sup>117</sup> slås fast, att panträttsupplåtelse i strid med en mot upplåtaren på grund av förvärvsvillkor (jfr 4:19) gällande inskränkning i hans rådighet över egendomen inte blir giltig med mindre godtrosvförvärv kan göras gällande enligt 9 §.

## 9 §

Denna paragraf svarar mot 269 § SjöL.<sup>118</sup> Den reglerar godtrosvförvärv av panträtt på grund av inskrivning.

Om den som upplätit panträtt i luftfartyg saknade behörighet därtill, emedan han ej var rätt ägare eller var bunden av rådighetsinskränkning på grund av förvärvsvillkor, är upplåtelsen i princip utan verkan så som utredningen anført vid 8 §. Ifall emellertid upplåtelsen företogs med stöd av förvärvsinskrivning och borgenären var i god tro vid upplåtelse tillfället, skall han enligt *första stycket* av denna paragraf likväl kunna göra gällande panträtt på grund av upplåtelsen. Genom sålunda underbyggd god tro botas alltså den rättsliga brist som vidlåder upplåtelsen. Kravet på upplåtarens förvärvs-

<sup>115</sup> Jfr 6:8 JB.

<sup>116</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 280.

<sup>117</sup> Paragrafen saknar uttrycklig motsvarighet i JB; jfr emellertid lagrådets yttrande över 18:1 och 2 JB i prop. 1970:20 s. A 280.

<sup>118</sup> Jfr 18:2 JB.

inskrivning ställs enligt förslaget inte högre än att han vid upplåtelsen sökt och därefter också vinner inskrivning av förvärvet på grund av sin ansökan. Såvitt gäller upplåtelse i strid med rådighetsinskränkning på grund av förvärvsvillkor, innebär inskrivningskravet att inskrivningen skall avse förvärv utan rådighetsinskränkning. Det hör till bilden att registermyndigheten själv skall beakta rådighetsinskränkande förvärvsvillkor (jfr 4:19).

Eftersom även rättsenlig panträtsupplåtelse måste företas med stöd av inskrivning av upplåtarens förvärv eller åtminstone ansökan om sådan inskrivning, kan det förutsättas att inskrivningskravet oftast skall vara uppfyllt. Godtroskravet skall ses mot bakgrund av den publicitetsverkan som luftfartygsregistrets för panträtsupplåtelsen relevanta innehåll skall ha enligt 2:10.

Ifall panträtsupplåtelsen företas utan att pantbrevet samtidigt överlämnas till borgenären, t. ex. emedan inteckningen ännu inte sökts, förskjuts den tidpunkt till vilken borgenärens goda tro skall hänföras. Han måste nämligen vara i god tro ännu då pantbrevet ställs till hans förfogande. Därmed är likställt att registermyndigheten håller pantbrevet för hans räkning, vilket blir fallet om myndigheten i samband med inteckningsansökningen upplyses om panträtsupplåtelsen. Att pantfordran inte föreligger vid upplåtelse tillfället förskjuter däremot inte den tidpunkt till vilken borgenärens goda tro skall hänföras. Det följer av 2 §.

Skulle pantbrevet redan vara utfärdat men befinna sig hos och vara pantförskrivet till annan borgenär, kan upplåtelsen i stället avse andrahandspanträtt till överhypotek på pantbrevet. Därvid motsvaras överlämnandet av pantbrevet av underrättelse till förstahandspanthavaren enligt lagen (1936:88) om pantsättning av lös egendom som innehaves av tredje man. Andrahandspanthavaren måste i detta fall vara i god tro med avseende på panträtsupplåtarens behörighet vid underrättelsetillfället. Det förtjänar att uppmärksammas, att sådan god tro anses utesluten, ifall förstahandspanthavaren underrättats om ägarskifte. Sätillvida identifieras alltså andrahandsborgenären med denne.<sup>119</sup>

Liksom 269 § SjöL tillåter förslaget den som inträtt i borgenärens rätt att göra självständigt godtrosvörvärv. Om sålunda borgenären själv brast i god tro men överlätit pantfordringen till någon som för sin del ej hade skäl att betvivla att panträtsupplåtelsen företagits av behörig upplåtare, kan den nye borgenären enligt förslaget själv göra gällande godtrosvörvärv av panträtt på grund av fordringsförvärvet. Ehuru ingen uttrycklig föreskrift ges därom, bör motsvarande synsätt anläggas på den senare borgenärens läge, ifall pantfordringen ej överlätits utan pantförskrivits till honom.

Det har redan framgått att borgenärens goda tro skall hänföras till det tillfälle då han tar emot pantförskrivet pantbrev och att det därvid principiellt är utan betydelse om pantfordran ännu ej föreligger. Att borgenären är försatt ur god tro då fordringen konstitueras, skall alltså i och för sig inte beröva honom hans rätt. Emellertid ger *andra stycket* av förevarande paragraf rätte ägaren befogenhet att, liksom ny ägare efter behörig panträtsupplåtelse, gripa in och genom att hos borgenären göra anspråk på pantbrevet förebygga att fartyget belastas med ny – i betydelsen ännu ej grundad – pantfordran. Godtrosvörvärvet skall då inte bestå; men till den del det må avse redan grundad pantfordran blir det naturligtvis likväl bestående. Utredningen har

<sup>119</sup> Jfr prop. 1971:179 s. 39 samt Hessler s. 411 ff och Olivecrona s. 97 f och 128 ff.

varit inne på detta i den allmänna motiveringen (jfr 2.2.4) såväl som vid 2 § ovan. Motsvarande befogenhet tillerkänner förslaget också den till vars förmån förvärvsvillkor gäller och som eljest skulle få finna sig i att detta ej kunde åberopas mot borgenären. Sådan rättsägare kan alltså vända sig till borgenären med krav att denne ej fullföljer det inledda rättsförhållandet i strid med det för upplåtaren bindande förvärvsvillkoret.

Anspraak på pantbrevet eller på att detta ej utnyttjas kan enligt utredningens mening inte få göras gällande där upplåtaren själv, låt vara som sådan obehörig, inte kunnat dra sig tillbaka utan vidare. Har han t. ex. lämnat pantbrevet som säkerhet för tredje mans gäld, måste det panträttsliga godtrosförvärvet kunna stå sig mot rätt ägare utan hinder av att fordringen ej ens grundats (jfr vid 2 §). Utredningsförslaget är avfattat för att täcka även detta fall.

Medan det såvitt avser en behörig panträttsupplåtelse enligt utredningens mening bör vara så att endast sådan underrättelse som lämnas borgenären av nye fartygsägaren eller någon som handlar på hans vägnar, behöver utlösa reaktion hos borgenären (jfr vid 2 §) så är läget i förevarande fall ett annat. Det brast nämligen här redan från början i upplåtarens rådighet över fartyget och borgenären skulle därför kunna bli delaktig i ett upplåtarens brott mot t. ex. rätt ägare genom att belasta fartyget med ny pantfordran. Borgenären skulle rentav själv kunna göra sig skyldig till olovligt förfogande. Och detta gäller f. ö. inte bara det fall att det är fartygsägares rätt som skulle utsläckas genom fullbordat panträttsligt godtrosförvärv utan också om det bara var en andelsägare som finge se sin rätt stå tillbaka; såtillvida möter här en skillnad mot läget efter regelrätt panträttsupplåtelse, då nämligen andelsförvärvare får godta tidigare panträttsliga förfoganden över fartyget. Följaktligen bör inte bara underrättelse från upplåtaren eller den vars rätt är berörd om ägarskifte eller andelsägarskifte resp. om relevant förvärvsvillkor utan också varje annan vederhäftig upplysning om rätta förhållandet hos borgenären utlösa åtminstone en undersökning i saken.

I den institutionella kreditgivningen får man här räkna med att fortsatt kreditgivning avbryts så snart dylik upplysning når kreditgivaren och det för säkerhets skull även om det kan förefalla osäkert ifall t. ex. ägarskifte föregått eller följt efter panträttsupplåtelsen. Till bilden hör, att frågan om borgenären är rättsligt bunden i fordringsförhållandet torde komma i ett ändrat läge ifall det visar sig att galdenären-upplåtaren begått brott genom upplåtelsen eller att det skulle vara brottsligt att medverka till pantfordrans uppkomst på grund av upplåtelsen. Det betyder, att ett fordringsförhållande som i vanliga fall skulle behöva fullföljas genom utbetalning – t. ex. på grund av checkräkningskredit – bör kunna brytas omedelbart i ett sådant läge.<sup>119 a</sup>

## 10 §

Denna paragraf svarar mot 270 § SjöL<sup>120</sup> och reglerar ägarhypotek på grund av luftfartygsinteckning. Bestämmelser om ägarhypotek finns redan i 27–30 §§ InskrL.

Enligt förslaget skall pantbrev, som ej utgör säkerhet för fordran eller som utgör säkerhet för fordran vilken understiger pantbrevsbeloppet, ge

<sup>119 a</sup> Jfr Walin i SvJT 1976 s. 731 f.

<sup>120</sup> Jfr 6:9 JB.

upphov till ägarhypotek. Detta berättigar ägaren att vid sådan fördelning av medel mellan rättsägare i luftfartyget som avses i 4 § erhålla utdelning av tillgängliga medel intill pantbrevets belopp eller den del därav som ej är utnyttjad för pantförskrivning. Utdelning erhålls därvid med den företrädesrätt som in-teckningen medför enligt lag.

Ägarhypoteket ger inte rätt till borgenärstillägg. Rätt till sådant tillägg kan återopas bara av borgenär för vars fordran pantbrevet eller för pantförskrivning tillgänglig del därav utgör säkerhet.

Ägarhypotek kan föreligga även om panträtt upplåtits på grund av in-teckningen, exempelvis då pantbrevet utgör säkerhet för en checkräkningskredit som ej utnyttjats till fullo. Ägarhypoteket tillkommer i så fall rätt fartygsägare utan hinder av att denne enligt 2 § är bunden av panträttsupplåtelsen.

### 11-13 §§

Dessa paragrafer svarar mot 271, 272 och 274 §§ SjöL.<sup>121</sup> De behandlar företräde på grund av in-teckning m. m.

Enligt förslaget skall in-teckning i luftfartyg, liksom skepps- och fastighetsin-teckningar, ge företräde till betalning i förhållande till annan in-teckning i fartyget efter den tidsföljd vari in-teckningarna sökts, dvs. efter in-skrivningsdag. Den ordning vari panträtt upplåts på grund av in-teckningarna blir utan betydelse för företrädesrätten. In-teckningar som söks samma dag skall ge lika rätt i den mån inte viss in-bördes företrädesordning mellan dem fastställs enligt förslagens 4:25. In-tecknings företräde skall kunna ändras genom nedsättning enligt förslagens 4:27. Förslaget hänvisar i 12 § till de sistnämnda paragraferna.

Konkurrens mellan in-teckningsrätt och andra rättigheter, såsom luftpant-rätt, retentionsrätt och rätt på grund av utmätning, löses av FRL.<sup>122</sup> Förslaget tar upp erinran därom i 13 §.

### 14 §

Denna paragraf svarar mot 275 § SjöL och inleder kapitlets slutavsnitt med vissa bestämmelser om in-tecknings och pantbrevs giltighet. Den reglerar in-teckningsförnyelse.

Luftfartyg vilket skall avregistreras såsom förolyckat, skrotat eller försvunnet under luftfärd (jfr 2:7 LLförslaget) kan i regel väntas bli avfört ur luftfartygsregistret utan komplikationer. Men om det är in-tecknat och belånat, fordras in-teckningsborgenärens skriftliga samtycke, bekräftat genom att pantbrevet ges in. Det kan då tänkas, att borgenären ej är känd eller att han väl är känd men inte vill godta avregistreringen. Han har kanske inte blivit förnöjd genom utdelning av försäkringsersättning eller annorledes, utan vill bida sin tid för att se om förolyckat fartyg kan bärgas eller försvunnet fartyg skall komma till rätta. Avregistreringsärendet leder då tills vidare inte till annat än anteckning i registret att avregistreringsgrund inträtt men att hinder mot avregistrering möter enligt regeln i 2:9 LLförslaget (jfr 2:17 LLförslaget).

I sådana fall bör luftfartyget inte förbli i registret längre än som är motiverat

<sup>121</sup> Jfr 17:6 JB.

<sup>122</sup> Jfr 4 och 9 §§.

av hänsyn till borgenären. Efter förebild av sjörätten inför förslaget därför den ordningen att inteckningen förfaller, när tio år förflutit från den dag registeranteckningen om avregistreringsgrunden och avregistreringshindret gjordes och att borgenären måste begära förnyelse dessförinnan för att hindra detta. Förnyelse skall kunna utverkas på nytt, varje gång på tio år räknade från den senaste tioårsperiodens utgång. Även fartygsägaren skall enligt förslaget liksom enligt SjöL kunna begära inteckningsförnyelse.

### 15 §

Denna paragraf har förebild i 276 § SjöL.<sup>123</sup> Den reglerar verkan på luftfartygsinteckning av fartygets exekutiva försäljning. Sådana regler finns redan i 25 § InskrL. De går tillbaka på art. VIII i inskrivningskonventionen.

Principen är att luftfartyg skall säljas gravationsfritt. Emellertid kan det tänkas att köparen får överta gäldenärens skuld till inteckningsborgenären. I så fall skall inteckningen kunna tillåtas överleva försäljningen. Inskrivningskonventionen räknar med denna möjlighet. Förslaget föreskriver sålunda, att inteckning i luftfartyg som sålts exekutivt är utan verkan, sedan auktionen vunnit laga kraft och köpeskillingen erlagts, i den mån den inte tillåtits inestå i fartyget med anledning av att inteckningsborgenärens fordran avräknats på köpeskillingen; jfr 3.9 nedan och 16 § SfL.

Förslaget är i första hand avsett att tillämpas på exekutiv försäljning som ägt rum i Sverige. I vad mån motsvarande verkan här i landet skall tillerkännas exekutiv försäljning som ägt rum utomlands blir, framdeles liksom hittills, en fråga för rättstillämpningen. Därvid måste naturligtvis inskrivningskonventionens speciella regler i ämnet beaktas. Utredningen erinrar i övrigt om vad som anförts i anslutning till 11:7 LLförslaget.

### 16 §

Denna paragraf svarar mot 277 § SjöL.<sup>124</sup> Den föreskriver, att inteckningsrättsliga öde också drabbar pantbrevet så att, om inteckning helt eller delvis blir utan verkan, pantbrevet mister sin giltighet i motsvarande mån. Dessutom erinras om att dödning av förkommet pantbrev – enligt lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling – ej återverkar på pantbrevets giltighet.

## 3.2.5 4 kap. Om förfarandet i inskrivningsärenden

### 1 §

I första stycket av denna paragraf definierar förslaget såsom inskrivningsärenden sådana ärenden vilka rör *dels* inskrivning av förvärv av luftfartyg, *dels* inteckning i luftfartyg, *dels* annan införing i luftfartygsregistret som angår förvärvsinskrivning eller inteckning och sker enligt InskrL eller annan lag eller författning. Med "annan införing" åsyftas i första hand de anteckningar rörande vissa inskrivningsrättsligt relevanta förhållanden som förslaget reglerar i 4:12 och 4:19. Därtill kommer naturligtvis införingar enligt blivande inskrivningsrättsliga tillämpningsföreskrifter.

Förslaget motsvarar, i förening med definitionen av registreringsärenden

<sup>123</sup> Jfr 6:12 JB.

<sup>124</sup> Jfr 6:17 JB.

i 2:12 LLförslaget, de sjörättsliga registerärenden som 25 § första stycket SjöL reglerar.<sup>125</sup>

I *andra stycket* av denna paragraf anförtror förslaget handläggningen av de luftrettsliga inskrivningsärendena åt den myndighet som för luftfartygsregistret (jfr 2:1 LLförslaget). Myndigheten betecknas, här som i LLförslaget, *registermyndigheten*.

## 2 §

Denna paragraf, som svarar mot 25 § andra stycket SjöL,<sup>126</sup> ger intermittert handläggning av inskrivningsärenden genom att knyta sådan handläggning till inskrivningsdag. Inskrivningsärende skall alltså tas upp på inskrivningsdag. Dylig skall hållas varje helgfri måndag, tisdag, onsdag, torsdag och fredag till klockan tolv på dagen. Med helgdag likställer förslaget midsommarafton, julafton och nyårsafton.

Ansökan som kommer in till registermyndigheten under löpande inskrivningsdag skall tas upp till handläggning på den inskrivningsdagen. Det kan emellertid ske först när inskrivningsdagen löpt ut, ty inte förrän då är ansökningen gjord i rättslig mening.<sup>127</sup> Ansökan som kommer in efter inskrivningsdags utgång skall tas upp nästföljande inskrivningsdag.

Från utgången av en inskrivningsdag till utgången av nästa inskrivningsdag är det inskrivningsrättsliga läget statiskt så att rättshandling kan företas med utgångspunkt däri. Denna ordning skall ses mot bakgrund av den legala publicitetsverkan som luftfartygsregistrets innehåll skall ha enligt förslagens 2:10. Det är följaktligen – som också framhölls i prop. 1973:42<sup>128</sup> – angeläget att registermyndigheten kan både snabbt och på ändamålsenligt sätt lämna dagsaktuell information om registrets innehåll.

En ändamålsenlig metod för detta skulle vara att registerutdrag framställs maskinellt (enligt det datasystem som nu används för bl. a. skeppsregistret) på sådant sätt att de kan överbringas genom telex. Därigenom skulle man över praktiskt taget hela världen kunna vinna dagsaktuell dokumentation om registerinnehållet och inte vara hänvisad till den långt osäkrare metoden att inhämta informationen via telefonsamtal med registrets personal. Detta kan i själva verket betecknas som en förutsättning för att man överallt där det behövs skall kunna erbjuda vederhäftig pantdokumentation.

I *andra stycket* tar förslaget upp en hänvisning till de allmänna tvistemålsreglerna som gör dessa subsidiärt tillämpliga i inskrivningsärenden på samma sätt som fallet är i sjörättsliga registerärenden.<sup>129</sup>

## 3 §

Denna paragraf svarar mot 30 § första stycket SjöL och 2 kap. 13 § första stycket LLförslaget. Den slår fast att ansökan i inskrivningsärende skall vara skriftlig. Utredningen förutsätter, att ansökningsblanketter kommer att utarbetas och tillhandahållas liksom i det sjörättsliga inskrivningssystemet. Ansökan om förvärvsinskrivning behöver dock inte vara skriftlig, om fångeshandling eller annan tjänlig handling företas. Men det är nödvändigt att det luftfartyg som berörs och det förvärv som åberopas är identifierat. Eljest kan man knappast tala om en ansökan.<sup>130</sup>

<sup>125</sup> Jfr 19:1 JB.

<sup>126</sup> Jfr 19:3 JB.

<sup>127</sup> Se prop. 1970:20 s. B 511 ff och 613; jfr s. B 558 ff och prop. 1973:42 s. 554.

<sup>128</sup> Se s. 278.

<sup>129</sup> Se 25 § tredje stycket SjöL; jfr 19:3 JB.

<sup>130</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 562.



## 4 §

Denna paragraf svarar mot 26 § första och andra styckena SjöL.<sup>131</sup>

I *första stycket* föreskriver förslaget att dagbok skall föras över inskrivningsärenden och att handlingar i sådana ärenden skall sammanföras i akter. Närmare föreskrifter härom får meddelas i administrativ ordning. Utredningen förutsätter att 5:7-9 och 11 fartygsregisterförordningen (1975:927) görs tillämpliga eller tas till förebild.

I *andra stycket* föreskrivs, att relevanta upplysningar, som sökanden eller annan lämnar i inskrivningsärende, och särskild utredning som kan verkställas i sådant ärende skall föranleda anteckning i dagbok eller akt. Där skall också tas upp kallelser, förelägganden och andra beslut som inte skall enligt 8 § föras in i luftfartygsregistret.

## 5 §

Denna paragraf svarar mot 31 § SjöL.<sup>132</sup> Den reglerar uppskovsinstitutet. Ytterligare föreskrifter om uppskov finns i förslagets 6 och 22 §§.

Enligt *första stycket* får inskrivningsärende uppskjutas till viss senare inskrivningsdag ifall detta är nödvändigt för utredningen. En förutsättning är därvid, att ansökningen inte bör avslås omedelbart. Det är, utan anvisning i lag, överlämnat till inskrivningsdomaren att väga mellan avslag och uppskov. Tydligt är emellertid, att avslag endast bör tillgripas där det från början står klart att ansökningen inte kommer att kunna bifallas.<sup>133</sup> Uppskov kan sålunda bl. a. tänkas då sökanden inte genast kan styrka ett åberopat förvärv<sup>134</sup> eller då han behöver tid för att kunna söka inskrivning på vägnar av tidigare led i fångeskedjan.<sup>135</sup> Uppskov måste bestämmas till viss angiven inskrivningsdag men det blir möjligt att bestämma denna relativt, t. ex. så att den anges som första inskrivningsdag efter det att visst rättsfaktum inträtt.<sup>136</sup>

*Andra stycket* ger registermyndigheten möjlighet att förelägga sökanden att förebringa behövlig utredning eller att personligen eller genom ombud inställa sig hos registermyndigheten för att höras. Sådan inställelse kan även åläggas annan än sökanden. I princip är det bara denne som har skyldighet att förebringa utredning i inskrivningsärende. Förslagets 16 § föreskriver dock även viss editionsplikt för annan, nämligen företrädare i fångeskedja.

Föreläggande att komplettera utredningen eller inställa sig hos registermyndigheten skall enligt förslaget kunna förenas med vite. Det är ändamålsenligt bl. a. då det är inskrivningsplikt som skall infråas genom ansökningen.<sup>137</sup> Detsamma gäller i fråga om registreringsplikt. Utredningen erinrar om att 2:18 LLförslaget gör förevarande reglering på motsvarande sätt tillämplig i registreringsärende. I andra fall kan den lämpliga påföljden för underlåtenhet att efterkomma registermyndighetens föreläggande vara att ansökningen förklaras förfallen. I så fall skall erinran om påföljden tas in i föreläggandet.

*Tredje stycket* ger registermyndigheten möjlighet att skaffa sig rådrum till viss senare inskrivningsdag för att överväga inskrivningsärende som är särskilt krävande på grund av sin beskaffenhet eller omfattning. Det kan exempelvis vara fråga om att ta ställning till en särskilt svår rättsfråga, kanske med tillämpning av främmande rätt, eller att granska ett utförligt

<sup>131</sup> Jfr 19:6 och 7 JB.

<sup>132</sup> Jfr 19:9 JB.

<sup>133</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 563.

<sup>134</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 563.

<sup>135</sup> Jfr 13 §.

<sup>136</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 316.

<sup>137</sup> Jfr förslagets 2:3 och 4.

och invecklat köpekontrakt. Uppskov för detta ändamål får emellertid inte meddelas längre än till andra inskrivningsdagen efter den då ansökningen gjordes. Det betyder, här som i sjörätten och fastighetsrätten,<sup>138</sup> bl. a. att dylikt uppskov i regel är uteslutet ifall uppskovsinstitutet redan utnyttjats för utredningsändamål.

## 6 §

Denna paragraf svarar mot 32 § SjöL.<sup>139</sup> Den innehåller bl. a. föreskrifter om kommunikation i inskrivningsärenden och om hur registermyndigheten skall förfara i olika fall då sökandens rätt visar sig vara tvistig.

*Första stycket* ålägger registermyndigheten att, då anledning förekommer att åberopat förvärv är ogiltigt eller på annan grund inte kan göras gällande eller att inskrivning eljest skulle kränka någons rätt, bereda den vars rätt berörs tillfälle att yttra sig. Detsamma skall gälla ifall ovisshet skulle råda i fråga om förvärvsvillkor. Exempel på det senare fallet är att inskrivning söks för förvärv under uppgift att det är fullbordat men att förvärvshandlingen ger anledning att förmoda att villkor gäller, som medför att förvärvet bör behandlas som ofullbordat fång. Det är då skäl att kommunicera ansökningen med fångesmannen.

I *andra stycket* anges vissa fall då uppskov skall vara obligatoriskt, nämligen dels då åberopat förvärv grundas på testamente, dom eller förrättning som ännu inte vunnit laga kraft, dels då rättegång pågår om hävning eller återgång av förvärv av det berörda luftfartyget – ett förvärv som inte behöver vara identiskt med det som åberopas i ärendet utan kan ligga längre tillbaka i fångeskedjan – eller om bättre rätt till fartyget. Sådant uppskov kan utlösas av att förhållandet antecknats i luftfartygsregistret enligt 12 §.

Det fall att sökandens rätt är tvistig utan att tvisten bragts till rättegång regleras i *tredje stycket*. Då får tvistefrågan givetvis inte prövas i inskrivningsärendet, eftersom förfarandet i sådana ärenden ej är upplagt för dylikt ändamål. I stället bör sökanden beredas tillfälle att få sin sak klarlagd genom rättegång. Han bör alltså få uppskov för utredningsändamål enligt 5 § och kan därvid enligt förevarande stycke föreläggas att väcka talan vid domstol inom viss tid, vid äventyr att hans ansökan eljest förklaras förfallen. Erinran om denna påföljd för underlåtenhet att rätta sig efter föreläggandet skall givetvis tas in i föreläggandet. Uppskov skall emellertid, som framhållits vid 5 §, inte beviljas, ifall det redan skulle stå klart att ansökningen inte kommer att kunna bifallas.

Det kan tillfogas, att föreläggande för sökanden att väcka talan vid domstol ej innefattar skyldighet för honom att också visa för registermyndigheten att han gjort detta. Det blir i stället domstolen som gör det enligt 1:5. Men ifall tvistefrågan skulle höra under främmande jurisdiktion eller prövas av skiljemän, torde sökanden få visa att han ställt sig föreläggandet till efterrättelse; jfr vid 5:6 nedan.

## 7 §

Denna paragraf svarar mot 26 § tredje stycket SjöL<sup>140</sup> och rör vite.

Förslaget föreskriver, att vite som föreläggs i inskrivningsärende får be-

<sup>138</sup> Jfr 5 § lagen (1973:98) om inskrivningsregister.

<sup>139</sup> Jfr 19:10 JB.

<sup>140</sup> Jfr 19:4 JB.

stämmas till högre belopp än som eljest skulle gälla enligt 9 kap. 8 § första stycket RB. De beloppsbegränsningar som det lagrummet föreskriver – 5 000 kronor resp. vid förnyat vitesföreläggande 10 000 kronor – skulle med hänsyn till de värden som det i förevarande sammanhang kan vara fråga om stundom kunna äventyra vitesinstrumentets användbarhet. Försuttet vite skall dömas ut av registermyndigheten själv.

### 8 §

Denna paragraf svarar mot 27 § SjöL<sup>141</sup> och reglerar vissa beslut i inskrivningsärenden.

Enligt *första stycket* skall beslut varigenom ansökan i inskrivningsärende bifalls, avslås eller förklaras förfallen, föras in i luftfartygsregistret. På samma sätt behandlas beslut varigenom inskrivningsärende uppskjuts. Ty inskrivnings rättsverkan inträder genom ansökningen och det är därför väsentligt att registret genast ger besked om nytt ärende även om det inte kan slutligt avgöras samma inskrivningsdag. Däremot skall andra beslut i inskrivningsärenden, t. ex. beslut om föreläggande eller avvísingsbeslut, som i vissa fall fattas med stöd av RB:s regler, inte föras in i registret utan enligt 4 § andra stycket tas upp i dagbok eller akt. Endast beslut, som ej innebär bifall, skall motiveras. Det sker genom att skälen antecknas i dagbok eller akt.

I *andra stycket* föreskriver förslaget, att beslut som skall föras in i luftfartygsregistret meddelas genom sådan införing och skall anses ha det innehåll som framgår av registret. Det betyder först och främst, att registret har exklusivt vitsord i fråga om beslutets innehåll. Det innebär vidare, att beslutet tekniskt sett meddelas först då det – vanligen under eftermiddagen den kalenderdag på vilken inskrivningsdagen infaller – förs in i registret, ehuru det får rättsverkan redan från utgången av nämnda inskrivningsdag, till vilken det ju hänförs sig.

### 9 §

Denna paragraf svarar mot 28 § SjöL<sup>142</sup> och ålägger registermyndigheten att expediera vissa underrättelser om beslut i inskrivningsärenden.

Enligt *första stycket* skall sökande som beslut gått emot genast underrättas om beslutet så att han inte riskerar att försitta besvärstid. Detsamma gäller var och en som hörts i ärendet. Med sökande förstås även den som framställt begäran enligt 21 § andra stycket eller gjort anmälan enligt 30 § andra stycket. Om beslut som innefattar förvärvsinskrivning skall alltid den underrättas som senast var inskriven som fartygsägare. Att flera kan vara inskrivna som ägare till luftfartyg, som delägare eller som ägare i succession enligt villkorat förvärv, bör därvid uppmärksammas.<sup>143</sup>

Underrättelse skall enligt *andra stycket* alltid redovisas beslutsskälen, antecknade i dagbok eller akt enligt 5 § första stycket, och ge besked om vad som skall iaktas för att fullfölja talan mot beslutet.

<sup>141</sup> Jfr 19:12 JB.

<sup>142</sup> Jfr 19:13 JB.

<sup>143</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 558 f och 562.

## 10 §

Denna paragraf svarar mot 29 § första, andra och tredje styckena SjöL<sup>144</sup> och reglerar besvärörfarandet m. m.

Enligt *första stycket* skall talan mot beslut i inskrivningsärende föras i hovrätten. Om registermyndigheten förläggs till Stockholms tingsrätt såsom utredningen förutsatt (jfr 2.3), blir alltså Svea hovrätt besvärinstans. Besvärslagan skall ges in till registermyndigheten; jfr dock 52:2 RB.

Föreskriften att besvärstalan förs i hovrätt medför som sådan, enligt 21 § RP, att rättegångsbalkens bestämmelser om fullföljd av talan till hovrätten och högsta domstolen samt om rättegången där skall ha motsvarande tillämpning.

Såvitt gäller slutliga beslut blir besvärstiden enligt *andra stycket* fyra veckor från den inskrivningsdag på vilken beslutet meddelats.

Besvär över beslut, som införts i luftfartygsregistret, skall enligt *tredje stycket* antecknas där. Där skall då också göras anteckning om innehållet i lagakraftvunnet slutligt beslut med anledning av besvären.

## 11 §

Denna paragraf svarar mot 29 § fjärde stycket SjöL.<sup>145</sup> Den ålägger registermyndigheten att självmant och utan dröjsmål – dvs. på första inskrivningsdag<sup>146</sup> – till ny handläggning företa inskrivningsärende som återförvisats till myndigheten. Att högre rätts beslut har vunnit laga kraft, är därvid en självklar förutsättning.<sup>147</sup> Det bör anmärkas, att högre rätt aldrig kan bevilja inskrivning utan i stället vid behov skall återförvisa ärendet till registermyndigheten för ny handläggning, varvid de omständigheter som då föreligger får beaktas av myndigheten.

## 12 §

Denna paragraf svarar mot 38 § SjöL och reglerar, jämte 2:17 LLförslaget, anteckning i luftfartygsregistret av vissa inskrivningsrättsligt väsentliga rättsfakta.

Där de föreslagna föreskrifterna talar om luftfartyg eller luftfartygs ägare, följer av 1:1 och 2:4 att de tillika är tillämpliga i fråga om andel i eller villkorlig äganderätt till luftfartyg. I den sjörättsliga förebilden förhåller det sig – till följd av härledning av 13 § och 14 § tredje och fjärde styckena SjöL – på motsvarande sätt. Men på två ställen i 38 § SjöL anges föreskrifterna uttryckligen som tillämpliga på "inskriven rätt" varmed åsyftas villkorlig äganderätt. Det innefattar en övertydlighet, som kan ge upphov till miss- tolkning och som utredningen inte följer i sitt förslag. Därtill kommer, att det är tveksamt om det är lyckligt att låsa anteckningsföreskriften till just inskriven rätt. Utredningen erinrar om vad som anförts vid 2:6 om konkurrensen mellan överlåtarens och förvärvarens borgenärer och vill tillika föreslå att 38 § SjöL på dessa punkter (4 och 5) jämkas till överensstämmelse med förevarande förslag (jfr 3.16).

*Första stycket* av förslaget innehåller en katalog över de rättsfakta som skall antecknas i luftfartygsregistret. I *punkterna 1 och 2* är det fråga om

<sup>144</sup> Jfr 19:14 JB.

<sup>145</sup> Jfr 19:15 JB.

<sup>146</sup> Jfr prop. 1975:68 s. 29.

<sup>147</sup> Se 52:13 och 56:13 RB; jfr prop. 1970:20 s. B 537.

rättstvister. Talan om hävning eller återgång av förvärv av registrerat luftfartyg eller bättre rätt till sådant fartyg eller eljest i fråga, som angår inskrivning, t. ex. om visst förvärvsvillkor gäller eller inte, skall sålunda antecknas i registret. Detsamma gäller lagakraftvunnen dom eller lagakraftvunnet slutligt beslut i sådant mål. Dylik anteckning tjänar både registermyndigheten och den berörda allmänheten till varningssignal. Den sätter också, på det sätt som angetts vid 2:7, punkt för möjlighet till godtrosförvärv på bekostnad av rätt som görs gällande i den antecknade rättegången.

Som framgår av 5:6 skall det, enligt vad utredningens förslag förutsätter, ligga på domstolen att underrätta registermyndigheten om rättegång som avses i förevarande punkter. Om rättegång inför skiljenämnd eller utländsk domstol torde registermyndigheten få underrättas genom parts försorg.

I *punkt 3* tar förslaget upp det fall att luftfartygs ägare försatts i konkurs och sålunda berövats rådigheten över fartyget.<sup>148</sup> Av 1 kap. 1 § andra stycket och 2 kap. 4 § kan slutas, att även delägares konkurs resp. konkurs för den vars förvärv är villkorligt skall antecknas. Det får ankomma på konkursdomaren att underrätta registermyndigheten.<sup>149</sup> Eftersom konkursen kan behöva ställas i relation till inskrivningsdag, är det lämpligt att underrättelsen ger både datum och klockslag för konkursbeslutet.

I *punkterna 4 och 5* föreskrivs anteckning om exekutiva åtgärder i form av kvarstad, skingringsförbud, utmätning och exekutiv försäljning av registrerat luftfartyg resp. att sådan åtgärd upphävts, återgått eller eljest förfallit. Anteckning skall också göras när konkursförvaltare påkallat exekutiv försäljning av registrerat luftfartyg och när fartygsägares konkurs upphört. Sådan anteckning måste beaktas vid prövning av ansökan om förvärvsinskrivning eller inteckning; jfr vid 17 och 21 §§ nedan. Den måste också intressera tredje man som vill inlåta sig på rättshandling rörande fartyget.

I *andra stycket* tar förslaget upp föreskrift att registeranteckning skall avföras när den uppenbarligen inte längre kan vara av betydelse. En sådan föreskrift ingår redan i 2:17 LLförslaget men utredningen menar, att den har sitt berättigande också i InskrLförslaget. Däremot bör det vara tillräckligt att det endast i nämnda paragraf i LLförslaget erinras om att föreskrift i annan lag eller författning om att visst förhållande skall antecknas i luftfartygsregistret länder till efterrättelse. En sådan erinran kunde ju i och för sig helt undvaras.

### 13 §

Denna paragraf svarar mot 39 § SjöL<sup>150</sup> och reglerar officialrättelse av införing i luftfartygsregistret.

De viktiga rättsverkningar som är förenade med flertalet införingar i luftfartygsregistret gör det nödvändigt både att kunna rätta felaktiga införingar och att omge rättelseförfarandet med vissa formkrav. Med felaktig införing avses då sådan införing som på grund av misskrivning eller tekniskt fel i dataanläggning som används eller annat sådant missöde kommit att avvika från avsikten hos den som beslöt införingen. Rättsliga oriktigheter kan däremot bara angripas med rättsmedel, normalt genom besvär.

Enligt *första stycket* i förslaget skall registermyndigheten självmant rätta uppenbar oriktighet av denna typ i luftfartygsregistret. Tydligen kan därvid bl. a. behöva göras ingrepp i en genom oriktig införing etablerad företrä-

<sup>148</sup> Om fartyget inte skulle ingå i konkursboet – jfr 22 § KL – fyller naturligtvis anteckning ingen rättslig funktion utan kan och skall underlåtas.

<sup>149</sup> Jfr 9 § första stycket 9 konkursförordningen (1975:256).

<sup>150</sup> Jfr 19:17 JB.

desordning mellan rättsägare – fartygsägare eller inteckningsborgenärer – och i den mån en rättelse alltså skulle kunna vara till förfång för sådan rättsägare, skall registermyndigheten pröva efter skälighet hur företrädet skall vara. Med fartygsägare bör enligt utredningen utan vidare kunna jämföras den till vars förmån rådighetsinskränkande förvärvsvillkor gäller. Tillfälle att yttra sig skall först lämnas berörd part, om han är känd. Den myndighet som skall tillvarata statens rätt i ev. ersättningsmål enligt 5 kap. i förslaget skall också beredas tillfälle att yttra sig. Meddelas inte slutligt beslut i rättelseärendet samma dag som det tas upp, skall anteckning om ärendet, efter förebild i 19 kap. 18 § tredje stycket JB, göras i registret. Anteckningen tjänar till upplysning för tredje man om att riktigheten av en viss uppgift i registret har satts ifråga.

Beslut om rättelse skall enligt *andra stycket* meddelas genom införelse i registret och skall följaktligen meddelas i särskilt inskrivningsärende. Detta följer av 1:2, där inskrivningsärenden definierats. Skälen för beslutet skall redovisas i dagbok eller akt. Bevis eller handling, som utfärdats i enlighet med den oriktiga införelsen, skall ersättas med nytt bevis eller ny sådan handling. För det ändamålet skall registermyndigheten återfordra handlingen, göra den obrukbar och behålla den och handlingens innehavare vara skyldig att ge in den till myndigheten. Registermyndigheten skall kunna förelägga vite för att hävda editionsplikten.

I *tredje stycket* föreskrivs, att talan mot beslut om rättelse skall kunna föras ej endast av enskild som rättelsen berör utan också av den myndighet som bevakar statens rätt i ersättningsmål enligt förslagets 5 kap.

#### 14 §

De allmänna bestämmelserna om ansökan i detta kapitel skall, enligt vad utredningen föreslår i denna paragraf, ha motsvarande tillämpning även i fråga om begäran om inteckningsförnyelse och anmälan om att innehav av pantbrev har upphört. Att med sökanden i dessa sammanhang skall förstås den som framställt begäran eller gjort anmälan är självklart och behöver inte komma till uttryck i lagtexten.

#### 15 §

Denna paragraf svarar mot 30 § andra stycket SjöL<sup>151</sup> och 2 kap. 13 § andra stycket LLförslaget. Den ålägger registermyndigheten att, så långt det är möjligt, vaka över att inskrivningsplikt verkligen fullgörs och sätter för detta ändamål vitesinstrument i myndighetens hand. Att ingen beloppsbegränsning därvid gäller, följer av 7 §. Utredningen vill betona, att det här liksom i sjörätten, men till skillnad från vad fallet är enligt JB, rör sig om en skyldighet för myndigheten att gripa in då försummelse upptäcks.

Enligt 14:4 LLförslaget skall luftfartsverket, tullverket och polismyndigheterna biträda registermyndigheten med att vaka över att de som förvärvar luftfartyg eller andel i luftfartyg också söker inskrivning.

<sup>151</sup> Jfr 20:3 JB.

## 16 §

Denna paragraf svarar mot 30 § tredje stycket SjöL.<sup>152</sup> Den berättigar den som söker inskrivning av förvärv av luftfartyg, andel däri eller villkorlig äganderätt därtill att söka inskrivning även på vägnar av föregående led i fångeskedjan, om han behöver det för att vinna bifall till sin egen inskrivningsansökan. Detta beror på att sökanden kan vara beroende av att kunna åberopa en sammanhängande inskriven fångeskedja fram till sitt eget förvärv. Utredningen återkommer till det vid 17 §. För att denna rätt skall kunna utnyttjas måste editionsplikt vila på tidigare ägare och förslaget tar upp föreskrift därom.

Av 2:18 LLförslaget, som ger förevarande paragraf motsvarande tillämpning på förfarandet i registreringsärenden, följer att sökanden också skall kunna anmäla luftfartyget för registrering på tidigare ägares vägnar om det behövs. Därigenom söker han också inskrivning för dennes förvärv. Det följer av 2:2. Vid avregistrering gäller 2 kap. 14 § andra stycket andra punkten LLförslaget.

## 17 §

Denna paragraf svarar mot 33 § SjöL.<sup>153</sup> Den reglerar avslag på inskrivningsansökan och indirekt därmed även bifall, eftersom följderna av att ingen av här angivna avslagsgrunder är tillämplig blir att ansökningen skall bifallas. Utredningen erinrar om innehållet i 1:1 och 2:4.

*Första stycket* katalogiserar avslagsgrunderna i nio punkter. De båda avslagsgrunder som inleder katalogen är av formell natur. Den *första punkten* föreskriver avslag för det fall att skriftlighetskravet, sådant det formulerats i 3 §, inte iakttagits. Den *andra punkten* går, i överensstämmelse med föreskriften i 2:1, ut på att ansökan skall avslås, om det fartyg förvärvet avser ej är registrerat och inte heller blir det senast samtidigt som förvärvet eljest skulle skrivas in. Det är i och för sig inte någon avslagsgrund, att det berörda fartyget egentligen skall avregistreras men tillsvidare blivit kvar i registret på grund av spärregeln i 2:9 LLförslaget. Det är visserligen ej sannolikt att sådant fartyg skall bli föremål för fortsatt omsättning men där det sker saknas anledning att vägra inskrivning. Däremot blir det, som skall framgå vid 22 § nedan, inte tillåtet att i det läget vinna in-teckning i fartyget.

Den *tredje punkten* i avslagskatalogen kräver att förvärvet skall styrkas för att inskrivningsansökningen skall kunna bifallas. Härunder hör det fall då det brister i bevisningen.

I *punkt 4* reses det från såväl det sjörättsliga som fastighetsrättsliga inskrivningssystemet välkända kravet på sammanhängande inskriven fångeskedja. Den som söker inskrivning av förvärv av registrerat luftfartyg skall följaktligen, förutsatt att fångesmannens rätt kunnat vara inskriven i luftfartygsregistret, kunna åberopa sådan inskrivning för att vinna bifall. Undantag gäller endast för förvärv på grund av exekutiv försäljning.

I fråga om kravet på sammanhängande inskriven fångeskedja är förslaget, till skillnad från den sjörättsliga förebilden, ej motiverat av hänsyn till stämpelskattelagens regler.<sup>154</sup> Luftfartygsförvärv är nämligen inte stämpelskattepliktiga och utredningen föreslår inte heller att sådan skatteplikt införs. Behovet av god ordning i inskrivningsförhållandena talar emellertid för att

<sup>152</sup> Jfr 20:4 JB.

<sup>153</sup> Jfr 20:6 och 7 JB.

<sup>154</sup> Se prop. 1975:68 s. 30.

man likväl följer det sjörättsliga exemplet och detta blir i själva verket föga betungande för sökanden, eftersom han dock alltid måste styrka sin rätt genom härledning åtminstone till senast inskrivne ägaren. Har fartyget förvärvats från utlandet eller skall det av annan anledning överföras hit från utländskt register, följer av 2 § KonvL att krav på bevis om sökandens rätt gör halt vid senaste utländska inskrivning, förutsatt att den förra registreringsstaten tillträtt inskrivningskonventionen. Det torde f. ö. följa av erkända grundsatser om statsmakts suveränitet att även inskrivning i icke-konventionsstat bör kunna vinna motsvarande erkännande; att kräva bevisning om fångeskedja genom utomlands inskrivna led ända till tillverkaren eller inskrivning i konventionsstats register kunde föra till orimligheter.

*Punkterna 5 och 6* tar sikte på de rättssystematiskt men knappast praktiskt betydelsefulla fall då förvärvaren kunnat göra förvärvet gällande endast såsom godtrosförvärv enligt förslagets 2:7 men det brister i där föreskriven förutsättning.

*Punkt 7* beaktar, att kvarstad och skingringsförbud är exekutiva åtgärder som syftar till att bevara egendomen som tillgänglig för utmätning i gäldenärens bo. Om det luftfartyg, den andel däri eller den villkorliga rätt därtill som förvärvet avser är föremål för kvarstad eller skingringsförbud för anspråk mot överlåtaren, skall följaktligen ansökningen avslås. Det gäller vare sig åtgärden var ett faktum vid förvärvstillfället eller vidtogs därefter men före utgången av den inskrivningsdag då inskrivningsansökningen gjordes<sup>155</sup> och vare sig den vidtagits för att säkerställa fordringsanspråk eller anspråk på bättre rätt.<sup>156</sup> På samma sätt behandlar förslaget under denna punkt det fall att överlåtaren försatts i konkurs före utgången av den inskrivningsdag då ansökningen görs.

Här som eljest är det naturligtvis nödvändigt att registermyndigheten känner till det rättsfaktum som utgör avslagsgrund. På grund av systemet med intermitterande handläggning av inskrivningsärenden, knuten till inskrivningsdagar med statiskt rättsläge mellan dessa, är det också ett principiellt ofrånkomligt krav att myndigheten fått kännedom därom före utgången av den inskrivningsdag på vilken ärendet avgörs.

Bli inskrivningshinder som en följd av bristfällighet eller för sen information till registermyndigheten inte beaktat i ärendet, kan rättelse ej åstadkommas besvärsvägen; dylik rättelse förutsätter nämligen att myndigheten gjort fel. Men av 2:5 följer, att frågan om förvärvets rättsstridighet kan prövas rättegångsvägen.

Utredningen vill betona att utmätning ej skall utgöra hinder mot förvärvsinskrivning. Utsökningsborgenärens rätt gäller utan vidare mot ny ägare<sup>157</sup> och behöver alltså inte skyddas genom avslag på inskrivningsansökningen. Har utmätningen däremot förts så långt som till lagakraftvunnen exekutiv försäljning, är saken i ett annat läge. Detta läge möter i *punkt 8* där exekutivköp, som konkurrerar med det återopade förvärvet, ges företräde så att inskrivning av det sistnämnda inte kommer i fråga. Företrädet grundas närmast på 213 a § ULförslaget (jfr 3.10.1).

Under *punkt 9* ryms slutligen andra fall då det återopade förvärvet är ogiltigt eller inte kan göras gällande och det är uppenbart att det förhåller sig så. Exempel på dylika fall är förvärv på grund av överlåtelse från någon som var omyndig eller i konkurs och förmyndaren resp. konkursförvaltaren

<sup>155</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 615; se även s. 554 ff.

<sup>156</sup> Inte heller SjöL gör någon skillnad mellan kvarstad för bättre rätt och kvarstad för fordran, ehuru det i och för sig kunnat göras.

<sup>157</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 615.

Frågan om utmätning eventuellt kan nödgas vika för godtrosförvärv på grund av inskrivning har utredningen berört ovan vid 2:7.



inte medverkat.<sup>158</sup> Ett annat är att fartyget tidigare överlåtits till annan som redan hunnit söka inskrivning.

I *andra stycket* slår förslaget fast, att det i punkterna 5–7 av avslagskatalogen i första stycket upptagna avslagsgrunderna inte skall tillämpas då villkorlig äganderätt på grund av det åberopade förvärvet redan skrivits in. Det är alltså i detta läge fråga om den inskrivningsansökan som förvärvaren, efter att enligt 2:4 ha vunnit inskrivning för sitt fång medan det är ofullbordat, gör enligt 2:3 när förvärvet fullbordats. De nämnda avslagsgrunderna, vilkas syfte är att hindra att sakrättsskydd vinnas med orätt, är naturligtvis inte tillämpliga då. Sakrättsskydd har redan vunnits genom inskrivningen av förvärvet i det villkorade skedet. Den sålunda skyddade rätten innebär ju, att förvärvaren skall kunna i avtalsenlig ordning göra sig till slutlig ägare av den egendom förvärvet avser.

I anslutning till 2:6 (jfr 3.2.3) har utredningen hävdlat, att förvärv av säljares rättigheter enligt fartygsköpekontrakt, som gett upphov till fullbordat förvärv för köparen, måste kunna vinna borgenärsskydd på grund av denuntiation till köparen även till den del rättighetsförvärvet subsidiärt avser fartyget för det fall att köparen häver köpet och därmed återför fartyget i säljarens hand. Bestämmelsen i första stycket 7 bör i så fall inte hindra inskrivning av det dessförinnan ej inskrivningsbara fartygsförvärv som förvärvet av säljarättigheterna innefattat. Någon uttrycklig bestämmelse för detta speciella fall – där också denuntiationen verkar enligt analogisk lagtillämpning – har utredningen emellertid inte funnit behövlig.

#### 18 §

Denna paragraf svarar mot 34 § första stycket SjöL. Den reglerar avslag på ansökan att inskrivning av villkorlig äganderätt skall avföras. Sådan ansökan skall avslås, om det allmänna skriftlighetskravet i 3 § ej infriats eller om det inte styrks att förvärvaren förlorat sin rätt. Som anförts vid 2:4 menar utredningen, att ej endast överlåtarens utan också förvärvarens hävning bör kunna åberopas för att få inskrivningen av dennes rätt avförd ur luftfartygsregistret. En sådan analogisk tillämpning av 2:4 möter intet hinder i avfattningen av förevarande paragraf.

#### 19 §

Denna paragraf svarar mot 37 § SjöL.<sup>159</sup> Den reglerar den inskrivningsrättsliga behandlingen av relevanta förvärvsvillkor, som är en av grundvalarna för vederhäftig registerföring.

I *första stycket* är det fråga om sådana förvärvsvillkor som betingar förvärvets fullbordan, vare sig de öppet uppträder som sådana eller ger sig ut för att betinga förvärvets bestånd. Jämte äganderättsförbehåll är här bevarad hävningsrätt på överlåtarens sida det praktiskt viktigaste fallet. Förvärvsvillkor, som – t. ex. i form av hävningsrätt för köparen – i realiteten bara går ut över förvärvets bestånd och som i regel inte heller ger sig ut för något annat, saknar intresse i detta sammanhang. Utredningen erinrar om vad som anförts vid 2:3 och 4 ovan. Finner registermyndigheten, då förvärv skall skrivas in, att förvärvet är förenat med villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa därmed, skall även villkoret skrivas

<sup>158</sup> Jfr dock prop. 1973:42 s. 565, där lagrådet räknar med avslag emedan förvärvet i sådana fall ej är styrkt (punkt 3).

<sup>159</sup> Jfr 20:7 och 14 JB.

in och det skall myndigheten göra självmant. Sådan inskrivning kan bara företas i samband med inskrivningen av förvärvet självt. Det är inskrivningen av villkoret – genom anmärkningen ”Ofullbordat fång” under förvärvsinskrivningen<sup>160</sup> – som ger förvärvsinskrivningen dess rättsliga innebörd och begränsning.

Så länge villkoret gäller har överlåtare och förvärvare endast i förening möjlighet att råda över fartyget. Denna sakrättsliga tvångsgemenskap får publicitet genom inskrivningen och anses därigenom komma till tredje mans kännedom; det följer av förslaget 2:10. I och för sig är förvärvsvillkor, som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa därmed, giltigt och verksamt även utan inskrivning.<sup>161</sup> Men först genom att bli känt både för registermyndigheten, som därigenom måste beakta det vid fortsatt inskrivning och in-teckning i fartyget, och för tredje man, som följaktligen inte kan i god tro göra gällande konkurrerande rättsförvärv till fartyget, blir villkoret sakrättsligt verksamt fullt ut. Endast på det sättet får förvärvet en materiellt riktig inskrivningsrättslig behandling. Detta framgår av uttrycklig föreskrift i 3:8 och är i övrigt underförstått i 2:7; jfr 268 resp. 20 § SjöL.

I *andra stycket* reglerar förslaget den inskrivningstekniska behandlingen av sådana förvärvsvillkor som, utan att gå ut över förvärvets fullbordan eller bestånd, begränsar förvärvarens rådighet över fartyget så att han inte kan utan vidare överlåta, in-teckna eller pantsätta det. Därmed likställer förslaget motsvarande rådighetsinskränkning genom annans på testamente grundade rätt att nyttja fartyget; jfr 12:6 ÄB.

Förekomsten av rådighetsinskränkande förvärvsvillkor skall registermyndigheten beakta självmant lika väl som sådana villkor som betingar förvärvets fullbordan. Det enbart rådighetsinskränkande villkoret intar emellertid den särställningen att det kan föras in i registret även sedan förvärvet självt blivit inskrivet och alltså närhelst myndigheten får kännedom därom. Införingen görs i form av anteckning, genom anmärkningen ”Rådighetsinskränkning” under förvärvsinskrivningen.<sup>162</sup>

Att registermyndigheten skall självmant beakta förekomsten av förvärvsvillkor innebär att om myndigheten, vid den omsorgsfulla granskning av förvärvshandlingar och annat utredningsmaterial som under alla förhållanden måste företas vid förvärvsinskrivning, finner anledning att räkna med att förvärvet är förenat med inskrivningsrättsligt relevant förvärvsvillkor så skall myndigheten utrona hur det förhåller sig därmed. Medan ett rent köpebrev ej utan vidare behöver föranleda någon efterforskning av detta slag bör däremot hänvisning från köpebrev till köpekontrakt föranleda myndigheten att fordra in kontraktet för granskning. Detsamma gäller, om köparen ännu ej tagit leverans av fartyget och det inte framgår att avhändelsen är slutlig så att säljaren inte kommer att kunna häva köpet och behålla fartyget vid utebliven leveranslikvid (jfr vid 2:6 ovan); att säljaren är bevarad vid sådan rätt att hålla sin prestation inne som avses i 14 § lagen (1905:38 s. 1) om köp och byte av lös egendom, eventuellt avtalsvis (uttryckligen eller konkludent) förstärkt till sakrättsligt verksamt retentionsrätt, påverkar däremot ej detta spörsmål.

Råder tvekan om förekomsten av förvärvsvillkor eller om innebörden av sådant villkor, får utredning därom inhämtas i vanlig ordning; jfr 6 §

<sup>160</sup> På detta sätt är det ordnat vid inskrivning av skeppsförvärv.

<sup>161</sup> Jfr Hessler s. 189 ff.

<sup>162</sup> Så sker vid motsvarande införing i skeppsregistret.

första stycket.

Rådighetsinskränkande förvärvsvillkor som avses i andra stycket behöver i och för sig ej antecknas i registret för att bli verksamma.<sup>163</sup> Men för att vinna full sakrättslig verkan är de likväl, på samma sätt som äganderättsförbehåll och därmed jämförbara villkor, beroende av att komma till registermyndighetens och tredje mans kännedom. Och det gör de genom att antecknas i registret; jfr 2:10.

#### 20 §

Denna paragraf, som inleder kapitlets inteckningsavsnitt, svarar mot 281 § SjöL.<sup>164</sup> Den formaliserar ägarbegreppet i inteckningsärenden så att såsom ägare skall behandlas den för vars förvärv inskrivning senast sökts. Att inteckning likväl inte beviljas förrän förvärvsinskrivning också beviljats, följer av 22 § andra stycket.

Den som sökt inskrivning för andelsförvärv faller naturligtvis ej ensam under det formaliserade ägarbegreppet. Det gör däremot den vars förvärv ej är fullbordat, ja också den som övertagit hans rätt. Sådan förvärvare kan likväl ej vinna inteckning utan fångesmannens samtycke. Det följer av 22 § första stycket 3.

#### 21 §

Denna paragraf svarar mot 282 § SjöL.<sup>165</sup> Den erinrar i *första stycket* om att inteckning skall sökas av fartygsägaren; jfr 3:1. Det framgår av 3 § att ansökningen skall göras skriftligen. Men med hänsyn till den tekniska konstruktion av panträtt på grund av inteckning som utredningen föreslår kan naturligtvis ingen annan skriftlig handling träda i stället för ansökningshandlingen. Inteckningsansökan, för vilken blankett torde få utfärdas genom domstolsverkets försorg, skall innehålla uppgift om det luftfartyg vari inteckningen skall meddelas och det belopp på vilket den skall lyda.

I *andra stycket* föreskrivs att pantbrevet skall ges in vid begäran om in-teckningsförnyelse enligt 3:15, om begäran ej görs av fartygsägaren själv; jfr 29 §.

#### 22 §

Denna paragraf svarar mot 283 § SjöL.<sup>166</sup> Den reglerar prövning av in-teckningsansökan.

I *första stycket* tar förslaget upp en katalog om sju punkter över grunder för avslag på in-teckningsansökan. Om bifall till sådan ansökan handlar 23 §.

Punkterna 1 och 2 föreskriver avslag på in-teckningsansökan, dels när skriftlighetskravet i 3 § eller kraven i 21 § första stycket ej infriats, dels när in-teckning söks i ej in-teckningsbar egendom såsom fartygsandel eller flera fartyg gemensamt.

*Punkt 3* behandlar förvärvsvillkor. Sådana villkor som betingar fullbordan av sökandens förvärv gör också hans fångesmans medgivande till ansökningen nödvändigt för att inte avslag skall drabba denna. Villkor som ute-slutande går ut över hans rätt att söka in-teckning i fartyget kräver i stället

<sup>163</sup> Se Hessler s. 463 ff.  
Jfr prop. 1970:20 s. B  
599.

<sup>164</sup> Jfr 22:1 JB.

<sup>165</sup> Jfr 22:2 JB.

<sup>166</sup> Jfr 22:3 JB.

sådant medgivande av den till vars förmån villkoret gäller, dvs. i regel överlåtaren själv. För att förvärvsvillkor skall utgöra inteckningshinder förutsätts enligt förslaget, att det är infört i registret eller införs där senast den inskrivningsdag då inteckningen söks.

Under *punkt 4* för förslaget det fall att fartyget skall avregistreras. Att ett luftfartyg för vilket inträtt avregistreringsgrund likväl tills vidare blir kvar i registret, t. ex. emedan inteckningsborgenärs samtycke uteblivit eller pantbrev förkommit, innebär alltså ej att det kan nyintecknas. Ty då skulle ju ännu ett avregistreringshinder kunna etableras.

*Punkt 5* gör generalexekution till inteckningshinder.

Om sålunda sökanden eller, ifall inteckning söks av delägare, någon av sökandena är i konkurs eller försätts i konkurs samma inskrivningsdag (uttrycket därvid taget, inte som rättsligt begrepp utan som tidsangivelse) som inteckning söks, skall ansökningen avslås, förutsatt att fartyget eller den konkursdrabbade delägarens andel hör till konkursboet.<sup>167</sup> Det skall åligga sökanden att visa, att egendomen ej hör till hans konkursbo, för att han skall undgå avslag.

Skulle sökanden åberopa sig på ett ofullbordat förvärv och hans fångesman vara i konkurs, hör det fallet inte hemma under förevarande punkt. I stället får konkursen beaktas vid prövningen enligt punkt 3 av fångesmannens medgivande till inteckningsansökningen.

Konkursbeslut kan inte särskilt ofta komma till registermyndighetens kännedom utan dröjsmål, även om det bör åligga konkursdomaren att underrätta myndigheten.<sup>168</sup> I så fall kan det tänkas, att inteckning söks och beviljas i strid med inteckningshindret. Detta kommer då att leda till att konkursboet får tillgång till ägarhypotek. Själv kan konkursgäldenären ju i princip inte råda över fartyget genom pantsättning; numera erbjuder visserligen KL möjlighet till godtrosvärv i konkursens inledningsskede av panträtt på grund av sådan inteckning.<sup>169</sup>

*Punkt 6* reglerar specialexecutions karaktär av inteckningshinder.

Om luftfartyget, andel däri eller villkorlig äganderätt därtill är föremål för kvarstad eller skingringsförbud eller blir föremål för sådan åtgärd senast den inskrivningsdag (uttrycket också här taget som tidsangivelse) som inteckning söks, skall ansökningen avslås. Det står i god överensstämmelse med åtgärdens karaktär av rådhetsinskränkning. Utredningen erinrar om 17 § första stycket 7.

Vad beträffar utmätning så regleras dess förhållande till inteckning av 9 § FRL. I och för sig skulle därmed utmätning inte behöva utgöra inteckningshinder annat än då det är fartygsandel som tagits i mät.<sup>170</sup> Emellertid räknar nämnda lagrum med företräde för utmätning framför inteckning under förutsättning att de sammanträffar till tiden – "samma dag" – och en sådan företrädesordning skulle strida mot art. I (2) i inskrivningskonventionen. Därför tar förslaget upp utmätning som generellt inteckningshinder, f. ö. i överensstämmelse med 12 § gällande InskrL.

Skulle utmätning och inteckning komma att konkurrera, emedan inteckning beviljats i strid med utmätning som var okänd för registermyndigheten, får konkurrensen liksom hittills lösas av 9 § FRL trots att detta inte stämmer väl med inskrivningskonventionen. God konventionsenlig ordning kommer till slut att uppnås, ifall lagberedningens förslag till ändring i 9 § FRL, upp-

<sup>167</sup> Jfr 22 § KL.

<sup>168</sup> Jfr 9 § första stycket 9 konkursförfordningen (1975:256).

<sup>169</sup> Jfr 20 och 21 §§ KL.

<sup>170</sup> Jfr 22:3 JB och SOU 1969:5 s. 195.

taget i dess betänkande Utsökningsrätt XIII (SOU 1974:55), genomförs. Det går nämligen ut på att utmätning ej skall kunna konkurrera med in-teckningen förrän ärende om anteckning om utmätningen tas upp på inskrivningsdag. Till dess torde man vid tillämpningen av 9 § FRL få utgå från att med "samma dag" i detta sammanhang måste förstås inskrivningsdag (uttrycket också här taget som tidsangivelse).<sup>171</sup>

Utmätning som in-teckningshinder kompletteras av föreskrift i *punkt 7* enligt vilken in-teckningsansökan skall avslås, om luftfartyget, andel däri eller villkorlig äganderätt därtill frångått sökanden genom exekutiv försäljning.

I *andra stycket* tar förslaget upp en föreskrift om uppskov i in-teckningsärendet för det fall att sökanden ej vunnit inskrivning av sitt förvärv och inskrivningsärendet skjuts upp. Det är naturligt att då också skjuta upp in-teckningsärendet. Ett fall då detta kan tänkas är då talan om bättre rätt till luftfartyget väckts och antecknats i registret enligt 12 § eller anmälts för anteckning där. Förhållandet utgör nämligen enligt 6 § *andra stycket* grund för uppskov med förvärvsinskrivning. Om in-teckning likväl beviljas under sådan rättegång skulle det visserligen inte medföra annat än att ett ägarhypotek tillförs den som vinner målet. Att pantbrevet skulle kunna missbrukas till skada för rätt ägare, behöver i och för sig ej tas med i beräkning. Det utsluts av registeranteckningen rörande rättegången och den publicitetsverkan som dylik anteckning har enligt 2:10.

### 23 §

Denna paragraf svarar mot 284 § SjöL.<sup>172</sup> I *första stycket* dras slutsatsen av att intet hinder mot in-teckning möter enligt 22 §. Då skall alltså in-teckning beviljas och pantbrev utfärdas på grund av in-teckningen.

Det får som antytts vid 3:2 förutses att, ehuru den nya konstruktionen av panträtt på grund av in-teckning berövar borgenären den huvudroll han för närvarande har såsom sökande i in-teckningsärende, så kommer han i fortsättningen ofta nog att uppträda på ägarens-sökandens vägnar och med stöd av redan företagen pantförskrivning av pantbrevet. Panträtt kan då uppstå från utgången av den inskrivningsdag då in-teckningen beviljades och registermyndigheten har att lämna ut pantbrevet till borgenären.

I vissa fall skall pantbrev utfärdas på grund av inskrivning av främmande registerpanträtt. Det följer av 7 § KonvLförslaget. Hänvisning till KonvL är upptagen i 1:2.

*Andra stycket* upptar hänvisning till de bestämmelser i lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling enligt vilka nytt pantbrev skall utfärdas i stället för dödadt sådant. Därmed syftas närmast på 10 § nämnda lag. Lagen omfattas av utredningens förslag till följdlagändringar (jfr 3.7).

### 24 §

Denna paragraf svarar mot 285 § SjöL och föreskriver avslag på begäran om in-teckningsförnyelse, ifall skriftlighetskravet i 3 § eller kraven i 21 § *andra stycket* ej infriats. Intet materiellt krav gäller för bifall.

<sup>171</sup> Jfr SOU 1974:55 s. 193 f.

<sup>172</sup> Jfr 22:5 JB.

## 25–31 §§

Dessa paragrafer svarar mot 286–292 §§ SjöL<sup>173</sup> och reglerar fastställelse av viss inbördes företrädesordning mellan in-teckningar som söks samma dag och därför eljest enligt 3:12 skulle ge lika rätt (25 §), utbyte av pantbrev (26 §), nedsättning av in-teckning (27 §), dödning av in-teckning (28 §), ingivande av pantbrev vid borgenärssamtycke till åtgärd enligt 25–28 §§ (29 §), innehavsanteckning (30 §) och anteckning om verkan av exekutiv försäljning m. m. på in-teckning (31 §).

Utom vid innehavsanteckning är det fartygsägaren som uppträder som sökande i dessa ärenden.

I fråga om innehavsanteckning vill utredningen påpeka, att förslaget i den delen inte fullt ut efterbildar sjörätten. Enligt 291 § SjöL skall ägaren vara antecknad som innehavare om ingen annan är antecknad. Den ordningen går tillbaka på ett av 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek betingat särdrag.<sup>174</sup> Det behöver alltså ej efterbildas här.

När anteckning om inverkan på in-teckning av fartygets exekutiva försäljning gjorts bör in-teckningen avföras ur registret ifall den blivit helt utan verkan. Ingen dödning fordras alltså.<sup>175</sup>

## 3.2.6 5 kap. Särskilda bestämmelser

## 1 §

Denna paragraf svarar mot 349 § SjöL.<sup>176</sup> Den reglerar statens ersättningsansvar för rättsförlust på grund av godtrosförvärv eller tekniskt fel i luftfartygsregistret m. m. och sanktionerar därigenom registrets vederhäftighet. Andra regler om statligt skadeståndsansvar finns i SkL.<sup>177</sup>

Första stycket tar sikte på de rättsförluster som kan inträffa som följd av godtrosförvärv av luftfartyg, andel däri eller rätt därtill enligt 2:7 eller av panträtt i luftfartyg enligt 3:9. Till skillnad från vad fallet är i fastighetsrätten, där godtrosförvärv stundom ej kan göras gällande emedan den rättsliga bristen i överlåtarens eller upplåtarens förfoganderätt var särskilt djupgående,<sup>178</sup> skall det luftrettsliga godtrosförvärvet i likhet med det sjörettsliga enligt förslaget trots det gå ut över rätte ägaren eller den till vars förmån rådhetsinskränkning gällde. Den förlust som denne lider kan enligt förslaget ersättas av statsmedel i den mån han inte har sig själv att skylla. För sistnämnda fall skall tredje stycket gälla.

Rättsförlust på grund av godtrosförvärv kan också tänkas härröra av myndighetsfel, t. ex. genom försummelse att göra viss relevant införing i luftfartygsregistret. I så fall kan skadeståndsrätt föreligga också enligt SkL. Därvid gäller som ytterligare förutsättning för skadeståndsrätt att berättigade anspråk på kvalitet i myndighetsutövningen åsidosatts (den s. k. standardregeln). Kvalitetsanspråken måste enligt utredningens mening ställas högt i en hantering av detta slag.

I andra stycket berättigas den till ersättning av statsmedel vilken lider förlust till följd av tekniskt fel i luftfartygsregistret vid användning av automatisk databehandling eller i anordning som hos registermyndigheten eller annan statlig myndighet är ansluten till registret. I 2:1 LLförslaget har

<sup>173</sup> Jfr 19:21, 22:6, 8–10, 12 och 13 JB.

<sup>174</sup> Jfr art. 1c. Konventionen införd i prop. 1973:42 s. 380 ff.

<sup>175</sup> Jfr 5:15 fartygsregisterförordningen (1975:927).

<sup>176</sup> Jfr 18:4 JB och 9 § lagen (1973:98) om inskrivningsregister.

<sup>177</sup> Se närmast 3:2.

<sup>178</sup> Jfr 18:3 JB.

utredningen tagit in föreskrift som ger regeringen befogenhet att låta lägga registerföringen under automatisk databehandling. Den sjörettsliga registrerings- och inskrivningsverksamheten är redan ordnad på det sättet. Man får i detta sammanhang räkna med sådant som fel på terminal eller s. k. skrivare eller i den centrala s. k. databasen. Förlust kan då vållas t. ex. genom att registermyndigheten på grundval av egen terminalstyrd upplysning om registerinnehållet kommer till felaktigt beslut eller genom att missvisande information via terminal når någon som vill inlåta sig på rättshandling rörande luftfartyg.

Det bör framhållas, att statsansvaret ej skall omfatta förlust på grund av fel som hänför sig till anordning i enskilt bruk, såsom presentations-terminal som är ansluten till datasystemet. Sådan förlust får den enskilde söka gottgjord på annat sätt eller bära själv. Men det skall på den andra sidan inte spela någon roll, ifall ett fel kan hänföras till presentationsterminal hos den ena eller andra statsmyndigheten.<sup>179</sup> Det är f. ö. osäkert om annan statsmyndighet än registermyndigheten själv kommer att använda egen anknytning till ett eventuellt datasystem och osannolikt att allmänheten i så fall skulle komma att utnyttja sådan anknytning i informationssyfte.

Statsansvaret skall inte förutsätta fel eller försummelse på statsmyndighets sida. Det betyder visserligen ej att orsaken till skadebringande tekniskt fel skulle vara betydelselös. I förarbetena till lagen (1973:98) om inskrivningsregister, som ytterst utgör förebilden till regleringen, har tveksamhet markerats för det fall att det tekniska felet skulle vållas av någon utomstående.<sup>180</sup> Här som där får problemet överlämnas till rättstillämpningen. Men enligt utredningens mening talar goda skäl för statsansvar även i dylika fall.

*Tredje stycket* räknar med möjligheten att den skadelidande medverkat till förlusten genom att utan skälig anledning underlåta att vidta åtgärd för att bevara sin rätt, alltså genom oförsvärlig passivitet, eller genom att eljest själv medverka till sin förlust. I så fall skall ersättningen kunna sättas ned eller falla bort helt. Detta svarar delvis mot 3:4 SkL där den som utan skälig anledning förhållit sig passiv riskerar motsvarande påföljd.

## 2 §

Denna paragraf svarar mot 350 § SjöL.<sup>181</sup> Den reglerar rätt till ersättning av statsmedel för den som lidit skada till följd av rättelse i luftfartygsregistret.

Rättelse av införing kan tänkas gå ut över någon som förlitat sig på införingens vederhäftighet, t. ex. en kreditgivare vilken räknat med den prioritet som registret felaktigt angav för hans pantbrev eller en förvärvare som litat på att hans fångesman, såsom registret med orätt gav vid handen, ägde förfoga över fartyget utan rådighetsinskränkning. Om då införingen rättas, kan den som satt lit till den rättade införingen ej göra gällande rätt till fartyget med åberopande av sin goda tro och det felaktiga registerinnehållet.<sup>182</sup> Den skada han lider till följd av detta skall han enligt förslaget få gottgjord av statsmedel, förutsatt att han inte med hänsyn till felets beskaffenhet eller eljest bort inse att fel förelåg.

<sup>179</sup> Annorlunda enligt 9 § lagen (1973:98) om inskrivningsregister.

<sup>180</sup> Jfr prop. 1973:13 s. 49.

<sup>181</sup> Jfr 19:19 JB.

<sup>182</sup> Jfr för fastighetsrättens del Stark s. 279.

## 3-5 §§

Dessa paragrafer svarar mot 351, 352 och 353 §§ SjöL.<sup>183</sup>

I 3 § bemyndigas regeringen utse myndighet som skall företräda staten i ersättningsmål enligt 1 eller 2 §. I såväl fastighetsrättsliga som sjörättsliga ersättningsmål företräds staten av kammarkollegiet.<sup>184</sup> Utredningen räknar med att uppdraget också i detta sammanhang anförtros kollegiet, som vid behov måste få anlita särskild juridisk expertis.

I 4 § ges regler som, i noggrann överensstämmelse med den sjörättsliga resp. fastighetsrättsliga förebilden, syftar till att ersättningsanspråk mot staten enligt 1 § skall kunna handläggas i samma rättegång som en för sådant anspråk grundläggande tvistefråga om beståndet av rätt till luftfartyg. Och 5 § ger staten regressrätt gentemot annan som på skadeståndsrättslig grund kan vara skyldig att gottgöra ersättningssökandens förlust samt föreskriver att statsersättning, som fastslagits genom dom, ej skall behöva betalas ut förrän domen vunnit laga kraft.

## 6 §

I denna paragraf tar förslaget upp föreskrift, som motsvarar 354 § SjöL och är avsedd att säkerställa information till registermyndigheten om inskrivningsrättsligt relevanta rättstvister. Förslaget nämner tvist om hävning eller återgång av förvärv av registrerat luftfartyg eller om bättre rätt till sådant fartyg eller eljest i fråga som angår inskrivning i luftfartygsregistret. Det följer av 1:1 och 2:4, att domstolen skall informera registermyndigheten på samma sätt, ifall tvisten rör andel i eller villkorlig äganderätt till registrerat luftfartyg. Med fråga som angår inskrivning avses t. ex. tvist om giltigheten av visst förvärvsvillkor. Av 4:12 följer, att informationen skall föranleda anteckning i luftfartygsregistret.

Förslaget utesluter ej att registermyndigheten informeras genom parts försorg. Det torde bli fallet när tvisten prövas av utländsk domstol eller av skiljemän.

### 3.2.7 Övergångsbestämmelser

#### 3.2.7.1 Allmänna synpunkter

Förslaget till InskrL innebär att en ny ordning skapas för inskrivning av äganderätt till och inteckning i luftfartyg som kan registreras här i landet. Som allmän princip för ny lags tillämplighet på äldre rättsförhållanden gäller att den nya materiella regleringen normalt äger giltighet endast i fråga om förhållanden, som uppkommit efter ikraftträdandet, medan däremot nya processuella bestämmelser blir tillämpliga på förfaranden som utspelas efter ikraftträdandet även om förfarandet rör äldre förhållanden. Dessa grundsatser bör också upprätthållas vid avfattandet av övergångsbestämmelserna till den föreslagna lagstiftningen. I den mån särskild övergångsregel inte ges för visst fall bör dessa grundsatser gälla även utan en uttrycklig principförklaring i övergångsbestämmelserna.

I vissa fall kan särskilda skäl tala för att övergångsbestämmelser av re-

<sup>183</sup> Jfr 18:5-7 JB.

<sup>184</sup> Se 3 § instruktionen (1965:702) för kammarkollegiet.



troaktiv natur ändock bör ges med avseende på materiella rättsförhållanden. I fråga om InskRL-förslaget gäller detta huvudsakligen panträttsreglerna men även i viss mån de materiella rättsverkningarna av förvärvsinskrivning. Sålunda bör de nya reglerna om godtrosförvärv på grund av inskrivning kunna åberopas gentemot rätt ägare vars förvärv skett före ikraftträdandet. Den rätte ägaren är nämligen i detta läge tillförsäkrad ersättning enligt 5:1 InskRL-förslaget för den förlust som han lider genom att han mister sin äganderätt. Däremot skall inte redan inträdda sakrättsliga verkningar av ett förvärv påverkas av de nya reglerna på det sättet att det sakrättskydd, som en förvärvare av luftfartyg redan vunnit mot överlåtarens borgenärer enligt äldre bestämmelser, upphör därför att hans förvärv inte blivit inskrivet i det nya luftfartygsregistret (vilket enligt 2:6 LL-förslaget är en förutsättning för sådant skydd).

### 3.2.7.2 Ikraftträdande m. m.

#### *Punkt 1*

Som framhållits i motiven till LL-förslaget (jfr 3.1.8) bör det lämnas åt regeringen att bestämma dagen för ikraftträdandet. Den nuvarande InskRL upphävs och ersätts av den nya (jfr 2.9). En allmän regel bör även ges om att hänvisning i lag eller annan författning till bestämmelse som ersatts av regler i den nya lagen i stället skall avse den regeln.

### 3.2.7.3 Till 2 kap.

#### *Punkt 2*

Denna punkt har sin motsvarighet i punkt 4 första och andra styckena i den sjörättsliga förebilden.

Det föreslagna luftfartygsregistret jämte bihang skall i princip bli en fortsättning av det nuvarande registret jämte bihang samt inskrivningsboken för luftfartyg. De uppgifter om registrerade luftfartyg och beviljade in-teckningar som det nya registret skall innehålla skall därför föras över till detta. Den som är införd som ägare – ej endast i enlighet med 2:7 tredje stycket LL anmärkt såsom sådan – i det nuvarande luftfartygsregistret bör därför antecknas som ägare i det nya registret.

Den nuvarande ordningen för registrering innefattar visserligen i princip en prövning av äganderätten och skyldighet föreligger dessutom att anmäla äganderättsförändringar. Detta utgör emellertid inte någon garanti för att registret avspeglar de verkliga förhållandena. Införing där ger ej utan vidare ägaren inskrivningsrättslig legitimation. In-teckning förutsätter i konsekvens härmed att inskrivningsdomaren prövar äganderätten i in-teckningsärendet. Äganderättsanteckning på grundval av det nuvarande registret bör därför inte utan vidare tilläggas den verkan som inskrivning av äganderätt får enligt den nya lagstiftningen. Med förebild i de sjörättsliga övergångsbestämmelserna bör sådan verkan emellertid kunna inträda efter en övergångstid av ett år, ifall inte dessförinnan någon med konkurrerande äganderättsanspråk antingen väckt talan om bättre rätt till luftfartyget eller

sökt inskrivning i det nya registret som ägare enligt de nya bestämmelserna. Likaledes med sjörättslig förebild bör de uppgifter om ägare som förs över till det nya registret kungöras på lämpligt sätt, så att den vars rätt berörs därigenom kan få tillfälle att vidta åtgärder för att tillvarata sin rätt.

Givetvis bör inte bara en ny förvärvare utan även den antecknade ägaren – för att vinna in-teckningslegitimation – under den i föregående stycke angivna tiden kunna söka inskrivning av sin äganderätt enligt de nya bestämmelserna. När antecknad ägare eller annan söker inskrivning av sin äganderätt enligt det nu sagda kan det uppenbarligen inte för bifall till ansökningen krävas att sökandens fångesman är inskriven som ägare av luftfartyget. Det får i sådana fall anses tillräckligt att sökanden kan härleda sin rätt från den som har byggt fartyget eller, om detta byggts utomlands, från dess förste svenske ägare, vilket normalt är den som först har förts in i det nuvarande luftfartygsregistret såsom ägare. Inskrivning i utländskt register bör, som förut framhållits (jfr 3.2.5, vid 4:17), också kunna utgöra slutpunkt i den fångeskedja som skall styrkas.

Enligt 7 § tredje stycket InskrL är det tillräckligt för in-teckningslegitimation att man, ensam eller i förening med den från vilken äganderätten kan härledas, under tre år varit *uptagen* – inte bara anmärkt – som ägare i luftfartygsregistret. Kravet för in-teckningslegitimation behöver inte heller efter ikraftträdandet ställas högre. Ej heller på den som under ettårstiden söker inskrivning eller avregistrering på grund av förvärv från någon som endast är antecknad såsom ägare bör ställas högre krav. Enligt utredningsförslaget krävs därför inte mer av en antecknad ägare eller annan som söker inskrivning av sin äganderätt än att han kan härleda sin rätt på detta sätt. Visserligen kan äganderättsuppgifter i registret vara osäkra. Har emellertid en inskriven ägares åtkomst under en längre tid – minst tre år – lämnats oklandrad, erbjuder detta enligt utredningens mening tillräckligt stark presumption för att hans förvärv var riktigt. Mot denna bakgrund bör dessutom den som vid ikraftträdandet under de tre närmast föregående åren hela tiden varit *uptagen* i det tidigare registret såsom ägare i samband med överföringen till det nya registret omedelbart kunna skrivas in som ägare enligt de nya reglerna.

Anmäls luftfartyg, som förvärvats före ikraftträdandet, för registrering, men lyckas inte sökanden föreb-ringa mer än sannolika skäl för sin äganderätt, bör han ändå – efter sjörättslig förebild – antecknas som ägare i det nya registret. Sedan ett år förflutit bör sökanden, om inte hans äganderätt dess-förinnan satts i fråga, kunna betraktas som inskriven ägare. Anteckning bör kungöras och ettårstiden räknas från kungörandet. När anteckning sker tas visserligen även luftfartyget upp i registret men någon fullgånge registrering föreligger inte förrän efter ettårstidens utgång.

Den som före ikraftträdandet anmäls såsom ny ägare till registrerat luftfartyg men som på grund av brister i utredningen om äganderätten inte blivit införd i det nuvarande luftfartygsregistret bör redovisas i det nya registret tillsammans med den som antecknats där såsom ägare. Det sker lämpligen genom att han anses söka inskrivning av sin rätt första inskrivningsdag efter ikraftträdandet. Den nya registermyndigheten måste då omedelbart ta upp frågan om inskrivning av äganderätten till prövning. Därvid

kan de nya bestämmelserna om uppskov för utredning tillämpas. Registermyndigheten bör också kunna hänskjuta saken till rättegång enligt de nya regler som gäller för det fall att sökandens rätt är tvistig. Vad som nu sagts bör även gälla i fråga om den som enligt anteckning i det nuvarande registret har förvärvat luftfartyg under äganderättsförbehåll.

### *Punkt 3*

De frister för ansökan om inskrivning av förvärv, som InskrLförslaget (2 kap. 3 § första och andra styckena) föreskriver, bör inte i något fall räknas från dag före ikraftträdandet. Bestämmelse härom har tagits upp i förslaget. Den har sin motsvarighet i punkt 7 i de sjörättsliga övergångsbestämmelserna.

Självfallet bör det inte heller föreligga inskrivningsplikt för den som förts över såsom ägare till luftfartyg från det gamla till det nya registret. Uttrycklig föreskrift därom har tagits upp i förslaget.

#### 3.2.7.4 Till 3 kap.

De övergångsproblem som hänger samman med de nya reglerna om panträtt på grund av in-teckning i luftfartyg kan i allt väsentligt lösas med regler som motsvarar de sjörättsliga övergångsbestämmelserna i dessa hänseenden, vilka i sin tur nära följt motsvarande bestämmelser i JP. Grundprincipen vid utformningen av dessa bestämmelser i SjöL och JP har varit att de nya panträttsreglerna så långt det varit möjligt har gjorts tillämpliga även på in-teckningar som härrört från tiden före de nya bestämmelsernas ikraftträdande. Denna grundprincip bör alltså tillämpas även när det gäller luftfartygshypotek.

### *Punkt 4*

Denna punkt har sin förebild i punkt 11 i de sjörättsliga övergångsbestämmelserna.

In-teckning, som beviljats eller sökts före ikraftträdandet i luftfartyg, skall anses som en enligt de nya bestämmelserna beviljad eller sökt in-teckning på det kapitalbelopp den avser. In-teckningshandlingen betraktas som ett pantbrev på samma belopp, om in-teckningen beviljats. Bestämmelsen innebär även, att in-tecknad ränta och andra biförpliktelser efter ikraftträdandet i stället skall lyda bestämmelserna i 3:4 InskrLförslaget om tillägg till pantbrevets belopp.

### *Punkt 5*

Denna punkt har sin motsvarighet i punkt 12 i den sjörättsliga förebilden.

Om äldre in-teckningshandling ligger till grund för en fordran enligt omslagsrevers kan den direkt överföras till den nya ordningen genom att anses som pantbrev till säkerhet för omslagsreversen; förslaget går ut på det. Pantsättningen av in-teckningshandlingen skall betraktas som en pantförskrivning enligt de nya bestämmelserna och själva handlingen blir inte längre

förenad med rätt till betalning ur det in-tecknade luftfartyget. Däremot får borgenären fortfarande rätt att göra gällande det personliga betalningsanspråk som han kan ha gentemot gäldenären på grund av handlingen (jfr punkt 10).

Med denna ordning går borgenären miste om sin rätt enligt nuvarande regler att skaffa sig betalning för fordringen genom att utnyttja in-tecknings-handlingen såsom lös pant. Denna metod att realisera fordringsanspråk med säkerhet i luftfartyg torde emellertid ytterst sällan ha kommit till användning.

Det är en grundläggande princip i den föreslagna ordningen att bara luftfartygets ägare kan pantsätta luftfartyget. Återpantsättning enligt 10:6 HB blir inte längre möjlig. Föreligger en giltig pantsättning vid ikraftträdandet av de nya reglerna, skall den emellertid enligt förslaget gälla även därefter trots att den gjorts av annan än ägaren. Eljest skulle särskilda övergångsregler behöva ges till skydd för in-teckningshavaren av innebörd att in-tecknings-handlingen måste godtas som en självständig fordringshandling.

Skulle en äldre in-teckningshandling inte ligga som säkerhet för fordran enligt omslagsrevers utan innehas av borgenär som säkerhet för den fordran samma handling utvisar, bör borgenären till skillnad mot vad som måste anses lämpligt i den förut behandlade situationen vara bibehållen vid sin rätt att med stöd av enbart in-teckningshandlingens söka betalning ur luftfartyget. Övergångsvis skall därför enligt förslaget i stället gälla, att panträtt anses upplåten till säkerhet för den in-tecknade fordringen. In-tecknings-handlingen får sålunda på en gång utgöra pantbrev och bevis om pantfordringen.

Den möjlighet som föreligger enligt nuvarande regler att angripa in-teckningsrätten med åberopande av brist i avseende på den in-tecknade fordringens eller in-teckningsmedgivandets giltighet, bör bibehållas utan hinder av att in-teckningshandlingens förvandlas till pantbrev. Eljest skulle en ägare av luftfartyg, som med stöd av äldre bestämmelser kunde göra gällande att en in-teckning var ogiltig, gå miste om sin rätt att åberopa detta mot den borgenär som vid ikraftträdandet innehade den in-tecknade handlingen. Enligt den föreslagna ordningen saknas ju möjlighet att få en genom lagkraftvunnet beslut beviljad in-teckning undanröjd annat än genom dödning. Förslaget innehåller därför en regel om fortsatt tillämpning av nuvarande 37 § InskRL.

### *Punkt 6*

Bestämmelserna i punkt 5 skall enligt förslaget, i likhet med den sjörättsliga förebilden (punkt 13), ha motsvarande tillämpning, om borgenär vid ikraftträdandet har sökt in-teckning på grund av fordringshandling, som han då innehar, eller om han vid ikraftträdandet innehar en med in-teckningsmedgivande försedd fordringshandling, förutsatt i båda fallen att in-teckning sedermera beviljas.

### *Punkt 7*

Som berörts under punkt 4 bör de nya bestämmelserna i 3:4 InskrLförslaget om tillägg till pantbrevs belopp i princip gälla i fråga om äldre inteckningar. Detta kan innebära en väsentlig förändring i ett rättsläge som uppkommit före ikraftträdandet när det gäller omfattningen av rätten till betalning ur luftfartyget. För att rättsförhållanden skall undvikas föreskriver förslaget därför, liksom i den sjörättsliga förebilden (punkt 14), en viss inte alltför kort övergångstid under vilken äldre bestämmelser får gälla i fråga om rätten till betalning ur medel som myndighet vid utsökning eller eljest fördelar mellan rättsägare i luftfartyg, som besväras av före ikraftträdandet beviljad eller sökt inteckning. Som förutsättning skall därvid gälla att sakägare vars rätt kan påverkas också yrkar att äldre bestämmelser skall tillämpas. Avgörande för rätten att yrka att äldre bestämmelser skall tillämpas blir om luftfartyget utmäts eller konkursansökan görs eller, för det fall fördelningen föranleds av annat än utmätning eller konkurs, medlen nedsätts före övergångstidens slut.

De angivna bestämmelserna föreslås gälla även i fall då inteckningshandlingen efter ikraftträdandet utbyts mot två eller flera nya pantbrev.

### *Punkt 8*

Tillämpning av bestämmelserna om tillägg i 3:4 InskrLförslaget i fråga om äldre inteckningar bör inte ens efter en övergångstid få leda till att borgenär i ett rättsförhållande, som uppkommit före ikraftträdandet, tillerkänns rätt till betalning i större utsträckning än han haft tidigare. Har pantförskrivningen ägt rum före ikraftträdandet skall därför luftfartygsägaren enligt utredningens förslag alltid ha rätt att kräva att borgenärens rätt begränsas i enlighet med äldre bestämmelser. Motsvarande bestämmelse finns i punkt 15 i de sjörättsliga övergångsbestämmelserna.

### *Punkt 9*

I föregående punkt behandlades det fallet att en tillämpning av de nya bestämmelserna om tillägg på äldre inteckningar kan komma att öka belastningen på luftfartyget. Om den intecknade räntan var hög, skulle tillämpning av de nya bestämmelserna i stället kunna leda till minskad belastning på fartyget och till att borgenärens inteckningssäkerhet går ned. För att trygga borgenärens ställning föreskriver utredningsförslaget därför, att han har rätt att kräva kompletterande säkerhet. Som förutsättning måste emellertid gälla, att rättsförhållandet uppkommit före ikraftträdandet, att fordringens förfallotid inträffar först efter utgången av den i punkt 7 angivna övergångstiden och att inteckningssäkerhetens värde nedgått väsentligt. Ställs inte godtagbar säkerhet skall borgenären, på ett sätt som motsvarar föreskrift i punkt 16 i den sjörättsliga förebilden, enligt utredningens förslag ha rätt att säga upp fordringen till betalning inom sex månader.

### *Punkt 10*

Som berörts under punkt 5 bör det personliga betalningsansvaret på grund av en äldre inteckningshandling stå kvar även efter det att handlingen förvandlats till pantbrev enligt de nya bestämmelserna och därmed inte längre som sådan är förenad med rätt till betalning ur det intecknade luftfartyget. Genom uttrycklig bestämmelse bör också slås fast, att vad som enligt 31 och 32 §§ i nuvarande InskrL hittills gällt om frihet för gäldenären från betalningsansvar skall ha fortsatt tillämpning. Motsvarande bestämmelser finns i punkt 17 i de sjörättsliga reglerna.

Någon motsvarighet till 33 § InskrL med avseende på gäldenärens frihet från betalningsansvar efter exekutiv försäljning behövs inte. Eftersom Sfl enligt utredningens förslag får motsvarande tillämpning vid exekutiv försäljning av registrerat luftfartyg, så kommer bestämmelserna i 16 § sjätte stycket i nämnda lag att gälla. Därigenom blir köparen personligen betalningsskyldig för vad som enligt överenskommelse har avräknats på köpeskillingen och den förre ägaren blir fri från ansvar för detta.

### *Punkt 11*

Denna punkt har sin motsvarighet i punkt 18 i den sjörättsliga förebilden.

Företrädesordningen mellan inteckningar enligt de nya bestämmelserna överensstämmer helt med gällande rätt. Utredningen föreslår därför, att dessa skall bli tillämpliga även på inteckningar som sökts före ikraftträdandet.

### *Punkt 12*

Denna punkt har sin motsvarighet i punkt 19 i den sjörättsliga förebilden.

Fullföljs efter ikraftträdandet en dessförinnan gjord ansökan om inteckning, skall inteckning beviljas enligt de nya bestämmelserna, om ansökan uppfyller villkoren enligt den nuvarande InskrL, alltså oavsett om föreskrifterna i 4 kap. InskrLförslaget är uppfyllda. Söks inteckning först efter ikraftträdandet på grund av ett dessförinnan upprättat fordringsbevis med inteckningsmedgivande, finns däremot inte anledning till annat än att de nya bestämmelserna skall tillämpas fullt ut. Dock skall enligt utredningens förslag handlingen kunna godtas som skriftlig inteckningsansökan, även om den formellt sett bara innehåller ett medgivande till in-teckning, och den som tecknat medgivandet vara in-teckningslegitimerad enligt de nya bestämmelserna.

### *Punkt 13*

På sätt som föreskrivits i punkt 20 i den sjörättsliga förebilden, skall enligt utredningsförslaget bestämmelsen i 3:14 InskrLförslaget om att in-teckning i vissa fall förfaller såvida den inte förnyas tillämpas även på grund av förhållanden som inträtt före ikraftträdandet. Så som 3:14 formats kan emellertid tioårsfristen inte börja löpa förrän efter ikraftträdandet.

### *Punkt 14*

Denna punkt, som saknar sjörättslig förebild, har sin grund i att InskrL-förslaget (3:1) inte ger fortsatt möjlighet till gemensam inteckning i flera luftfartyg eller i luftfartyg och reservdelslager. Avveckling av redan uppkomna gemensamma inteckningar bör under dessa förhållanden i princip eftersträvas, eftersom det ju alltid är besvärande att i ett nytt system, bl. a. när det gäller det exekutiva förfarandet, fortfarande få tillämpa äldre bestämmelser vid sidan av nya. Avvecklingen måste emellertid ske så att hänsyn tas till etablerade rättsförhållanden. Att dela upp inteckningsansvaret är inte möjligt, eftersom inteckningen kan omfatta även reservdelslager och sådant lager enligt förslaget inte kommer att kunna intecknas särskilt. Reservdelslager, som enligt nuvarande regler kan bli föremål för gemensam inteckning, kommer i stället som en följd av den föreslagna nya ordningen att kunna omfattas av företagsinteckning (jfr 3.4). De gemensamma inteckningar, som vid ikraftträdandet beviljats eller sökts med stöd av nuvarande bestämmelser, skall därför få bestå enligt utredningens förslag. Däremot skall nya inteckningar inte kunna beviljas i gemensamt intecknad egendom. Detta skulle gälla även om inteckningsmedgivande tecknats före ikraftträdandet. För att sådan egendom skall kunna belastas med ytterligare inteckningar måste således inteckningsförhållandena först bringas i överensstämmelse med de nya reglerna. Dödning och nyinteckning är metoden för detta. De nya bestämmelserna om utbyte, dödning och nedsättning av inteckning skall ha motsvarande tillämpning i fråga om gemensamma inteckningar. Gemensam inteckning skall även i fortsättningen kunna lyftas av visst luftfartyg eller av reservdelslager eller reservdelar som förvaras på viss plats. Sådant avlyft skall dock inte få medföra olikformig inteckningsbelastning. Det kravet skall även gälla vid nedsättning av gemensam inteckning. De nuvarande bestämmelserna i 16 § InskrL att panträtt skall gälla i intecknad reservdel, som ersätts med annan, och föreskriften i 17 § samma lag att gemensamt intecknade luftfartyg eller luftfartyg och reservdelar var för sig svarar för hela det intecknade beloppet skall ha fortsatt tillämpning.

Som ett led i avvecklingen av gemensamma inteckningar skall enligt utredningens förslag sådana inteckningar alltid bli utan verkan efter exekutiv försäljning. Borgenären blir därigenom skyldig att i alla lägen ta emot kontant betalning vid medelsfördelningen.

Så länge det ännu består någon gemensam inteckning med avseende på reservdelar, skall enligt utredningens förslag inskrivningsboken för luftfartyg föras av den nya registermyndigheten, eftersom det inte är lämpligt att upplägget för reservdelar förs över till det nya registret. I övrigt skall även gemensamma inteckningar föras över till det nya registret.

### 3.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva

Enligt 2 § lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva gäller gåva av bl. a. lösöre ej såsom fullbordad med mindre egendomen i fråga kommit

i gåvotagarens besittning. Först sedan gåvan fullbordats på detta sätt är, enligt 1 § samma lag, rättshandlingen bindande för givarens borgenärer. Såvitt rör skepp eller skeppsbygge gäller emellertid i stället, att gåva ej är fullbordad med mindre inskrivning sökts för förvärvet. Det går tillbaka på regleringen i 19 och 22 §§ SjöL, som knyter sakrättsskydd för förvärv av skeppsegendom på grund av bl. a. gåva till inskrivningen; besittningsövergången blir därigenom utan betydelse i detta avseende.

InskrL-förslaget efterbildar i 2:6 och 9 den nämnda sjörättsliga regleringen. Som en följd därav tar utredningsförslaget upp en föreskrift i 2 § lagen angående vissa utfästelser om gåva, som även i fråga om luftfartyg hänvisar till reglerna om förvärvsinskrivning. Också vid gåva av andel i luftfartyg eller villkorlig äganderätt till sådan egendom skall gälla, att rättshandlingen fullbordas genom ansökan om inskrivning av gåvotagarens förvärv, förutsatt att ansökningen bifalls.

Utredningen erinrar om att när det i lagen angående vissa utfästelser om gåva talas om gåvans fullbordning så är det något annat än vad som i motiveringen till InskrL-förslaget avses med uttrycket fullbordat förvärv. Att gåva är fullbordad betyder, att den är bindande för givarens borgenärer. Men att ett förvärv inskrivningsrättsligt behandlas som fullbordat betyder, att det ej är villkorat av äganderättsförbehåll eller liknande (jfr 3.2.3).

Förslaget innebär, att regeringen bestämmer om ikraftträdandet. Någon särskild övergångsreglering synes ej vara påkallad. Gåva som fullbordas före ikraftträdandet gäller naturligtvis som fullbordad även därefter. Och gåva, som ej fullbordats genom besittningsövergång före ikraftträdandet, kan därefter fullbordas endast genom inskrivning.

### 3.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1966:454) om företagsinteckning

Företagsinteckning beviljas i näringsverksamhet av visst slag och omfattar sådan näringsidkarens lösa och till den intecknade verksamheten hörande egendom som faller under de i 4 § första stycket lagen (1966:454) om företagsinteckning angivna egendomslagen. Lagen undantar uttryckligen bl. a. luftfartyg och sådan reservdel därtill som kan omfattas av inteckning i luftfartyg. Företagsinteckning är nämligen ej avsedd för egendom som kan utnyttjas för kreditsäkerhetsändamål genom upplåtelse av panträtt på grund av inteckning.<sup>185</sup> Redan att egendomen kan registreras för att därefter intecknas medför, att den faller utom företagsintecknings räckvidd.<sup>186</sup>

Enligt utredningens förslag skall reservdelar till luftfartyg inte längre kunna intecknas gemensamt med fartyget. Därför utgår enligt förslaget undantaget för reservdelar ur 4 § första stycket 1 lagen om företagsinteckning. I den mån gemensam inteckning i luftfartyg och reservdelar består efter ikraftträdandet måste emellertid lagens nuvarande undantag ha fortsatt giltighet; jfr punkt 14 i övergångsbestämmelserna till InskrL-förslaget. En regel av denna innebörd tar utredningsförslaget upp som övergångsbestämmelse i förevarande förslag (*punkt 2*).

Genom den föreslagna ändringen kommer emellertid reservdelar, som före ikraftträdandet var undandragna företagsintecknings giltighet utan att

<sup>185</sup> Se NJA II 1966 s. 131.

<sup>186</sup> Jfr 10:7 HB och NJA II 1955 s. 217.



vara intecknade enligt InskrL, att kunna med omedelbar verkan omfattas av eventuell företagsinteckning, vare sig denna beviljats tidigare eller beviljas först efter ikraftträdandet. Detta bör emellertid inte få ge företagsinteckningshavaren särskild förmånsrätt i sådana reservdelar, om reservdelarna hör till konkursbo och konkursansökan gjorts före ikraftträdandet. Ty det skulle gå ut över övriga konkursborgenärer. Det skulle också strida mot den erkända grundsatsen att förmånsrätt, som åberopas i konkurs på grund av ansökan som gjorts före ikraftträdandet av nya regler, skall följa äldre bestämmelser.<sup>187</sup> Utredningsförslaget tar i *punkt 3* av övergångsbestämmelserna upp föreskrift som skall hindra att sådant omotiverat företräde kan göras gällande. Utredningen återkommer under 3.5 till inteckningens konkurrens med utmätning.

Tidpunkten för ikraftträdandet bör bestämmas av regeringen; *punkt 1*.

### 3.5 Förslaget till lag om ändring i förmånsrättslagen (1970:979)

I 4 § 3 FRL reglerar rättsordningen det förmånsrättsläge som skall tillkomma panträtt på grund av inteckning i bl. a. luftfartyg och reservdelar till luftfartyg. Eftersom gemensam inteckning i luftfartyg och reservdelar inte skall tillåtas längre enligt InskrL-förslaget, föreslår utredningen att regleringen i förevarande lagrum rörande panträtt på grund av inteckning i reservdelar till luftfartyg utmönstras. Den nuvarande bestämmelsen bör dock ha fortsatt giltighet i fråga om sådan reservdel omfattande inteckning som består efter ikraftträdandet enligt punkt 14 i övergångsbestämmelserna till InskrL-förslaget. Regel av den innebörden tar utredningsförslaget upp som övergångsbestämmelse i förevarande förslag (*punkt 2*).

Tidpunkten för ikraftträdandet bör bestämmas av regeringen; *punkt 1*.

Som utredningen framhållit under 3.4 kommer reservdelar, som ej var intecknade enligt InskrL vid ikraftträdandet, att omgående räknas till företagsinteckningsbar egendom. Dödas inteckning i reservdelarna vid eller efter ikraftträdandet, inträder motsvarande resultat. Reservdelar kan sålunda bli föremål för företagsinteckning, som beviljats redan före ikraftträdandet eller dödandet av reservdelsinteckningen och som således ger företagsinteckningshavaren förmånsrätt från tid dessförinnan. Förmånsrätt på grund av företagsinteckningen skulle då kunna få företräde framför förmånsrätt på grund av utmätning som verkställts efter det att företagsinteckningen söks men innan reservdelarna omfattades av denna. Utredningen erinrar om företrädesregeln i 9 § tredje stycket FRL. På motsvarande sätt skulle företagsinteckningshavaren kunna hävda sin rätt på bekostnad av utsökningsborgenär, ifall luftfartygsinteckning dödas i reservdelarna efter ikraftträdandet. Detta kan och bör förebyggas genom en övergångsreglering av innebörd att förmånsrätt på grund av utmätning av reservdelar till luftfartyg, som verkställs innan egendomen blev föremål för företagsinteckning, alltid skall ha företräde framför förmånsrätt på grund av denna inteckning. Utredningsförslaget tar upp en sådan regel i *punkt 3* av övergångsbestämmelserna.

<sup>187</sup> Se punkt 8 i övergångsbestämmelserna till FRL; jfr prop. 1971:178 s. 35.

### 3.6 Förslaget till lag om ändring i förordningen (1862:10 s. 1) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer

I proposition 1976/77:5 har förordningen (1862:10 s. 1) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer föreslagits delvis bli ersatt med ny lagstiftning om fordringspreskription. Utredningen har emellertid funnit det riktigast att i nuvarande läge, då sådan lagstiftning ännu ej genomförts, bygga sitt förslag på preskriptionsförordningen.

Enligt 3 § andra punkten preskriptionsförordningen har beslut om bifall till ansökan om in-teckning i bl. a. luftfartyg och reservdelar därtill preskriptionsavbrytande verkan mot ägaren av den in-tecknade egendomen och det-samma gäller anteckning om innehav av in-teckningshandlingen. Under den nya ordning för luftfartygshypotek som utredningen föreslår och som bl. a. utmärker sig för att in-teckning meddelas helt utan samband med fordran bör – i överensstämmelse med vad som redan gäller i fråga om fastighetshypoteket samt skepps- och skeppsbyggnadshypoteken – i stället anteckning om borgenärs innehav av pantbrev på grund av in-teckning i luftfartyg ha sådan verkan. Däremot bör den nuvarande ordningen att in-teckningsbeslut har preskriptionsavbrytande verkan bestå i fråga om företagsin-teckning. Utredningen föreslår ändring i 3 § preskriptionsförordningen av denna innebörd.

Enligt 14 § preskriptionsförordningen har borgenär, vars fordran är in-tecknad i luftfartyg, rätt till betalning även om han inte bevakat sin fordran efter kallelse på okända borgenärer. Bestämmelse av sådan innebörd har tagits upp i 3:6 InskrL-förslaget och kan sålunda undvaras i preskriptionsförordningen. Utredningsförslaget utmönstrar denna bestämmelse i förordningen.

Tidpunkten för ikraftträdandet bör bestämmas av regeringen.

### 3.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling (mortifikationslagen)

De allmänna reglerna om mortifikation innebär, att vissa handlingar, som kan antas ha förstörts eller förkommit, får dödas på begäran av den som förlorat handlingen. Bestämmelserna är tillämpliga i första hand på skuldebrev, bl. a. sådana som ligger till grund för luftfartygsin-teckning (1 §). Med InskrL-förslagets ståndpunkt utgör luftfartygspantbrevet emellertid inte någon fordringshandling. Genom ändringar i samband med lagen (1970:995) om införande av nya JB har mortifikationslagens dödningsbestämmelser dock gjorts tillämpliga även på pantbrev. Och liksom pantbrev på grund av in-teckning i fast egendom eller i skeppsegendom skall enligt utredningens förslag pantbrev på grund av in-teckning i luftfartyg kunna dödas med tillämpning av dessa bestämmelser.<sup>188</sup> På motsvarande sätt bör bestämmelserna i 13 § om att in-teckning kan dödas utan företeende av pantbrev vara tillämpliga på luftfartygsin-teckningar, som beviljas med stöd av InskrL-förslaget. Någon ändring behöver emellertid fördenskull inte göras i denna paragraf.

Enligt de nuvarande reglerna i mortifikationslagen skall ansökan om dö-

<sup>188</sup> Jfr prop. 1970:145 s. 318 ff.

dande av ett i luftfartyg intecknat skuldebrev i likhet med ansökan om dödande av andra intecknade fordringshandlingar göras hos rätten i den ort, där vederbörande inskrivningsmyndighet är (2 §). Motsvarande forumregler bör också gälla i fråga om ansökan om dödande av luftfartygspantbrev som utfärdas med stöd av InskrLförslaget. Utredningen föreslår därför därav betingad redaktionell ändring i 2 § mortifikationslagen.

I 10 och 13 §§ mortifikationslagen finns bestämmelser om fastighetsbok eller annan inskrivningsbok, vilka enligt 14 § andra stycket samma lag har motsvarande tillämpning på skepps- och skeppsbyggnadsregistren. De bör, som en följd av LLförslaget och InskrLförslaget, ges sådan tillämpning också på det nya luftfartygsregistret. Utredningen föreslår tillägg i 14 § andra stycket i detta syfte. Därefter kommer med "annan inskrivningsbok" att avses endast sådan inskrivningsbok som enligt 16 § andra stycket lagen (1966:454) om företagsinteckning förs över ärenden om företagsinteckning.

I 10 och 13 §§ mortifikationslagen används uttrycket "inskrivningsmyndighet" och enligt uttalande i prop. 1973:42 s. 376 avses därmed även den registermyndighet – Sjöfartsregistret – som för skepps- och skeppsbyggnadsregistren. På samma sätt får uttrycket då framdeles täcka den registermyndighet som kommer att föra det nya luftfartygsregistret.

Utredningen menar, att det kan ifrågasättas om den reglering av dödningsforum som genomfördes i samband med 1973 års sjölagsändringar är praktisk och om inte samma reglering bör gälla för de sjörättsliga hypoteken som för de lufträttsliga. Men utredningen har inte funnit sig böra på nytt aktualisera detta spörsmål genom formligt förslag.

Tidpunkten för ikraftträdandet skall enligt utredningsförslaget bestämmas av regeringen.

### 3.8 Förslaget till lag om ändring i lagsökningslagen (1946:808)

Enligt 1 § andra stycket lagsökningslagen (1946:808) kan borgenär genom lagsökning söka betalning ur bl. a. luftfartyg eller reservdelar därtill, om han har inteckning i egendomen till säkerhet för sin fordran. Detsamma gäller, om för skriftlig fordran till honom upplåtits panträtt på grund av inteckning i fast egendom eller skeppsegendom. Uppenbarligen måste, när ordningen för panträtt på grund av inteckning i luftfartyg rättas efter motsvarande sjörättsliga regler, även förevarande reglering jämkas så att fordran för vilken upplåtits panträtt i luftfartyg behandlas på samma sätt som fordran vilken säkras av skeppshypotek. Utredningen föreslår sådan ändring och det för med sig motsvarande ändring i 2 § första stycket lagsökningslagen. Lagsökning på grund av intecknad fordringshandling kommer därefter att bli möjlig endast såvitt rör företagsintecknad egendom.

Regeringen bör bemyndigas bestämma om tidpunkten för ikraftträdandet.

Äldre inteckningshandling kan utgöra pant för fordran som ej grundas på skriftligt fordringsbevis. Under nuvarande ordning kan lagsökning ske på grund av inteckningshandlingen, om betalning söks ur luftfartyget eller därjämte intecknade reservdelar. Även enligt den nya ordningen skall lagsökning kunna äga rum för fordran som grundas på äldre inteckningshandling; jfr punkt 5 i övergångsbestämmelserna till InskrLförslaget. Detta skall

gälla även om inteckningshandlingen ej är förenad med personlig fordran utan endast ger rätt till betalning ur den intecknade egendomen. Inteckningshandlingen är då skriftligt fordringsbevis. För fall då fordringen inte grundas på skriftligt bevis eller panträtten ej upplåtits skriftligen, behövs emellertid övergångsreglering som möjliggör lagsökning. Sådan gavs i samband med 1973 års sjölagsändringar.<sup>189</sup> Motsvarande föreskrifter upptas i utredningens förslag.

### 3.9 Förslaget till lag om exekutiv försäljning av registrerat luftfartyg

#### 3.9.1 Redigeringen

LfL och Sfl stämmer så nära överens att lagberedningen, som i sitt förslag till ny utsökningsbalk<sup>190</sup> tagit upp motsvarigheter till dem som resp. 11 och 12 kap., format de lufträttsliga försäljningsreglerna som hänvisning till de sjörättsliga jämte särskilda föreskrifter på avvikande punkter. Utredningen väljer nu samma redaktionella grepp på LfLförslaget. Detta blir så mycket enklare som de nuvarande reglerna om försäljning av gemensamt intecknad egendom, vilka saknar motsvarighet i Sfl, enligt utredningens förslag förs över till KonvL. LfLförslaget kan som en följd härav begränsas till två paragrafer jämte övergångsbestämmelser.

#### 3.9.2 Tillämpningsområdet

LfL är tillämplig på luftfartyg vare sig de är registrerade eller ej och vare sig de har svensk eller utländsk nationalitet. Lagberedningen har i utsökningsbalkförslagets 12 kap. föreslagit, att regleringen framdeles skall begränsas till registrerade luftfartyg m. m., vilket ansluter till vad som redan gäller vid exekution i skeppsegendom. Inskränkningen bör enligt beredningen ej tillmätas någon större praktisk betydelse.<sup>191</sup> Utredningen vill tillfoga, att det egentligen endast är intecknad och följaktligen registrerad egendom som kräver exekutiv försäljning i så förhållandevis komplicerad ordning som LfLförslaget i likhet med LfL innehåller.<sup>192</sup>

Utredningens förslag begränsar regleringen till luftfartyg, som är registrerade. Även luftfartyg, som registreras först under utmätningen men före försäljningen, skall enligt utredningens förslag säljas i denna ordning. Att fartyget är utmätt hindrar ej, att det registreras och att ägarens rätt skrivs in.<sup>193</sup> Visserligen skall utmätningen enligt 4 kap. 22 § första stycket 6 InskrLförslaget hindra, att inteckning beviljas i fartyget. Men den hindrar ej att registerpanträtt i främmande luftfartyg följer fartyget då detta överförs från det utländska registret till det svenska.<sup>194</sup> För enkelhets skull har utredningsförslaget knutit lagens tillämpningsområde till registreringen – här i landet eller utomlands – och ej till inteckningsförhållandena.

Skulle registermyndigheten av någon anledning skjuta upp ärende om registrering av utmätt luftfartyg, bör överexekutor antingen låta förestående exekutiv försäljning av fartyget anstå tills registreringsfrågan avgjorts eller tillämpa försäljningslagen analogiskt.<sup>195</sup> För den händelse i stället fartyget

<sup>189</sup> Se SFS 1973:1074.

<sup>190</sup> U XII (SOU 1973:22).

<sup>191</sup> Se U XII s. 371.

<sup>192</sup> Jfr prop. 1973:167 s. 81 f.

<sup>193</sup> Jfr 4:17 InskrLförslaget.

<sup>194</sup> Se 7 § KonvL; jfr prop. 1955:13 s. 324.

<sup>195</sup> Jfr prop. 1973:167 s. 82.

väl är registrerat då det utmäts men sedan avregistreras – vilket är osannolikt och, om det är intecknat, bara tillåtet med inteckningsborgenärs samtycke – är ingen skada skedd, ifall LfLförslaget likväl tillämpas.<sup>196</sup>

### 3.9.3 Lagreglerna

LfLförslaget innehåller endast två paragrafer.

I 1 § första stycket föreskriver förslaget, att SfL skall ha motsvarande tillämpning med de avvikelser som behandlas i de följande tre styckena.

1 § andra stycket innebär, dels att föreskrifter i 1 § SfL om skeppsregistret skall tillämpas på luftfartygsregistret, dels att reglerna i 5, 7 och 10 §§ SfL rörande sjöpanträtt i förevarande sammanhang skall tillämpas på luftpanträtt. Det medför bl. a., att luftfartyg som utomlands är registrerat i inskrivningsregister skall säljas exekutivt här i landet med tillämpning av LfL samt att luftpanträttsborgenären får vidgad s. k. anslutningsrätt jämfört med vad han nu har. Utredningsförslaget knyter härvid an till lagberedningens förslag till ny utsökningsbalk.<sup>197</sup>

I 1 § tredje stycket regleras ett par avvikelser, som beror av inskrivningskonventionens art. VII:2 a. I artikeln föreskrivs nämligen, att tid och plats för försäljningen skall bestämmas minst sex veckor före försäljningen och därför gäller enligt 6 § LfL, att auktionen skall kungöras på lämpligt sätt minst så lång tid i förväg. Enligt 6 § SfL gäller ingen sådan frist. Därför tar förslaget här upp föreskrift att auktionen skall kungöras minst sex veckor i förväg. På motsvarande grund fogas härtill föreskrift om att underrättelser till sakägare, som avses i 7 § SfL, skall sändas med rekommenderat brev, något som går tillbaka på art. VII:2 b i inskrivningskonventionen. Slutligen tillägs föreskrift, som gör bestämmelserna i 8 § SfL, om ny tid för försäljningen då auktionen ej utlysts i föreskriven ordning, tillämpliga också på dessa, av inskrivningskonventionen föranledda specialföreskrifter.

Fjärde stycket tar sikte på hänvisningen i 12 § SfL till 264 § SjöL, som reglerar innebörden av panträtt på grund av skepps- och skeppsbyggnadsinteckning. Denna hänvisning måste uppenbarligen här konverteras till att i stället gälla 3:4 och 5 InskrLförslaget.

Förslagets 2 § innehåller endast hänvisning till de till KonvL överförda bestämmelserna om exekutiv försäljning av gemensamt registerpantstatta främmande luftfartyg eller luftfartyg och reservdelar (jfr 3.13).

### 3.9.4 Övergångsbestämmelser

Det skall enligt utredningens förslag ankomma på regeringen att bestämma tidpunkten för ikraftträdandet (*punkt 1*). LfLförslaget ersätter LfL, som alltså skall upphävas (*punkt 2*). Inte desto mindre bör äldre bestämmelser om exekutiv försäljning av gemensamt intecknade luftfartyg och luftfartyg och reservdelar ha fortsatt tillämpning i den mån sådan försäljning blir aktuell; utredningen föreslår detta (*punkt 3*). Utredningen erinrar om punkt 14 i övergångsbestämmelserna till InskrLförslaget. Som ett undantag tillfogar förslaget föreskrift att avräkning från köpeskilling av pantfordran på grund av inteckning som avses i denna punkt ej skall tillåtas. Det är nämligen inte önskvärt att bevara gemensamma inteckningar längre än nödvändigt.

<sup>196</sup> Jfr prop. 1973:167 s. 40 f.

<sup>197</sup> Se 12:2 första stycket.

Den anslutningsrätt som föreslagen tillämpning av 5 § tredje stycket SFL ger borgenär med luftpanträtt är ny. Borgenären har nu anslutningsrätt endast under konkurs. Utredningen föreslår därför, att sådan vidgad anslutningsrätt inte skall gälla vid exekutiv försäljning på grund av utmätning som verkställt före ikraftträdandet (*punkt 4*).

Bestämmelserna i 3:4 InskrL-förslaget om tillägg till pantbrevsbelopp ersätter tidigare gällande ränteregler, av vilka endast den på inskrivningskonventionen grundade begränsningen till högst tre års ränta återstår. Emellertid skall enligt punkt 7 i övergångsbestämmelserna till InskrL-förslaget äldre bestämmelser i vissa fall ha fortsatt tillämpning (jfr 3.2.7.4). LfL-förslagets regler om tillägg bör göras tillämpliga även på sådant räntebelopp, en ordning som har förebild i motsvarande övergångsbestämmelse till SFL.<sup>198</sup> Föreskrift av detta slag tas upp i *punkt 5*.

I *punkt 6* tar utredningsförslaget upp en allmän regel vilken gör hänvisning till föreskrift, som LfL-förslaget ersätter, i stället tillämplig på motsvarande nya föreskrift.

### 3.10 Förslaget till lag om ändring i utsökningslagen (1877:31 s. 1)

#### 3.10.1 Lagreglerna

##### 62 §

Enligt 62 § 2 *mom.* UL skall bl. a. reservdelar till luftfartyg först tas i mät av gäldenärens egendom, ifall utsökningsfordringen är förenad med särskild förmånsrätt i reservdelarna och borgenären inte föredrar att ta betalt ur annan egendom. Eftersom reservdelsinteckning inte blir möjlig enligt InskrL-förslaget, utmönstras bestämmelsen enligt utredningens förslag.

Enligt 3 *mom.* får bl. a. in-tecknade reservdelar endast på borgenärens begäran tas i mät för annan fordran än som är förenad med särskild förmånsrätt i reservdelarna. Även denna föreskrift utgår enligt utredningsförslaget.

##### 63 §

Enligt 2 *mom.* i denna paragraf får enskild reservdel i visst lager, som omfattas av in-teckning gemensamt med luftfartyg, ej utmätas för sig utan in-teckningsborgenärens samtycke. En sådan föreskrift blir, förutsatt att möjligheten att in-teckna reservdelslager avskaffas, behövlig endast till skydd för utmätning i reservdelslager här i landet då lagret häftar för registerpanträtt gemensamt med främmande luftfartyg. Utredningsförslaget tar därför upp föreskrift i ämnet i KonvL (4 § första stycket) och utmönstrar förevarande bestämmelse.

##### 71 §

I denna paragraf regleras konkurrens mellan utmätning och handpanträtt eller retentionrätt i den egendom som utmäts. I 2 *mom.* föreskrivs att

<sup>198</sup> Jfr prop. 1973:167 s. 134.

utmätning av pantsatt inteckning i luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg skall företas som utmätning av "den rätt till andel i inteckningen, som, efter ty särskilt är stadgat, må tillkomma gäldenären" och hänvisas till regler därom i 74 § UL. Sådan utmätning måste, vid övergång till en ordning med pantbrev på grund av inteckning i luftfartyg, i stället företas som pantbrevsutmätning enligt 91 a § UL. Förevarande 2 mom. upphävs därför enligt utredningsförslaget. I 3 mom., som nu hänvisar till 91 a § UL för utmätning av pantbrev i fast egendom och skeppsegendom, för utredningsförslaget tillika in sådan hänvisning rörande pantbrev i luftfartyg. Momentet blir som följd av förslaget 2 mom.

## 73 §

I 1 mom. av denna paragraf, som bl. a. reglerar värdering av utmätt lös egendom, finns föreskrift om att intecknade reservdelar till luftfartyg alltid skall värderas av sakkunniga då reservdelarna utmäts. Detta går tillbaka på art. X:3 i inskrivningskonventionen. Eftersom ordningen med inteckning i reservdelar skall upphöra enligt InskrLförslaget, utmönstras föreskriften i fråga ur förevarande lagrum enligt utredningens förslag. Konventionsbestämmelsen får i stället motsvarighet i 6 a § KonvLförslaget.

Enligt 2 mom. skall, vid utmätning av luftfartyg, fartygets ägare eller befälhavare på anmodan överlämna inteckningshandling som han innehar, varefter handlingen inte får pantförskrivas utan överexekutors tillstånd. Denna ordning skall, då pantbrev på grund av inteckning i luftfartyg ersätter fordringsinteckning i sådant fartyg, i stället gälla pantbrev. Föreskriftens lydelse föreslås jämkad i överensstämmelse därmed.

## 74 §

I 3 mom. av denna paragraf regleras utmätning av ägarhypotek på grund av fordringsinteckning i luftfartyg eller i luftfartyg och reservdelar. Momentet utgår enligt utredningsförslaget och ersätts med föreskrift i 91 a § UL om utmätning av pantbrev i luftfartyg.

## 77 §

I 2 mom. av denna paragraf föreskrivs, att utmätning av bl. a. här i riket registrerat luftfartyg eller intecknade reservdelar till sådant fartyg ger förmänsrätt från det utmätningsbeslutet meddelats, vilket visserligen normalt torde ske samtidigt med att utmätningen säkerställs. Såvitt rör reservdelar till luftfartyg måste föreskriften utgå, om InskrLförslaget antas. Den upphävs därför enligt utredningens förslag.

Eftersom utmätning av luftfartyg – liksom av andel i eller villkorlig äganderätt till sådant fartyg – måste beaktas i ärende om inteckning i fartyget och sådana ärenden kan anhängiggöras flertalet vardagar, är det viktigt att registermyndigheten omgående underrättas om utmätningen. Utmätningens beslutet kan behöva ställas i relation till inskrivningsdag (flertalet vardagar till kl. 12.00) och bör därför vara klockslagsbestämt. Dessa synpunkter får beaktas då tillämpningsföreskrifter utfärdas.<sup>199</sup>

<sup>199</sup> Jfr såvitt rör skeppsegendom bl. a. 47, 47 a och 54 a §§ utsökningskungörelsen (1971:1098).

## 88 c §

I denna paragraf regleras den tid inom vilken utmätt egendom skall säljas. I 4 mom. hänvisas, såvitt rör bl. a. in-tecknade reservdelar till luftfartyg, till särskilda bestämmelser i ämnet. Därmed avses 1 och 3 §§ LfL. Enligt LfLförslaget utgår ifrågavarande föreskrifter om exekutiv försäljning av in-tecknade reservdelar till luftfartyg. Sådan egendom skall följaktligen ej heller nämnas här. Utredningsförslaget jämkar lydelsen av 4 mom. därefter.

## 89 §

I 2 mom. av denna paragraf hänvisas rörande försäljning av bl. a. in-tecknade reservdelar till luftfartyg till särskild lag, dvs. LfL. Denna hänvisning ut-mönstras enligt utredningens förslag av samma skäl som angetts vid förslaget till ändring av 88 c § UL.

## 91 §

I 2 mom. av denna paragraf finns regler om utmätning av ägarhypotek på grund av fordringsin-teckning i luftfartyg eller därtill hörande reservdelar. Dessa regler skall enligt utredningsförslaget ersättas av regler i 91 a § UL om pantbrevutmätning såvitt de avser in-teckning i luftfartyg. Reservdels-in-teckning blir däremot inte möjlig enligt InskrLförslaget. 2 mom. utgår därför enligt utredningsförslaget.

I 3 mom. innehåller paragrafen föreskrifter om försäljning av fartyg, som ej är infört i skeppsregistret eller i motsvarande utländska register, eller av gods i fartyg eller luftfartyg. Såvitt gäller sjögående fartyg – oregistrerade skepp såväl som registrerade eller oregistrerade båtar – beror detta på att de faller utom tillämpningsområdet för Sfl. Utredningen har format LfLför-slaget med motsvarande inskränkning till luftfartyg som är registrerade. Oregistrerade luftfartyg skall alltså enligt utredningsförslaget säljas med till-lämpning av UL och det beaktas här i förslaget till ändring i 3 mom. Mo-mentet blir som en följd av förslaget 2 mom.

## 91 a §

I denna paragraf regleras utmätning av pantbrev i fast egendom och i skepps-egendom; jfr 62 § 4 mom. Som en följd av InskrLförslaget byggs reglerna genom utredningens förslag ut så att de även omfattar pantbrev i luftfartyg. Det sker genom ändring i 1 mom. av förevarande paragraf.

I princip är det fartygsägarens rätt att förfoga över pantbrevet eller till-gängligt överhypotek genom pantförskrivning som tas i anspråk genom pant-brevsutmätning. Eftersom ägaren enligt 2:6 InskrLförslaget ej skall kunna utöva denna rätt förrän han sökt inskrivning för sitt förvärv, kan pantbrevet dessförinnan inte tas i anspråk i hans bo, i varje fall ej utan förbehåll för det företräde som överlåtarens borgenärer i så fall måste äga. Utredningen vill här erinra om att exekutionsmyndigheten, som tillsvidare torde sakna befogenhet att söka inskrivning på exekutionsgäldenärens vägnar, kommer att få dylik befogenhet, om 5:30 i lagberedningens förslag till utsökningsbalk genomförs.<sup>199a</sup> Dessutom vill utredningen understryka, att överlåtarens bor-



genärer måste ha rätt att intill dess förvärvaren sökt inskrivning ta pantbrevet i anspråk hos överlåtaren utan hinder av att denne inte längre själv kan förfoga över det genom pantsättning; de är ju inte bundna av överlåtelsen förrän förvärvaren sökt inskrivning och kan intill dess ta själva fartyget i anspråk för fordran mot överlåtaren. Principen att man genom pantbrevsutmätning utnyttjar ägarens-gäldenärens panträtsbehörighet är därför inte mer än en huvudregel i detta sammanhang.<sup>199b</sup>

Enligt 4 mom. kan utmätningsmannen hänskjuta tvist huruvida något finns att utmäta enligt 1 mom. – dvs. om där finns något för pantsättning tillgängligt utrymme – till domstol. Såvitt gäller pantbrev i fast egendom är då rätt domstol den som anges i 10:10 RB medan domstolen i utmätningsmannens tjänstgöringsområde är behörig, om tvisten gäller skepps- eller skeppsbyggnadspantbrev. Frågan om sjörättsforum – begränsat till f. n. sju tingsrätter<sup>200</sup> – var aktuell då exekutionsrätten genom lagstiftning 1973 anpassades till samma års sjölagsändringar. I prop. 1973:167 förutsattes då att frågan skulle tas upp vid beredningen av förslag till ny utsökningsbalk.<sup>201</sup> Utredningen, som nu föreslår specialforum i lufträttsmål (jfr 2.8 och 3.14), finner att lufträttsliga tvister i utsökningsmål bör behandlas på ett sätt som svarar mot sjörättsliga sådana tvister. Rätt domstol då tvist om utmätning av pantbrev i luftfartyg hänskjuts till rättegång bör följaktligen vara domstolen i den ort till vilken utmätningsmannens tjänstgöringsområde hör. Utredningen föreslår ändring i 4 mom. av denna innebörd men förutsätter att frågan tas upp till omprövning när ställning tagits till den sjörättsliga forumfrågan under arbetet på förslag till ny utsökningsbalk.

#### 91 c §

Enligt denna paragraf, som infördes genom 1973 års sjösakrättsliga lagstiftning, har sjöpanträtsborgenär s. k. anslutningsrätt vid försäljning enligt UL av oregistrerat skepp, registrerad eller oregistrerad båt och gods i fartyg, om hans fordran ostridigt eller bevisligen är förenad med rätt till betalning ur den utmäta egendomen. Anslutningsrätten innebär, att borgenären kan begära att egendomen säljs för hans fordran. Han skyddas därigenom mot att förfarandet läggs ned, ifall frågan om försäljning för utmätningssökandens fordran skulle förfalla. Denna ordning svarar mot vad som enligt 5 § SfL gäller vid exekution i registrerat skepp och kommer enligt LfLförslaget att på motsvarande sätt gälla vid exekution i registrerat luftfartyg. Utredningen föreslår därför att regleringen i detta lagrum skall omfatta också borgenär med luftpanträtt i utmätt egendom, även om sådan anslutningsrätt måste ha liten praktisk betydelse.

#### 139 §

Enligt 1 mom. av denna paragraf har sjö- och luftpanträtsborgenärer rätt att bevaka sina fordringar då egendom, vari deras panträtt gäller, sålts exekutivt. Det är då försäljning enligt UL som avses. När utredningen nu föreslår, att endast registrerade luftfartyg skall säljas enligt LfLförslaget, för det med sig att försäljning av oregistrerat luftfartyg måste beaktas i förevarande lagrum. Utredningsförslaget vidgar föreskriftens tillämpning till

<sup>199b</sup> På motsvarande sätt torde det förhålla sig i fråga om exekution i skepps- och skeppsbyggnadspantbrev; jfr Rune s. 199.

<sup>200</sup> Se 336 § SjöL och förordningen (1975:931) om sjörättsdomstolar.

<sup>201</sup> Se s. 85; jfr s. 97.

att avse också försäljning av luftfartyg, som ej är infört i luftfartygsregistret eller motsvarande utländska register.

3 mom. av samma lagrum reglerar bevakningsrätt för borgenär som har förmånsrätt enligt 10 § FRL för sin fordran. Det är då fråga om utmätning under konkurs och samma slags egendom avses som i 1 mom. Följaktligen föreslår utredningen även här att tillämpningsområdet vidgas till att omfatta försäljning av oregistrerat luftfartyg.

## 201 §

I detta lagrum regleras besvär över utmätning m. m. I 1 mom. bestäms besvärstiden till tre veckor då talan skall föras mot beslut varigenom fast egendom eller registrerad skeppsegendom (jfr 62 § 4 mom.) tagits i anspråk enligt 91 a §, dvs. efter utmätning av pantbrev i egendomen. Bestämmelsen skall enligt utredningsförslaget omfatta även besvär över ianspråktagande av luftfartyg efter utmätning av pantbrev däri. Att både skepp och luftfartyg måste vara registrerade för att kunna tas i anspråk via pantbrevsutmätning är en självklarhet som utredningsförslaget, med redaktionell avvikelse från den nuvarande föreskriften, inte framhåller.

Enligt 4 mom. får utmätning av fast egendom eller av skepp eller skeppsandel eller villkorlig äganderätt till skepp eller skeppsandel efter egendomens försäljning ej överklagas annat än i samband med klagan över försäljningen. För sådan talan gäller enligt 213 § UL en besvärstid av tre veckor från försäljningsdagen. Enligt 213 a § UL åtnjuter exekutivköparen, sedan den exekutiva försäljningen vunnit laga kraft och köpeskillingen erlagts, skydd bl. a. mot annan som kan ha förvärvat samma egendom av utsökningsgäldenären. Korrespondens råder alltså mellan på den ena sidan 201 § 4 mom. UL och på den andra sidan 213 och 213 a §§ samma lag. Utredningen föreslår, att rätten att klaga över utmätning av luftfartyg, andel däri och villkorlig äganderätt till sådan egendom regleras på motsvarande sätt. Även 213 a § UL skall enligt utredningsförslaget avse dylik egendom.

Utredningen vill betona, att dess förslag inte reser hinder mot att extraordinärt rättsmedel används mot utmätning av luftfartyg m. m. lika litet som nuvarande föreskrift gör i fråga om fast egendom och skeppsegendom.<sup>202</sup>

## 213 a §

Enligt 2 mom. av denna paragraf skyddas den som på exekutiv auktion köpt registrerad skeppsegendom mot konkurrerande rättsanspråk på egendomen under förutsättning, dels att utsökningsgäldenärens åtkomst var inskriven vid försäljningen, dels att försäljningen vunnit laga kraft. Detta gäller, på samma sätt som vid godtrosförvärv enligt 20 § SjöL, vare sig gäldenärens åtkomst eller tidigare led i fångeskedjan led av rättslig brist eller gäldenären tidigare frånhänt sig egendomen till annan. Exekutivköparen är ej underkastad krav på god tro. Men det är förutsatt i förarbetena att om han förfarit svikligt – t. ex. genom att själv som utmätningssökande anvisa egendomen till utmätning trots vetskap om att den ej tillhörde gäldenären – så skall hans exekutivköp inte skyddas enligt 213 a §.<sup>203</sup>

Föreskriften i 2 mom. är tillämplig också på försäljning av sjögående

<sup>202</sup> Jfr prop. 1973:167 s. 152.

<sup>203</sup> Jfr prop. 1973:167 s. 78 och 99.

fartyg som utomlands är infört i register, vilket motsvarar det svenska skeppsregistret och alltså är inrättat för privaträttslig inskrivning.<sup>204</sup>

Enligt 3 mom. är tredje man, vars rätt till den sålda egendomen går förlorad på grund av föreskriften i 2 mom., berättigad till ersättning av statsmedel i samma ordning som den är vars rätt utplånats genom godtrosförvärv enligt 20 § SjöL. Därmed syftas närmast på 349 § SjöL. Till skillnad från 2 mom. är 3 mom. ej tillämpligt på förlust av rätt till utlandsregistrerat fartyg som sålts exekutivt i Sverige.

Utredningen föreslår, som en följd av att dess förslag i övrigt nära följer den sjörättsliga förebilden, att både 2 och 3 mom. görs tillämpliga också på exekutiv försäljning av registrerat luftfartyg, andel däri eller villkorlig äganderätt till sådan egendom och rättsförlust med anledning av exekutiv försäljning av sådan egendom. Med hänvisningen i 3 mom. till "samma bestämmelser som gälla när sådan ersättning skall utgå med anledning av att ägarens rätt gått förlorad genom frivillig försäljning" kommer därvid att i detta sammanhang avses 5 kap. InskrLförslaget. Tillämpligheten på svenskregistrerade resp. utlandsregistrerade luftfartyg skall, enligt vad utredningen förutsätter, svara mot momentens tillämplighet i fråga om skeppsegendom.

### 3.10.2 Övergångsbestämmelser

ULförslaget skall träda i kraft vid tidpunkt som regeringen bestämmer (*punkt 1*). De äldre bestämmelserna i 62, 63, 73, 77, 88 c och 89 §§ rörande utmätning av in-tecknade reservdelar skall ha fortsatt tillämpning då in-tecknade reservdelar till luftfartyg utmäts (*punkt 2*); jfr bl. a. punkt 14 i övergångsbestämmelserna till InskrLförslaget. Bestämmelserna i 201 § 4 mom. och 213 a § 2 och 3 mom. i deras nya lydelse bör ej tillämpas för det fall att egendomen sålts före ikraftträdandet; förslaget innehåller föreskrift därom (*punkt 4*). Dessutom upptar förslaget här en bestämmelse som ger luftpant-rättsborgenär anslutningsrätt enligt 91 c § först i exekution som verkställs efter ikraftträdandet (*punkt 3*); jfr punkt 4 i övergångsbestämmelserna till LfLförslaget.

## 3.11 Förslaget till lag om ändring i konkurslagen (1921:225)

### 3.11.1 Lagreglerna

#### 71 §

I *fjärde stycket* av denna paragraf finns en regel som berättigar konkursförvaltaren att begära exekutiv försäljning av bl. a. fartyg, som ej är infört i skeppsregistret eller i motsvarande utländskt register. *Femte stycket* bemyndigar – genom hänvisning till 70 § KL – förvaltaren att låta sälja bl. a. luftfartyg eller in-tecknade reservdelar till luftfartyg exekutivt eller, med rät-tens ombudsmans samtycke, i annan ordning som bedöms vara mer för-delaktig för konkursboet. Som en följd av förslaget att en sådan omständlig ordning för exekutiv försäljning som LfL innebär skall reserveras för reg-istrerade luftfartyg bör föreskrifterna i förevarande fjärde och femte styc-

<sup>204</sup> Jfr prop. 1973:167 s. 237 f.

kena ändras så att luftfartyg behandlas på samma sätt som sjögående fartyg. Den särskilda föreskriften rörande in-tecknade reservdelar till luftfartyg bör utgå. Utredningen föreslår, att fjärde och femte styckena ändras på detta sätt.

I paragrafens *sjätte stycke* ges regler angående försäljning av gäldenären tillkommande rätt till andel i in-teckning, som belastar hans luftfartyg, eller till sådant fartyg hörande reservdelar. När systemet med fordringsin-teckning överges, faller motivet för detta sjätte stycke bort. Det utgår enligt utredningens förslag.

## 73 §

I *första stycket* av denna paragraf finns föreskrift om försäljning av in-tecknade reservdelar vilken blir ogrundad, ifall InskrL-förslaget – som ej känner reservdelsin-teckning – genomförs. Föreskriften utgår enligt utredningens förslag. I stället kompletteras stycket så att hänvisningen till försäljning enligt UL också kommer att omfatta oregistrerade luftfartyg; jfr 91 § UL-förslaget.

Enligt *andra stycket* får förvaltaren inte sälja pantsatt in-teckning i luftfartyg eller reservdelar därtill utan endast gäldenären tillkommande ägarhypotek däri. Denna föreskrift utgår enligt utredningens förslag, eftersom den grundas på det system med fordringsin-teckning som skall överges enligt InskrL-förslaget.

## 76 §

I denna paragraf finns viss föreskrift rörande in-tecknade reservdelar till luftfartyg som blir ogrundad, om InskrL-förslaget – vilket ej känner reservdelsin-teckning – genomförs. Föreskriften, som rör kungörelse av försäljning av reservdelar, utgår enligt utredningens förslag. Paragrafens nuvarande föreskrift att inskränkning rörande kungörelse av auktion å luftfartyg inte får ske utan gäldenärens samtycke jämkas till att avse registrerat luftfartyg; jfr LfL-förslaget.

## 198 §

I första stycket av detta lagrum föreskrivs om skyldighet för ägare av registrerat skepp att "hos den myndighet, hos vilken anteckning om konkursen eller anmälan om densamma ägt rum" anmäla när konkurs i annat fall än som avses i 26 § KL upphört utan att registrerat skepp sålts. Anteckning därom skall då göras i skeppsregistret varefter båda anteckningarna avförs. Föreskriften är uttryckligen tillämplig på andelsägare och måste även gälla ifall skeppet eller skeppsandelen tillhörde vederbörande med villkorlig äganderätt. Enligt *andra stycket* har första stycket motsvarande tillämpning beträffande registrerat luftfartyg samt "lott i och in-tecknade reservdelar till sådant fartyg". Utredningsförslaget utmönstrar *andra stycket* och kompletterar i stället *första stycket* så att det omedelbart gäller även ägare till registrerat luftfartyg och andel däri samt uttryckligen också den som har skepp, skeppsandel, luftfartyg eller andel i luftfartyg med villkorlig äganderätt.

### 3.11.2 Övergångsbestämmelser

Det skall enligt utredningsförslaget ankomma på regeringen att sätta lagen i kraft (*punkt 1*). De äldre bestämmelserna i 71, 73 och 76 §§ KL rörande in-tecknade reservdelar föreslås få fortsatt tillämpning så länge dylika in-teckningar finns (*punkt 2*); jfr punkt 14 i övergångsbestämmelserna till InskrLförslaget.

## 3.12 Förslaget till lag om ändring i uppbördslagen (1953:272)

Enligt 60 § uppbördslagen (1953:272) gäller ULs vanliga tidsfrister för ut-mätning och exekutiv försäljning och om anstånd med sådana åtgärder ej vid utmätning för skatt. Sådant undantag föreskrivs i samma lagrum även för exekutiv försäljning av fast egendom, skeppsegendom samt luftfartyg och reservdelar därtill. Föreskriften är formad med hänvisning till resp. försäljningslagar. Med den form LfL-förslaget har blir 3 § SFL tillämplig i fråga om såväl exekutiv skeppsförsäljning som exekutiv försäljning av luft-fartyg. Den nuvarande hänvisningen till 3 § LfL bör då utgå. Den utmönstras enligt utredningens förslag, som därvid beaktar att registrerat luftfartyg skall säljas med motsvarande tillämpning av SFL.

Det skall enligt utredningsförslaget ankomma på regeringen att sätta lagen i kraft.

## 3.13 Förslaget till lag om ändring i lagen (1955:229) i an-ledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg

### 3.13.1 Lagreglerna

#### 1 §

I *andra stycket* av detta lagrum är upptagen föreskrift om tillbehör till luft-fartyg, vilken går tillbaka på art. XVI i inskrivningskonventionen. Den in-nebär sålunda, att till luftfartyg hänförs – utom flygkroppen – motorer, propellrar, radioutrustning, instrument och andra tillbehör, vare sig de är anbragta i fartyget eller tillfälligt skilda därifrån.

I den mån svensk lag såsom sakrättsstatut är tillämplig på tillbehörsfråga är det en underförstådd förutsättning för det presumtiva tillbehörets rättsliga förening med luftfartyget att det tillförts fartyget i fartygsägarens intresse.<sup>205</sup> Vad t. ex. en förhyrare tillfört fartyget för att brukas under hyrestiden blir sålunda, även om det faller under den katalog av möjliga fartygstillbehör som inskrivningskonventionen upptar, tillbehör till fartyget endast om och när det övertas av fartygsägaren. I 2:24 LL-förslaget kommer denna grundsats till klart uttryck i lagtexten. Samma grundsats kan vara nedlagd i främmande lag även om den inte är uttryckt i lagtext och skall givetvis då respekteras i den mån den främmande lagen är tillämplig som sakrättsstatut. Utred-ningen finner, att en erinran härom i lagtexten är lämplig och dessutom

<sup>205</sup> Jfr under 3.1.2.

följdriktig med hänsyn till utformningen av 2:24 LLförslaget, och föreslår därför en dylik föreskrift i förevarande andra stycke.

#### 4 §

Enligt 63 § 2 mom. UL får av intecknade reservdelar till luftfartyg enskild sådan del ej utmätas för sig utan inteckningshavarens samtycke. Denna föreskrift utmönstras enligt utredningsförslaget ur UL. För här i riket förvarade reservdelar, som i konventionsenlig ordning häftar för främmande registerpanträtt, bör emellertid enligt utredningens mening ges en dylik föreskrift. Utredningen föreslår att den tas upp i första stycket av denna paragraf.

#### 6 a §

Denna paragraf har ingen motsvarighet i KonvL. Förslaget härrör i denna del från LfL såvitt där regleras exekutiv försäljning av gemensamt intecknade luftfartyg resp. luftfartyg och reservdelar därtill. Sådana bestämmelser behövs framdeles endast för de fall då främmande luftfartyg eller till sådant fartyg hörande reservdelslager skall säljas exekutivt här i landet. De har därför sin naturliga plats i KonvL. De går tillbaka på LfLförslaget som är avsett också för försäljning här i landet av främmande luftfartyg och reservdelar därtill; jfr under 3.9.3.

I *första stycket* tar förslaget upp motsvarighet till 13 § andra stycket LfL, som i sin tur grundats på art. X:3 i inskrivningskonventionen. Skyddsbeloppet, sådant det skall bestämmas enligt 13 § Sfl (som enligt LfLförslaget har motsvarande tillämpning vid lufträttslig exekution), får sålunda inte sättas högre än till två tredjedelar av det värde som åsatts reservdelarna vid värdering av sakkunniga ifall utmätningssökandens fordran ej är förenad med panträtt eller annan sådan rättighet av det slag som avses i KonvL. Av förslagets formulering bör också följa, att sådan värdering alltid måste företas inför reservdelsförsäljning som sker i den ordning LfLförslaget föreskriver; jfr 73 § UL. Detta torde få beaktas också i tillämpningsföreskrift.

I *andra stycket* tar förslaget upp motsvarighet till 14 § första stycket LfL. Här regleras alltså exekutiv försäljning av flera främmande luftfartyg, däribland sådana som häftar gemensamt för registerpanträtt eller liknande säkerhetsrätt som avses i KonvL. Föreskrifterna överensstämmer i sak med gällande rätt.

I *tredje och fjärde styckena* tar utredningsförslaget upp motsvarighet till 14 § andra och tredje styckena LfL. Förslaget avser alltså exekutiv försäljning av främmande luftfartyg jämte reservdelslager här i landet som gemensamt med fartyget häftar för registerpanträtt eller annan sådan rätt. Det svarar i sak mot gällande rätt.

#### 7 §

I *andra och tredje styckena* av denna paragraf upptar KonvL föreskrifter om överföring till den svenska inskrivningsboken för luftfartyg av främmande registerpanträtt eller annan sådan rättighet i luftfartyg vilket samtidigt

överförs till det svenska luftfartygsregistret. Både den sammanföring av inskrivningsboken och registrets funktioner till det nya luftfartygsregistret som LLförslaget och InskrLförslaget medför och den omläggning av systemet för panträtt på grund av inteckning som utredningsförslaget innebär kräver ändring av dessa föreskrifter.

Utredningens förslag innebär, att innehavare av utomlands inskriven rättighet av panträttslig karaktär<sup>206</sup> har rätt att, på grund av därom taget förbehåll, få sin rättighet överförd till luftfartygsregistret, att rättigheten skall här i landet utan vidare ges innebörd av panträtt på grund av luftfartygsinteckning och att denna panträtt ej skall behöva stiftas på nytt utan anses tillkommen med ursprunglig verkan. Det skall ske genom att, dels fordringsbeloppet inskrivs i fartyget – på samma sätt som inteckning – med bevarad företrädesrätt, dels pantbrev utfärdas till borgenären med verkan som om det hade lämnats denne som pant för fordringen genom tillkomsten av den utomlands inskrivna rättigheten. Inskrivning med bevarad företrädesrätt innebär givetvis, att inteckningen skall ha samma företräde i förhållande till annan inskriven rätt i fartyget som rättigheten åtnjöt då fartyget avfördes ur det främmande registret medan panträttens förmånsrätt skall följa FRL. Och att pantbrev skall utfärdas till borgenären med verkan som om det lämnats denne som pant för fordringen genom tillkomsten av den utomlands inskrivna rättigheten, betyder att panträtt – i den mening som avses i 3:2 o. följ. §§ InskrLförslaget – i fortsättningen skall anses föreligga samt att borgenären kan hävda denna rätt som om den upplåtits till honom redan genom den rättshandling varigenom den ursprungliga rättigheten upplåtits till honom med motsvarande sakrättsliga verkan enligt den främmande rättsordningen.

Varken inskrivningen eller pantbrevets utfärdande och utlämnande till borgenären skall föregås av prövning enligt 4:22 InskrLförslaget (avslagskatalogen). Eljest skulle det icke vara fråga om överföring av rättighet utan om att stifta ny sådan. Men härav skall ej slutas, att inskrivningen skulle kunna företas i strid med eljest gällande förbud mot andelsinteckning eller gemensam inteckning i luftfartyg eller i luftfartyg och reservdelar. Överföringsrätten avser nämligen rättighet i helt luftfartyg och kan bara överföras hit såsom gällande i ett enda sådant. En annan sak är att flera luftfartyg, kanske t. o. m. registrerade i skilda länder, kan pantsättas för samma skuld genom att var för sig ställas som hypotekssäkerhet för denna.

Borgenären skall, även utan särskild begäran därom, antecknas som innehavare av det pantbrev som utfärdats till honom. Huruvida pantbrevet bör förses med eller åtföljas av särskild information om innebörden av rättighetsöverföringen får prövas då tillämpningsföreskrifter utfärdas.

För att få sin rättighet överförd på detta sätt måste borgenären enligt utredningsförslaget, i det ärende varigenom luftfartyget överförs till (registreras i) det svenska luftfartygsregistret, visa att han samtyckt till överföringen på villkor att han bereds motsvarande säkerhet i fartyget efter dess registrering här. Detta hindrar ej, att hans framställning betecknas som ansökan och ger upphov till särskilt inteckningsärende vare sig han gör den särskilt eller i själva registreringsärendet (i vilket fartygsägaren är sökande).

Luftfartygets ägare råder enligt förslaget inte över huruvida rättigheten

<sup>206</sup> Se art. I (1) (d) och II (3) i inskrivningskonventionen. Jfr NJA II 1955 s 202.

skall överföras hit eller ej. Borgenären är redan före överföringen i sin fulla rätt att ställa villkor för samtycket och kan hindra luftfartygets avregistrering ur det främmande registret – och därmed dess registrering här – ifall han inte t. ex. får bindande utfästelse om fortsatt säkerhet. Det är då följdriktigt, att fartygsägarens inflytande över den svenska registermyndighetens medverkan till rättighetens överföring begränsar sig till att hans ev. påstående att borgenären inte skall få rättigheten överförd kan vara ägnat att väcka tvivel på att borgenären verkligen förbehållit sig sådan överföring. Och det kan leda till uppskov för utredning i in-teckningsärendet eller rentav till att tvist mellan fartygsägaren och borgenären hänskjuts till rättegång;<sup>207</sup> det hör till bilden att fartygsägaren ej kan avkrävas in-teckningsstämpel, eftersom det inte är fråga om att bevilja in-teckning utan om att till Sverige överföra en redan stiftad rättighet. Utredningen räknar emellertid med att överföring av utomlands stiftad rättighet enligt förslaget inte skall behöva bjuda på större bevisproblem. Bevisning om den främmande rättigheten, det belopp för vilket den gäller och det prioritetsläge den har, allt avseende tidpunkten för fartygets avregistrering ur det främmande registret, bör normalt kunna presteras genom registerutdrag eller därmed likvärdig utredning. Vid behov bör svensk utlandsmyndighets medverkan till att utverka eller befordra sådan utredning kunna påräknas. Möjligheten av sådant behov får beaktas instruktionsvägen.

Det belopp som skall inskrivas för den överförda rättigheten är fordringens kapitalbelopp. Därmed avser utredningen det kapitalbelopp i svenskt eller utländskt mynt för vilket rättigheten enligt den utländska inskrivningen gällde vid avregistreringstillfället, oavsett om detta i jämförelse med den verkliga fordringen ger utrymme för ägarhypotek eller ej. Inte heller ränta eller annan biförpliktelse för vilken rättigheten kan ha utgjort säkerhet enligt den främmande rättsordningen skall tas i beräkning. Borgenären får framdeles åtnöjas med den svenska ordningen för att tillgodose sådana krav, nämligen borgenärstillägg om 15 % på pantbrevsbeloppet jämte exekutionsränta. Han får själv ta ställning till dessa spörsmål då han prövar huruvida han skall gå med på att luftfartyget överförs till det svenska luftfartygsregistret. Han torde ej underlåta att först göra sig väl underrättad om sin blivande rätt under svensk lag.

Medan KonvL för närvarande ger rättighetshavaren en frist av tre månader, räknade från luftfartygets registrering i Sverige, att söka in-teckning med bevarad ursprunglig rättsverkan går utredningsförslaget, som redan framgått, ut från att han tar ställning till hela frågan om rättighetsöverföringen redan då han prövar sitt samtycke till att fartyget överförs till det svenska luftfartygsregistret. Det bör inte bereda borgenären-rättighetshavaren några problem att göra det. Han kan ta sig tid därtill genom att tills vidare dröja med sitt samtycke. Om han efter det att rättigheten överförs till Sverige åtnöjs med betalning eller annan säkerhet än panträtt på grund av in-teckning i luftfartyget, frigörs därigenom pantbrevet för fartygsägaren. Fördelen med denna ordning är uppenbarligen, att fartygets in-teckningsbelastning utan dröjsmål blir klar vid dess registrering här i landet. Och fördelen vinnas enligt utredningens mening ej på den ursprungliga rättighetshavarens bekostnad.

Det är följdriktigt att frågan om en överförd rättighet tillkommit i laga

<sup>207</sup> Jfr 4:5 och 6 InskrL-förslaget.



ordning prövas enligt lagen i den främmande stat där fartyget var registrerat vid rättighetens tillkomst. Det gäller för närvarande enligt KonvL och föreskrift därom ingår även i utredningsförslaget.

#### 8 §

I *första stycket* av denna paragraf innehåller KonvL bestämmelser om samordning av luftfartsverkets och inskrivningsdomarens handläggning vid överföring från utlandet av luftfartyg jämte inskriven rättighet däri. Dessa bestämmelser utgår enligt utredningsförslaget, som förutsätter att hela handläggningen koncentreras till det nya luftfartygsregistret.

*Andra stycket* reglerar överföring till den svenska inskrivningsboken för luftfartyg av utomlands i konventionsenlig ordning registrerat anspråk på luftpanträtt i fartyg som överförs till det svenska luftfartygsregistret. Enligt utredningsförslaget, vilket förutsätter att den utländska registermyndigheten informerar den svenska registermyndigheten, skall anteckning som svarar mot den utländska anteckningen ofördröjligen föras in i luftfartygsregistret; jfr bl. a. 2:17 InskrL-förslaget. Utredningsförslaget innebär, att registermyndigheten ej prövar huruvida den främmande registeranteckningen gjorts på konventionsenliga förutsättningar. I den mån dylik prövning är påkallad kan den företas då det blir aktuellt att vid exekution eller eljest pröva frågan om pantfordringens giltighet eller bestånd.

#### 10 §

I denna paragraf bemyndigar KonvL Konungen att meddela tillämpningsföreskrifter till lagen. Dylikt bemyndigande behövs inte numera med hänsyn till innehållet i 8:13 RF. Paragrafen utgår enligt KonvL-förslaget.

### 3.13.2 *Ikraftträdandet*

Det skall enligt utredningsförslaget ankomma på regeringen att sätta lagen i kraft. Övergångsbestämmelser har ej synts utredningen vara behövliga.

## 3.14 Förslaget till lag om domstol i lufträttsmål

Som motiverats under 2.8 har utredningen funnit, att det är ändamålsenligt att förlägga handläggningen av lufträttsmål i första instans till samma tingsrätter som handlägger sjörettsmål.

Utredningen föreslår, att regler om forum i lufträttsmål ges i en särskild lag. Detta är den lagtekniskt sett enklaste lösningen, eftersom varje berörd lag eller annan författning eljest måste tyngas med egna forumregler eller hänvisningar till andra sådana. De mål som skall handläggas vid särskilt lufträttsforum bör emellertid självfallet begränsas till sådana, för vilka kravet på särskild sakkunskap gör sig gällande. Andra mål med lufträttslig anknytning bör i princip kunna tas upp av alla tingsrätter. Lagen kan därför inte ges generell tillämplighet för mål som rör luftfart. Målen måste specificeras genom uttryckliga hänvisningar till de författningar som berörs.

Detta måste också underlätta gränsdragningen vid val av forum och prövning därav.

De författningar, som mot denna bakgrund är aktuella, är i första hand LL och författningar som utfärdats med stöd av LL. Även mål, som rör förhållanden som avses i InskrL-förslaget och KonvL, kan ha inslag vilka kräver speciell förtrogenhet med luftfartsförhållanden. Detta gäller bl. a. i fråga om fartygsköpet, som för övrigt ofta träffas under främmande rätt. I en del andra fall torde det däremot inte krävas sådana särskilda insikter. Det skulle emellertid ställa sig ytterligt vanskligt att bestämma en ändamålsenlig inskränkning.<sup>208</sup> Mål enligt InskrL-förslaget och KonvL räknas därför enligt utredningens förslag till de lufträttsmål som skall handläggas vid särskilt forum. Detsamma gäller mål enligt lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada till följd av luftfart. Det förtjänar att påpekas att den föreslagna forumregeln inte utesluter att tvister rörande förhållanden som avses i LL kan komma att handläggas av annan tingsrätt än de angivna lufträttsdomstolarna. Detta gäller i fråga om s. k. sammansatt befordran. De speciella forumreglerna i konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg kan nämligen då bli tillämpliga i stället.<sup>209</sup>

Gärningar som är belagda med straff enligt LL eller den med stöd av LL utfärdade LK kan också tänkas vara straffbara enligt brottsbalken.<sup>210</sup> I sådana fall kan gärningen, till följd av de straffrättsliga konkurrensreglerna, komma att bedömas enbart enligt BrB. De skäl som föranlett förslaget om särskilt lufträttsforum torde emellertid ha än större tyngd när det gäller så allvarliga åsidosättanden av lufträttsliga regler att gärningen faller under BrB. Den särskilda forumregeln bör därför gälla även då gärningen i fråga är belagd med strängare straff i BrB.

Utredningens förslag kräver att regler ges om lufträttsdomstolarnas inbördes behörighet att ta upp målen. RB:s regler om laga domstol föreslås därvid få motsvarande tillämpning. När det gäller befordran med luftfartyg och ansvarighet för skada i följd av luftfart måste emellertid beaktas dels de särskilda konventionsbetingade bestämmelserna om forum i 9 kap. 28 § LL, dels 7 § lagen angående ansvarighet för skada till följd av luftfart. Utredningsförslaget är format med tanke på det. Om lufträttsdomstol inte finns i den ort som utpekats enligt de nu angivna reglerna, skall enligt förslaget den lufträttsdomstol som är i geografisk mening närmast den orten vara behörig.

Tidpunkten för ikraftträdande lägger utredningsförslaget i regeringens hand att bestämma. Handläggningen av lufträttsmål, som anhängiggjorts före ikraftträdandet vid domstol som då var behörig att uppta målet, bör lämpligen slutföras vid samma domstol oavsett de föreslagna reglerna. En övergångsbestämmelse föreslås därför om att äldre forumregler skall gälla, om talan väckts före ikraftträdandet.

<sup>208</sup> Jfr prop. 1973:42 s. 355.

<sup>209</sup> Jfr prop. 1970:185 s. 27. Konventionen finns intagen i prop. 1968:132 s. 67 ff.

<sup>210</sup> Jfr 13 kap. 12 § LL och 158 § luftfartskungörelsen.

### 3.15 Förslaget till lag om ändring i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart

Som framgår av avsnitten 2.8 och 3.14 föreslår utredningen, att handläggningen i första instans av lufträttsmål förläggs till vissa tingsrätter och att bestämmelser om forum tas upp i en särskild lag. Detta kräver redaktionell ändring i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart, eftersom det i denna lag finns en särskild konventionsbetingad bestämmelse om fakultativt forum (7 §). Som även framgår under 3.14 måste också i den föreslagna lagen om domstol i lufträttsmål hänvisas till denna bestämmelse. Om det inte finns lufträttsdomstol i den ort som utpekats enligt de nu angivna reglerna, bör den lufträttsdomstol som är i geografisk mening närmast den orten vara behörig.

Tidpunkten för ikraftträdandet föreslås skola bestämmas av regeringen. Någon särskild regel med avseende på handläggningen av lufträttsmål som anhängiggjorts före ikraftträdandet behövs inte här, eftersom en sådan tagits upp i övergångsbestämmelserna till förslaget till lag om domstol i lufträttsmål.

### 3.16 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)

#### 3.16.1 *Lagreglerna*

##### 17 §

Nuvarande lydelse av 17 § tredje stycket SjöL innehåller en bestämmelse enligt vilken avregistrering av skepp eller skepp under byggnad, som enligt huvudregeln i andra stycket kräver in-teckningsborgenärs samtycke, kan företas utan sådant samtycke när skeppet förlorat egenskapen av skepp eller saknat sådan egenskap redan vid registreringen. Om borgenären underlåter att söka betalning ur egendomen inom en månad från det registermyndigheten underrättat honom om avregistreringsgrunden, faller nämligen kravet på hans samtycke bort.

Som utredningen framhållit i motiveringen till motsvarande lufträttsliga föreskrift i 2:9 LLförslaget (jfr 3.1.2) lägger denna utformning av undantagsregeln onödig börda på registermyndigheten i det att myndigheten inte kan skrida till avregistrering utan att själv ha hos landets sju sjörättsdomstolar hört efter huruvida borgenären sökt betalning ur egendomen. Det är en rimligare ordning, att det läggs på borgenären att visa för registermyndigheten att han sökt sådan betalning och följaktligen är bevarad vid kontroll över avregistreringen. Utredningen föreslår jämkning av förevarande bestämmelse i detta syfte och hänvisar i övrigt till den nyssnämnda motiveringen till LLförslaget.

##### 38 §

Denna paragraf reglerar vissa rättsligt betydelsefulla anteckningar, som skall göras i skepps- och skeppsbyggnadsregistren. I första stycket 4 och 5 talas därvid om det fall att "inskriven rätt till" skepp eller skeppsbygge berörs

av exekution eller exekutiv åtgärd. För motsvarande föreskrift i 4:12 InskrL-förslaget (jfr 3.2.5) har utredningen antagit, att det är obehövt och rentav förvillande att särskilt nämna inskriven rätt till luftfartyg, eftersom det likväl följer av generella regler (1:1 och 2:4 InskrL-förslaget) att sådan rätt omfattas av anteckningsreglerna. På motsvarande sätt förhåller det sig med föreskrifterna i första stycket 3 och 4 av denna paragraf. Det följer av 13 § och 14 § tredje och fjärde styckena SjöL, att anteckningsreglerna är tillämpliga även på andel i och villkorlig äganderätt till skeppsegendom. Uttrycket "inskriven rätt" syftar på villkorlig äganderätt. Det är, som utredningen påpekat i motiveringen till nyssnämnda 4:12 LL-förslaget, inte heller klart att man här bör begränsa anteckningsföreskriften till rätt som blivit inskriven. Utredningen föreslår, att 38 § första stycket 4 och 5 SjöL jämkas i överensstämmelse med dessa överväganden.

## 39 §

Denna paragraf behandlar officialrättelse av införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Motsvarande föreskrifter har tagits upp i 4:13 InskrL-förslaget. Regleringen har fastighetsrättslig förebild. I InskrL-förslaget har utredningen tagit med särskild föreskrift om att ärende om rättelse skall antecknas i registret, ifall beslut ej meddelas samma dag som ärendet upptagits. Föreskriften har motsvarighet i 19 kap. 18 § tredje stycket JB men ej i 39 § SjöL, något som får tillskrivas förbiseende. Utredningen föreslår att dylik föreskrift tas upp i 39 § första stycket SjöL.

## 262 §

Som framgått av den allmänna motiveringen (jfr 2.2.4) har utredningen föreslagit regler om luftfartygshypotek, som har SjöLs regler om skeppshypotek till förebild, och i tillägg därtill föreslagit vissa regler rörande pantrettens omsättningsskydd. Reglerna har influerats i 3:2 InskrL-förslaget (jfr 3.2.4). På denna punkt innebär utredningsförslaget, att pantsättning blir ursprungligt verksam även om den avser framtida fordran men att ny pantägare är berättigad att hos borgenären göra anspråk på pantbrevet i den mån pantfordran ännu ej grundats. Utredningen föreslår att reglerna om skepps- och skeppsbyggnadshypotek kompletteras på motsvarande sätt. Utredningen hänvisar här till de nyssnämnda och utförliga motiven till förslaget rörande luftfartygshypotek.

En betydelsefull konsekvens av den nya regleringen blir, att partredares upplåtelse av panträtt i skepp eller skepp under byggnad kan göras fullt ut verksam från början utan att ny pantförskrivning behövs vid senare andelsskifte i rederiet. För närvarande besväras man av att ny redares övertagande av betalningsansvaret för pantfordran äventyrar fordringsidentiteten och därmed också panträttsförhållandet och att själva redarskiftet kan bryta pantförskrivning för framtida gäld. Det blir med den föreslagna regleringen enligt utredningens mening möjligt att upplåta panträtt för en kreditgivares fordran mot partrederiet i dess framtida, ännu okända sammansättning. En annan konsekvens är, att sådan pantsättning för framtida fordran som skeppsbyggnadsavtal kan innehålla eller förutsätta, t. ex. till säkerhet för

statlig garanti, som kan lämnas viss tid före leverans, eller för finansiering som planläggs till leveranstillfället, också blir verksam från början och inte behöver uppskjutas eller förnyas. En sådan ordning är uppenbart fördelaktig, eftersom det ofta är svårt att i ett senare skede föra samman alla intressenter – de flesta kanske utlänningar – eller eljest träffa de behövliga uppgörelserna.

Förslaget går ej ut över registrens publicitetsverkan enligt 23 § SjöL. Alltjämt kommer därför t. ex. den som i finansieringssyfte förvärvar kontrakt- eller andelsrätt att vinna full rättslig kontroll över egendomen genom att söka inskrivning av sitt förvärv. Denna kreditsäkerhetsmässiga fördel bevaras alltså.

#### 269 §

I förevarande paragraf, som reglerar godtrosförvärv av panträtt, lägger förslaget till ett nytt andra stycke som utgör en parallell till det nya andra stycket i förslagets 262 §. Eftersom panträttsupplåtelse enligt förslaget fullbordas utan hinder av att pantfordran ännu ej föreligger, blir också tidpunkten för borgenärens goda tro att hänföra till upplåtelsestillfället utan avseende på om pantfordran då föreligger. Så som utvecklats i den allmänna motiveringen och motiveringen till 3:2 och 9 InskrLförslaget (jfr 2.2.4 och 3.2.4) bör rätte ägaren resp. den till vars förmån rådgighetsinskränkande förvärvsvillkor gäller kunna vända sig till borgenären med anspråk på pantbrevet eller på att detta ej utnyttjas, förutsatt att anspråket reses innan pantfordringen grundats. Förslagets konsekvenser för kreditgivningens rutiner har också behandlats i det föregående.

#### 280, 284 och 291 §§

I 7 § KonvLförslaget (jfr 3.13.1) har utredningen tagit upp föreskrifter om överföring till luftfartygsregistret av utomlands inskriven "panträtt eller annan sådan rättighet" i luftfartyg som överförs till det svenska registret. Förslaget innebär väsentligen, att rättigheten inskrivs här med bevarad företrädesrätt (men med förmånsrätt enligt FRL) och på samma sätt som in-teckning, att pantbrev utfärdas och tillhandahålls borgenären på grundval härav, att borgenären skall antecknas som pantbrevets innehavare samt att innehavet skall ge borgenären samma rätt som om pantbrevet lämnats honom som pant för fordringen genom tillkomsten av den utomlands inskrivna rättigheten.

Utredningen anser, att en dylik ordning för att överföra främmande registerpanträtt och annan sådan rättighet<sup>211</sup> från utländskt register till svenskt register skulle vara minst lika nyttig i samband med skepps- och skeppsbyggnadsregistrering som i samband med registrering av luftfartyg. Den skulle, rätt utnyttjad, verksamt bidra till att väsentligt förenkla registrering här av utlandsförvärvad skeppsegendom. Samtidigt medför naturligtvis en dylik ordning, att den som skall ta emot pantbrev i nyregistrerad skeppsegendom, som förut varit registrerad utomlands, alltid måste förvissa sig om att den företrädesrätt han räknar med ej äventyras av överföring av främmande registerpanträtt. Detta problem, som upphör efter registreringen

<sup>211</sup> Ang. detta uttryck, jfr prop. 1973:42 s. 349 f.

i Sverige, torde emellertid jämförelsevis enkelt lösas genom ändamålsenliga rutiner. Och det torde mer än väl uppvägas av fördelarna, främst att kredit säkerhetsfrågorna kan finna sin bestående lösning *före* egendomens överföring till svenskt register. Utredningen erinrar om att den norska SjöL har särskilda bestämmelser i detta ämne.<sup>212</sup>

Utredningen föreslår, att föreskrifter motsvarande 7 § KonvLförslaget tas upp i 280, 284 resp. 291 §§ SjöL. Därvid blir lagtekniska avvikelser påkallade. Till skillnad från lufträtten har sjörätten nämligen införlivat regler om främmande rättigheter med övriga regler om skepps- och skeppsbyggnadshypotek och inte heller skiljt på konventionsstater och andra. SjöLförslaget intar samma ståndpunkt. SjöLförslaget inskränker sig vidare i 280 § till att materiellt reglera borgenärens rätt till överföring och tar upp formella regler därom i ett nytt andra stycke i 284 §; inskrivning företas sålunda utan prövning enligt den för in-teckningsansökningar gällande s. k. avslagskatalogen i 283 §. I ett nytt andra stycke av 291 § regleras innehavsanteckning vid rättighetsöverföring.

### 328 §

I första stycket av denna paragraf föreskriver SjöL straff av böter för befälhavare, som brister i vissa uppräknade skyldigheter, samt i andra stycket samma straff för befälhavare eller redare, som brister i dem åliggande skyldigheter enligt angivna lagrum. Varken här eller annorstädes i SjöL föreskrivs straff för skeppsbefälhavare som försummar att enligt 69 § samma lag underrätta registermyndigheten rörande utländsk kvarstad på eller utmätning av skeppet. I fråga om luftfartygs befälhavare har utredningen funnit sådan straffsanktion påkallad (jfr 3.1.3), inte minst som ett stöd för honom gentemot fartygsägaren. Det är på samma sätt och i konsekvensens namn motiverat med dylik straffsanktion även för skeppsbefälhavarens skyldigheter härvidlag. Utredningen föreslår en bestämmelse med sanktion av dagsböter för detta fall. Den tas upp i ett nytt andra stycke av förevarande paragraf.

### 3.16.2 Övergångsbestämmelser

De föreslagna ändringarna i SjöL bör som de övriga lagändringar utredningen föreslår träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Föreskrift därom föreslås i *punkt 1*.

Ändringen i 17 § SjöL skall enligt förslaget (*punkt 2*) avse endast fall då avregistreringsgrunden antecknats i registret efter ikraftträdandet.

Vad beträffar förslagens regler om omsättningsskydd för panträtt på grund av skepps- eller skeppsbyggnadsinteckning så innebär dessa delvis en klar nyhet, nämligen såvitt gäller skydd för framtida, ännu ej grundad pantfordran. Därför bör de enligt allmänna principer för övergångsreglering endast gälla då panträttsupplåtelsen företagits efter ikraftträdandet. Föreskrift därom föreslås i *punkt 3*.

Förslaget rörande överföring av främmande registerpanträtt till svenskt register kan naturligtvis ej tillämpas förrän borgenären enligt gällande lag blivit berättigad till sådan överföring. Men om och när lagändring trätt i kraft bör överföring kunna företas utan hinder av att registreringsärendet

<sup>212</sup>Se § 259.

anhängiggjorts före ikraftträdandet. Ej heller i denna del torde övergångsregler fordras. Detsamma gäller SjöLförslagets övriga delar.

### 3.17 Förslaget till lag om ändring i stämpelskattelagen (1964:308)

#### 3.17.1 Lagreglerna

##### 11 §

I denna paragraf ges bestämmelser om stämpelskatt för in-teckning. Bestämmelserna avser i princip alla förekommande former av in-teckning och har anpassats till den konstruktion av panträtt och in-teckning som är gemensam för JB och SjöL. Lagrummet upptar också vissa särskilda regler för in-teckning i skeppsegendom och luftfartyg.

Enligt *andra stycket* i paragrafen utgår stämpelskatt med 4 kr. för varje fullt tusental kronor av det kapitalbelopp för vilket in-teckning beviljas eller ansökan förklarar vilande. Från skatteplikt görs vissa undantag, som närmare anges i *tredje stycket*. Två av dessa undantagsbestämmelser avser in-teckning i luftfartyg. Sålunda föreligger ej skatteplikt när in-teckning utsträcks till att avse ytterligare ett eller flera luftfartyg (punkt 5) eller när sådan åtgärd vidtas beträffande in-teckning i luftfartyg som avses i 29 eller 30 § InskrL (punkt 7). De åtgärder enligt InskrL som behandlas i punkt 7 innefattar s. k. utbrytning av ägarhypotek.

Ändringar i förevarande paragraf påkallas till en början av att det enligt InskrLförslaget inte blir tillåtet att gemensamt in-teckna flera luftfartyg, vare sig genom ett och samma in-teckningsbeslut eller genom att in-teckning beviljas i ett luftfartyg till säkerhet för en redan i annat luftfartyg in-tecknad fordran.<sup>213</sup> Även InskrLförslaget, i vad det innebär att åtgärder som innefattar utbrytning av ägarhypotek utmönstras, föranleder ändringar i paragrafen. I enlighet med det anförda föreslår utredningen att bestämmelserna i *tredje stycket 5 och 7* om skattefrihet vid utsträckning av in-teckning i luftfartyg och vid utbrytning av ägarhypotek skall utgå. Detta för med sig, att numreringen av det fall av skattefrihet som avser in-teckning i skeppsbygge ändras från 8 till 7.

Utöver de ändringar av huvudsakligen teknisk och redaktionell natur som angetts i det föregående har utredningen funnit påkallat, att ompröva skattesatsens storlek. Denna omprövning utlöses visserligen, på skäl som anförts under 6.2., av att gemensam in-teckning i flera luftfartyg inte längre skall tillåtas. Men enligt utredningens mening förtjänar skattesatsen omprövas även av andra skäl. Utredningen har då närmast för ögonen att, den för fastighetsin-teckning gällande skattesatsen gjorts tillämplig också på luftfartygsin-teckning. In-teckning i fast egendom kan utnyttjas snart sagt obegränsad tid medan luftfartygsin-teckningen blir obrukbar då fartyget avregistreras. Eftersom luftfartyg har relativt kort livslängd som sådana och dessutom ofta är ännu kortare tid i svensk hand och svenskt register, är luftfartygsin-teckningen till skillnad från fastighetsin-teckningen av kortlivad typ. Skillnaden blir ytterligare accentuerad då man beaktar luftfartens allt

<sup>213</sup> Jämför NJA II 1955 s. 160 f.

mer påtagliga utveckling till ytterligt kapitalkrävande näring. En jämförelse mellan skeppsinteckningen och fastighetsinteckningen utfaller på motsvarande sätt. Skattesatsen för luftfartygsinteckningar förtjänar mot här angivna bakgrund att sänkas väsentligt. Om så sker, skulle det te sig egendomligt att underlåta motsvarande sänkning av skattesatsen för skeppsinteckningar. Utredningen har funnit sig i konsekvensens namn böra utsträcka sitt förslag även till dem. Utredningen vill här till jämförelse nämna, att enligt uppgift motsvarande danska och norska skattesatser ligger på väsentligt lägre nivå än vår nuvarande.<sup>214</sup> Och i Danmark torde stämpelskatten för skeppspantbrev dessutom ligga långt under den som gäller pantbrev i fast egendom. Utredningen föreslår att skattesatsen sänks från nuvarande fyra promille till en promille av inteckningsbeloppet. Förslaget medför ändring i paragrafens *andra stycke*.

Utredningen har övervägt huruvida bland undantagen från stämpelskatteplikt för inteckning också borde upptas det fall då utländsk inskriven panträtt eller motsvarande rättighet med tillämpning av 7 § KonvLförslaget förs över till luftfartygsregistret, något som ju sker genom att fordringsbeloppet skrivs in och pantbrev utfärdas till borgenären med viss rättsverkan. Något sådant undantag synes emellertid inte vara påkallat. Det är inte fråga om inteckning då utan om en teknik för att från främmande register till svenskt register föra över en inskriven rättighet; stämpelskatt kan f. ö. redan ha utgått i det främmande landet. Rättighetsöverföringen faller sålunda utan vidare utom den grundläggande regleringen av stämpelskatt på inteckning såväl enligt förslaget som enligt nuvarande ordning.

### 30 §

I denna paragraf ges bestämmelser bl. a. om vilken myndighet som är beskattningsmyndighet och om tidpunkten för skattepliktens inträde. Enligt paragrafens *1 mom. b)* jämförd med *2 mom. andra stycket* är den inskrivningsmyndighet hos vilken inteckning söks beskattningsmyndighet i fråga om inteckning. Av nu anförda lagrum och särskild bestämmelse i *2 mom. första stycket*, som likställer registermyndighet enligt 2 § SjöL med inskrivningsmyndighet, följer att sjöfartsregistret är beskattningsmyndighet beträffande inteckning i skepp. Skatt för inteckning i luftfartyg fastställs enligt gällande ordning av inskrivningsdomare vid Stockholms tingsrätt. Skatteplikt för inteckning inträder när den beviljas eller ansökan därom förklaras vilande.

Enligt InskrLförslaget skall bl. a. ärenden om inteckning i luftfartyg handläggas av en särskild registermyndighet. Den enhet inom Stockholms tingsrätt, som utgör sjöfartsregistret, förutsätts få även denna funktion. Gällande ordning med inskrivningsdagar bibehålls i princip enligt förslaget.

Det enda ingrepp i förevarande paragraf som InskrLförslaget påkallar är ett tillägg till *2 mom. första stycket* av innebörd att uttrycket inskrivningsmyndighet skall avse även den nya lufträttsliga registermyndigheten. Efter sådan ändring kommer de bestämmelser i paragrafen som avser inteckning att liksom f. n. bli tillämpliga på inteckning i luftfartyg.

<sup>214</sup> Jfr Sveriges redareförenings framställning till finansdepartementet av den 13 november 1975.



## 32 och 36 §§

Bestämmelsen i 32 § *första stycket b)* om vem som i förhållande till statsverket svarar för erläggandet av skatt för inteckning föreslås kompletterad så att den omfattar också den som är behörig att ansöka om inteckning i luftfartyg. Vidare bör 36 § *fjärde stycket* kompletteras så att pantbrev som bevis om inteckning i luftfartyg inte får lämnas ut förrän skatten erlagts.

3.17.2 *Övergångsbestämmelser*

Ändringarna i stämpelskattelagen (1964:308) skall enligt förslaget träda i kraft vid tidpunkt som regeringen bestämmer.

Enligt punkt 12 första stycket jämförd med punkt 14 första stycket övergångsbestämmelserna till InskrL-förslaget skall en före ikraftträdandet gjord ansökan om gemensam inteckning som fullföljs därefter beviljas enligt de nya bestämmelserna, om ansökningen uppfyller villkoren för inteckning i den äldre inskrivningslagen. Om i enlighet härmed inteckning efter ikraftträdandet utsträcks till att avse ytterligare ett eller flera luftfartyg bör åtgärden givetvis vara fri från stämpelskatt enligt den äldre lydelsen av 11 § tredje stycket 5) stämpelskattelagen. Utredningen föreslår en övergångsbestämmelse av denna innebörd.

## Bilaga 1 Framställning från luftfartsverket angående forum i lufträttsmål

Statsrådet och Chefen för Kungl. Justitiedepartementet  
Fack  
103 10 STOCKHOLM 2

### Forum i lufträttsmål

I samband med framläggandet den 1 februari 1957 av proposition till riksdagen med förslag till luftfartslag föreslogs även ändrad lydelse av 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken. Lufträttssakkunniga hade i samband med avgivandet av förslag härom även diskuterat fråga om forum i lufträttsmål. De anförde härvid bl. a. följande:

”Under det nu ifrågavarande utredningsarbetet har särskild uppmärksamhet ägnats åt spörsmålet huruvida det skulle kunna beräknas bli till fördel för lufträttsmålen avgörande om de förlags till vissa domstolar, så att där större förtrogenhet med luftfartens förhållanden med tiden skulle vinnas. Man har härvidlag dryftat stadgande, att behörighet att handlägga sådana mål skulle tillkomma exempelvis rikets samtliga rådhusrätter eller en rådhusrätt inom varje hovrätts domsområde. De vinster, som en sådan centralisering kunde förväntas medföra, hava emellertid ansetts icke böra överskattas, bl. a. emedan lufträttsmålen åtminstone inom överskådlig framtid kunna beräknas bli tämligen fåtaliga och på grund av de skiftande förhållandena knappast ägnade att grundlägga särskild förtrogenhet med luft-rätten. Med hänsyn till de olägenheter, som en centralisering av målen i åtskilliga fall skulle innebära för berörda parter, hava de sakkunniga därför ansett rikets underrätter böra vara i lika mån behöriga att handlägga luft-rättsmål. Med denna ståndpunkt torde förnyat övervägande av frågan om forum vid utsökande av in-tecknad fordran eller vid tvist om giltigheten av meddelad in-teckning icke vara påkallat. Vad nu anförts äger tillämpning såväl på spörsmålet, vilken domstol skall vara behörig att handlägga tvistemål av lufträttslig art, som på frågan om laga domstol i brottmål enligt luft-fartslagen och andra författningar rörande luftfarten.”

Luftfartsverket anförde i denna fråga bl. a. följande:

”Med hänsyn till de olägenheter, som en centralisering av målen i åtskilliga fall skulle innebära för berörda parter, ha de sakkunniga därför ansett rikets underrätter böra vara i lika mån behöriga att handlägga lufträttsmål. Luft-fartsstyrelsen vill härtill anföra, att en vinst säkerligen skulle uppnås, därest lufträttsmålen handläggning centraliserades till viss avdelning vid Stock-holms rådhusrätt. Med hänsyn till de av de sakkunniga anförda olägen-heterna samt då luftfartsstyrelsen alltid ställer sin expertis till domstolarnas förfogande, har styrelsen emellertid intet yrkande i frågan.”

Under de 10 år som gått sedan luftfartslagen trädde i kraft den 1 januari 1962 har vissa erfarenheter vunnits i denna fråga. Sålunda har lufträttsmålen antal blivit större och målen samtidigt alltmer invecklade, särskilt de mål som röra kollisionstillbud, där de invecklade trafikledningsprocedureerna ställt såväl domstolar som åklagare inför problem. Antalet mål har emellertid icke ökat i så hög grad att någon domstol eller åklagare torde ha vunnit större erfarenhet av lufträttsmål. Samtidigt har ett ökat uppträdande av advokater på svarandesidan, i vissa fall med egen erfarenhet som förare av luftfartyg, medfört att åklagare, trots den expertis luftfartsverket ställt till förfogande, ofta torde haft en svår ställning.

Luftfartsverket som i sitt yttrande angående lufträttsakkunniges förslag icke haft något bestämt yrkande i frågan, har nu funnit att frågan ånyo bör diskuteras. En tänkbar möjlighet är att lufträttsmålen – trots de invändningar som kunna göras om besvär och resekostnader för parterna – bör behandlas vid allenast en domstol eller eventuellt en domstol inom varje hovrätts domsområde.

Enligt vad luftfartsverket har sig bekant skall utredning nu verkställas om inskrivning av privaträttsliga rättigheter och om luftfartygsregistret. Avsikten är att ernå likformighet med de nya bestämmelserna på fastighetsrättens område. Luftfartsverket vill för sin del föreslå att frågan om forum i lufträttsmål överlämnas till nämnda utredning.

I den slutliga handläggningen av detta ärende har deltagit generaldirektören Winberg, avdelningsdirektören Nylund, föredragande, samt överingenjören Nordström.

#### LUFTFARTSVERKET

*Henrik Winberg*

*Erik Nylund*

## Bilaga 2 Sammanställning av yttranden över utredningens PM angående översyn av lagstiftningen om registrering av och inskrivning av rätt till luftfartyg m. m.

### Innehåll

1	Inledning . . . . .	193
2	Enkätinstanser . . . . .	193
3	Enkätpromemorian och yttrandena över denna . . . . .	196
3.1	Allmänt . . . . .	196
3.1.1	Promemorian . . . . .	196
3.1.2	Yttrandena . . . . .	196
	Hovrätten	
	Luftfartsverket	
	Advokatsamfundet	
	Kronofogdeföreningen	
	Saab-Scania	
3.2	Registrering av luftfartyg . . . . .	198
3.2.1	Promemorian . . . . .	198
3.2.2	Yttrandena . . . . .	198
	Hovrätten	
	Inskrivningsmyndigheten	
	Luftfartsverket	
	Chefen för flygvapnet	
	Advokatsamfundet	
	Bankföreningen	
	Allmänflygföreningen	
	Saab-Scania	
3.3	Nationalitetsvillkoren . . . . .	201
3.3.1	Promemorian . . . . .	201
3.3.2	Yttrandena . . . . .	201
	Hovrätten	
	Luftfartsverket	
	Advokatsamfundet	
	Bankföreningen	
	Allmänflygföreningen	
	Saab-Scania	
3.4	Luftfartygsidentifiering . . . . .	201
3.4.1	Promemorian . . . . .	201
3.4.2	Yttrandena . . . . .	202
	Hovrätten	

	Inskrivningsmyndigheten	
	Luftfartsverket	
	Advokatsamfundet	
	Kronofogdeföreningen	
	Saab-Scania	
3.5	Inskrivning av äganderätt . . . . .	203
3.5.1	Promemorian . . . . .	203
3.5.2	Yttrandena . . . . .	203
	Hovrätten	
	Inskrivningsmyndigheten	
	Luftfartsverket	
	Advokatsamfundet	
	Allmänflygföreningen	
	Saab-Scania	
3.6	Inteckning i luftfartyg . . . . .	204
3.6.1	Promemorian . . . . .	204
3.6.2	Yttrandena . . . . .	205
	Hovrätten	
	Inskrivningsmyndigheten	
	Luftfartsverket	
	Advokatsamfundet	
	Bankföreningen	
	Kronofogdeföreningen	
	Saab-Scania	
3.7	Inskrivning av nyttjanderätt . . . . .	207
3.7.1	Promemorian . . . . .	207
3.7.2	Yttrandena . . . . .	208
	Hovrätten	
	Luftfartsverket	
	Advokatsamfundet	
	Bankföreningen	
	Saab-Scania	
3.8	Luftpanträtt och retentionsrätt . . . . .	209
3.8.1	Promemorian . . . . .	209
3.8.2	Yttrandena . . . . .	209
	Hovrätten	
	Inskrivningsmyndigheten	
	Luftfartsverket	
	Advokatsamfundet	
	Bankföreningen	
	Saab-Scania	
3.9	Luftfartyg under byggnad . . . . .	210
3.9.1	Promemorian . . . . .	210
3.9.2	Yttrandena . . . . .	210
	Hovrätten	
	Inskrivningsmyndigheten	
	Luftfartsverket	
	Advokatsamfundet	
	Bankföreningen	

	Saab-Scania	
3.10	Tillbehör till luftfartyg . . . . .	211
3.10.1	Promemorian . . . . .	211
3.10.2	Yttrandena . . . . .	212
	Hovrätten	
	Inskrivningsmyndigheten	
	Luftfartsverket	
	Advokatsamfundet	
	Bankföreningen	
	Saab-Scania	
3.11	Registermyndigheten . . . . .	213
3.11.1	Promemorian . . . . .	213
3.11.2	Yttrandena . . . . .	213
	Hovrätten	
	Inskrivningsmyndigheten	
	Luftfartsverket	
	Advokatsamfundet	
	Bankföreningen	
	Saab-Scania	
3.12	Lagtekniken . . . . .	215
3.12.1	Promemorian . . . . .	215
3.12.2	Yttrandena . . . . .	216
	Hovrätten	
	Inskrivningsmyndigheten	
	Luftfartsverket	
	Advokatsamfundet	
	Bankföreningen	
	Saab-Scania	

## 1 Inledning

Utredningen beslöt vid sammanträde den 17 augusti 1972 att genom en enkät inhämta synpunkter från sakkunniga myndigheter och intressesammanslutningar inom luftfarten på den åt utredningen uppdragna revisionen av lagstiftningen om luftfartygs registrering och om inskrivning av rätt till luftfartyg m. m. Med anledning härav upprättades inom utredningen en promemoria, dagtecknad 1972-09-06, vari redogjordes för utredningens direktiv och redovisades ett antal spörsmål som väntades bli aktuella under revisionsarbetet.

## 2 Enkätinstanser

Hos följande myndigheter hemställdes om yttrande över enkätpromemorian: hovrätten för övre Norrland, inskrivningsmyndigheten i Stockholms domsaga, luftfartsverket och chefen för flygvapnet.

Följande sammanslutningar bereddes tillfälle att yttra sig: Sveriges advokatsamfund, Svenska bankföreningen, Föreningen Sveriges kronofogdar,

Svenska flygförsäkringspoolen, Aktiebolaget Aerotransport, Kungl. Svenska Aeroklubben, Svenska Allmänflygföreningen och Saab-Scania Aktiebolag.

Yttranden över promemorian har inkommit från hovrätten, inskrivningsmyndigheten, luftfartsverket, chefen för flygvapnet, advokatsamfundet (genom sin styrelse), bankföreningen, kronofogdeföreningen, allmänflygföreningen och Saab-Scania.

### 3 Enkätpromemorian och yttrandena över denna

#### 3.1 Allmänt

##### 3.1.1 Promemorian:

Enligt direktiven skall utgångspunkten för utredningens verksamhet vara de nya fastighetsrättsliga inskrivningsreglerna och motsvarande sjörättsliga regler, närmast sådana de upptagits i ett den 26 april 1972 till lagrådet remitterat förslag till ändringar i sjölagen m. m. (numera prop. 1973:42). Vidare skall utredningen, i den mån det visar sig behövt för att nå en anpassning till motsvarande sjörättsliga regler, utarbeta förslag till nya lagregler om luftfartygs nationalitet, tillhör till luftfartyg, luftpanträtt och exekution i luftfartyg. Utredningen har också att uppmärksamma frågan om det behövs lagregler i motsvarande hänseenden beträffande luftfartyg under byggnad.

##### 3.1.2 Yttrandena

*Hovrätten:* Hovrätten ser med tillfredsställelse, att de lufträttsliga inskrivningsreglerna nu överarbetas. Denna överarbetning bör såvitt möjligt följa samma principer som de som genomförts i fråga om de fastighetsrättsliga inskrivningsreglerna och som föreslås i fråga om de sjörättsliga inskrivningsreglerna. Undantag från dessa principer bör förekomma endast där luftfartens förhållanden påkallar en avvikande reglering och särskilt när det föranledes av lufträttsliga internationella konventioner. Så kan emellertid ofta vara fallet, eftersom den tid längesedan är förfluten, då lufträtten i huvudsak var en efterbildning av sjörätten. Särskilt i offentlighetsligt avseende har den internationella lufträtten utvecklats på ett genomgripande sätt, framför allt genom den i Chicago 7.12.1944 undertecknade konventionen angående internationell civil luftfart (Chicagokonventionen) med dess annex. I förevarande sammanhang är annex 7, Aircraft Nationality and Registration Marks, av särskilt intresse.

*Luftfartsverket:* Utmärkande för den civila luftfarten är dess internationella karaktär. Sverige har anslutit sig till den internationella luftfartskonventionen (Chicagokonventionen) och är medlem av Internationella civila luftfartsorganisationen ICAO. Detta innebär att Sverige även skall iakttaga bihangen (annexen) till Chicagokonventionen, för närvarande 16 stycken. Annex 7 "Aircraft Nationality and Registration Marks" torde vara det mest betydelsefulla för utredningens uppdrag. Sverige har även biträtt den i Genève år 1948 avslutade konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg (Genèvekonventionen). – I detta sammanhang bör även nämnas det nära nordiska samarbetet på lufträttens område, som bland

annat resulterat i luftfartslagar, vilka på alla väsentligare punkter är praktiskt taget identiska.

*Advokatsamfundet:* Styrelsen har i yttrande av den 1 april 1971 uttalat att sjölagskommitténs betänkande synes väl övervägt och väl motiverat, varför styrelsen tillstyrkt den föreslagna lagstiftningen. Det synes styrelsen vara praktiskt och ändamålsenligt att den lufträttsliga regleringen av motsvarande frågor så nära som möjligt anpassas efter den sjörättsliga. Detta är naturligt inte bara på grund av rättsområdenas parallellitet utan även därför att det ur rättssäkerhetssynpunkt är önskvärt med så få särregleringar som möjligt inbördes inom de olika transportområdena. Styrelsen kan inte se att något hinder möter mot att anpassa den blivande lufträttsliga lagstiftningen efter pågående reformarbete inom sjörätten och förordar således en sådan lösning. – Styrelsen vill vidare betona vikten av att den svenska lagstiftningen så följsamt som möjligt anpassas till rättsläget inom ledande luftfartsländer med tanke på luftfartens internationella karaktär. Styrelsen är medveten om de svårigheter som härvid föreligger med hänsyn till den begränsade räckvidden av 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg. Det är likväl väsentligt att det svenska regelsystemet om registrering av luftfartyg och in-teckning i luftfartyg inte innehåller bestämmelser som sett ur ett internationellt perspektiv kan te sig säregna.

*Kronofogdeföreningen:* För att inte alltför stora tillämpningssvårigheter skall uppstå i de sällsynta exekutionsfallen vill föreningen framhålla vikten av att de lufträttsliga reglerna i all den utsträckning som det är möjligt överensstämmer med de sjörättsliga.

*Saab-Scania:* Gällande lagstiftning om inskrivning av rätt till luftfartyg är meddelad genom lagen den 12.5.1955 (SFS nr 227–244). Luftfartslagen den 6.6.1954 innehåller bestämmelser om registrering, nationalitet, bärgning, luftpanträtt m. m. Ifrågakarande lagbestämmelser är huvudsakligen tillämpliga på civila luftfartyg. För svenska militära luftfartyg gäller de bestämmelser Konungen eller den Konungen bemyndigar utfärdar. Vi förordar att denna gränsdragning mellan militära och civila luftfartyg upprätthålles även i en ny lag, vilket även överensstämmer med Chicagokonventionen 1944, som antagits av Sverige. Härtill må dock framhållas att någon definition på luftfartyg icke finnes i lagen och heller icke någon skarp gränsdragning mellan militära och civila luftfartyg. Särskilt hänvisas till Kungl. Kungörelse 1949:614 angående förbud mot utförelse från riket av krigsmateriel § 3, vari stadgas att chefen för handelsdepartementet i brådskande fall må förordna, att kungörelser skall under viss kortare tid tillämpas även i fråga om vara, som ej är upptagen i bilagan, men kan få militär användning. Detta innebär att ett civilt luftfartyg kan genom ett beslut från chefen för handelsdepartementet bli militärt med de följder detta kan få på grund av en kommande lags olika behandling av militära och civila luftfartyg. – Utredningen har erhållit i uppdrag att utarbeta förslag till lagregler rörande inskrivning av rätt till luftfartyg m. m., varvid utgångspunkten skall vara de nya fastighetsrättsliga inskrivningsreglerna och motsvarande sjörättsliga regler, som de utformats i ett den 26 april 1972 till lagrådet remitterat förslag till ändringar i sjölagen. Detta synes naturligt med hänsyn till de likheter som föreligger mellan betingelserna för sjöfarten och luftfarten och den förenkling i till-



lämpningen och rättssäkerhet, som härigenom skulle vinnas. Å andra sidan vill bolaget, med hänsyn till den internationalisering som skett inom luftfarten och som redan tagit sig uttryck i ett flertal internationella konventioner, framhålla det som önskvärt, att här berörda frågor får en laglig reglering, som så nära som möjligt ansluter till den som gäller internationellt och särskilt hos de ledande luftfartsnationerna. De företag, som i särskilt hög grad kommer att bli berörda av den nya lagstiftningen, är de stora flygbolagen, som utövar reguljär lufttrafik, enkannerligen SAS samt Saab-Scania som tillverkare av luftfartyg. Eftersom SAS beretts tillfälle att yttra sig över utredningen förutsätter vi, att de särskilt kommer att beakta de frågor, som har bäring på flygtrafikbolagens intressen medan bolaget önskar lämna synpunkter av betydelse för Saab-Scania som tillverkare av flygplan även om också andra och allmänna frågor här nedan kommer att beröras. – Saab-Scantias huvudsakliga tillverkning av flygplan har avsett militära flygplan för svenska försvaret men en ansevärd export har även ägt rum. Även civila flygplan har funnits på tillverkningsprogrammet. Under 1950-talet tillverkades ett passagerarflygplan med plats för 24–30 passagerare. Samtidigt och fram till slutet av 1960-talet tillverkades ett skolflygplan, som levererats till ett flertal länder i och utom Europa. Det enda civila projekt f. n. under tillverkning är ett skolflygplan. Däremot är bolaget part i ett internationellt konsortium, som projekterar tillverkning av ett medelstort passagerarflygplan med plats för 150–250 passagerare. Även andra civila projekt studeras. Det internationella konsortium bolaget inträtt i för projektering av ett passagerarflygplan är ett uttryck för att endast de allra största flygplantillverkarna företrädesvis i USA kan uppdriva tillräckligt kapital för att ensamt finansiera ett dylikt projekt. Inom Europa går flygplantillverkarna tillsammans för att gemensamt lösa dessa frågor. Detta betyder önskvärdheten och nödvändigheten för flygplantillverkaren att kunna utnyttja luftfartyg under byggnad som säkerhet för inteckning.

### 3.2 *Registrering av luftfartyg*

#### 3.2.1 *Promemorian:*

Det blir anledning att pröva huruvida luftfartygsregistreringen helt eller delvis bör bygga på registreringsrätt eller registreringsplikt och huruvida skillnad bör göras på luftfartyg efter konstruktion, art, användning osv. Vidare får det övervägas om nuvarande ordning att innehav av luftvärdighets- och, i viss utsträckning, miljövärdighetsbevis är en förutsättning för registrering kan bibehållas med hänsyn till de viktiga rättsverkningar som en reformerad lagstiftning om rätt till luftfartyg kan komma att knyta till registrering och inskrivning. Det kan bli aktuellt att undersöka om kravet kan begränsas så att innehav av sådana bevis i stället endast skall utgöra förutsättning för att luftfartyg skall få användas till luftfart.

#### 3.2.2 *Yttrandena*

*Hovrätten:* Vad först beträffar frågan, huruvida luftfartygsregistreringen helt eller delvis bör bygga på registreringsrätt eller registreringsplikt och huruvida

skillnad bör göras på luftfartyg efter konstruktion, art, användning osv. vill hovrätten understryka, att rådande lufträttsliga bestämmelser, som bl. a. beaktar att det finns olika slags luftfartyg, torde stå i överensstämmelse med den internationella reglering, som sedan länge råder och som på ett helt annat sätt än i fråga om sjögående fartyg har universell tillämpning. Hovrätten kan ej finna att det är påkallat eller önskvärt att på något sätt söka avvika från denna internationella reglering. De praktiska behov som kan ha uppstått under senare tid torde bli anmälda av andra remissinstanser än hovrätten. – Beträffande åter frågan, huruvida innehav av luftvärdighetsbevis eller miljövärdighetsbevis bör vara en förutsättning för registrering, synes från de synpunkter som hovrätten närmast har att företräda väl kunna övervägas den av utredningen skisserade ordningen.

*Inskrivningsmyndigheten:* Det nya register, som kan antagas bli inrättat för luftfartyg, förutsättes vara avsett för såväl offentligrättslig registrering som privaträttslig inskrivning. Beträffande ett sådant register bör registreringsplikt föreligga för alla verkliga luftfartyg oavsett storlek. Undantag bör i administrativ ordning kunna göras för luftfartyg av särskild beskaffenhet, jämför 14 kap. 1 § luftfartslagen, samt för militära luftfartyg och andra luftfartyg, som nyttjas uteslutande för statsändamål och ej för affärsdrift, jämför 15 kap. 1 och 2 §§ samma lag. Det vore för övrigt önskvärt att man på lufträttens område i analogi med vad som föreslås för sjöritten kunde göra en begreppsbestämning för de luftfartyg, för vilka registreringsplikt skulle föreligga. Ett särskilt offentligrättsligt register för övriga luftfarkoster kunde övervägas efter förebild av det i sjölagsförslaget upptagna båtregistret. – Innehav av luftvärdighetsbevis synes väl inte med nödvändighet böra krävas för registrering av luftfartyg. Några garantier för att ett redan registrerat luftfartyg i alla skeenden är luftvärdigt kan inte anses föreligga trots nuvarande bestämmelser om tillsyn och återkommande besiktningar, jämför 3 kap. 1 och 2 §§ luftfartslagen. Med hänsyn till säkerhetskraven bör man emellertid inte utan starka skäl ändra nuvarande ordning med skyldighet att redan vid registreringen förete luftvärdighetsbevis. Olägenheterna härav torde i väsentlig mån kunna undanröjas om i analogi med sjölagsförslaget möjlighet till registrering av luftfartygsbygge och inskrivning av rätt till sådant bygge infördes, vilket för övrigt redan tidigare övervägts, se NJA 1955 del II sid. 160.

*Luftfartsverket:* De internationella regler, varav Sverige är bundet, uppställer inget krav på att luftvärdighetsbevis skall föreligga innan ett luftfartyg får registreras. De flesta, om än ej alla, stater luftfartslagstiftning innehåller dock en regel av denna innebörd. Det finns vissa påtagliga fördelar med en regel som innebär att en anordning ej kan införas i luftfartygsregistret förrän luftvärdighetsbevis utfärdats för den. I vissa fall kan det vara tveksamt om en anordning skall betraktas som luftfartyg eller ej. Om luftvärdighetsbevis måste föreligga före registrering elimineras risken för att i luftfartygsregistret inför anordningar som ej är att anse som luftfartyg.

För att en lagstiftning, som medger inteckning av luftfartyg, skall fungera tillfredsställande, är det av stor vikt att varje luftfartyg, som införs i luftfartygsregistret, är tillfredsställande identifierat så att det, exempelvis vid en exekutiv försäljning av ett luftfartyg, ej uppstår tveksamhet om vilken luftfartygsindivid som pantsatts till säkerhet för intecknad skuld. Luftfartyg

identifieras genom angivande av typbeteckning och tillverkningsnummer. Fastställandet av korrekt typbeteckning och tillverkningsnummer ingår som ett moment i grundbesiktningförfarandet enligt 15 § luftfartskungörelsen (se bifogade BCL-L 1.11). Enligt luftfartsverkets erfarenhet i samband med s. k. interimregistrering, särskilt av första luftfartyg av viss typ, är före utfärdande av luftvärdighetsbevis tillgängliga uppgifter om typbeteckning och tillverkningsnummer ibland ganska osäkra. Det har också förekommit att luftfartyg interimregistrerats under felaktiga typbeteckningar och ofullständiga tillverkningsnummer, vilket upptäckts i samband med utfärdande av det luftvärdighetsbevis, som enligt nu gällande svenska regler måste föreligga före slutlig registrering. Om reglerna ändras så att luftvärdighetsbevis ej längre utgör förutsättning för registrering, bedömer luftfartsverket att det kommer att finnas en viss risk för att i enstaka fall uppgifterna i luftfartygsregistret om typbeteckning och tillverkningsnummer kommer att avvika från motsvarande uppgifter i luftvärdighetsbeviset. I en sådan situation måste rimligen uppgifterna i luftvärdighetsbeviset äga vitsord framför uppgifterna i luftfartygsregistret, eftersom de förstnämnda är de säkrare. Det undandrar sig luftfartsverkets bedömning i vad mån man i registreringsförfarandet kan tillskapa en särskild identifieringsprocedur som är lika säker som den som sker vid grundbesiktningen.

*Chefen för flygvapnet:* Krigsmaktens flygplaninnehav bedöms huvudsakligen inte komma att beröras av vad som behandlas i utredningens promemoria. För enstaka flygplan kan visserligen tillfällig civilregistrering förekomma för speciellt ändamål under en begränsad tid. Därvid synes dock inte de av utredningen upptagna frågeställningarna komma att aktualiseras. Av bland annat sekretesskäl torde det heller inte vara tänkbart att föra in krigsmaktens flygplan i någon form av offentligt register.

*Advokatsamfundet:* Styrelsen anser det vara naturligtast att den nya lagstiftningen utgår från en registreringsplikt av alla luftfartyg. Skulle så ske, kan det vara befogat att inte anknyta registreringen till luftvärdigheten eller andra förutsättningar för luftfartygets användande till luftfart. Bestämmelser härom kan i stället oberoende av registreringen meddelas i annan ordning.

*Bankföreningen:* En förutsättning för den i promemorian antydda regleringen är enligt bankföreningens åsikt, att inskrivningsregistret för luftfartyg – liksom utdrag ur registret – alltid kommer att utvisa huruvida för visst luftfartyg finns sådana bevis, som skall utgöra förutsättning för att luftfartyget skall få användas till luftfart.

*Allmänflygföreningen:* Då luftfartygsregistret ej omfattar mer än ca 1 300 flygplan finns ej anledning att skilja dem åt efter konstruktion, användning m. m. Åtskillnad finns redan i dag då luftfartyg av visst slag har reserverade bokstavskombinationer. Luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis bör även framdeles vara förutsättning för registrering, då denna är ett synbart tecken på att luftfartsmyndigheten har godkänt flygplanet.

*Saab-Scania:* Beträffande frågan om registreringsplikt eller registreringsrätt föreskriver gällande lag registreringsplikt för drivande av luftfart, vilket överensstämmer med internationella regler. Härifrån är undantagna militära flygplan, som följer särskilda regler. Några andra undantag beroende på konstruktion och användning synes svårigen böra göras. Inom detta område synes den internationella regleringen ha en särskild tyngd.

### 3.3 Nationalitetsvillkoren

#### 3.3.1 Promemorian:

Sjölagsförslaget sänker det nuvarande kravet på två tredjedelars svenskt delägarskap till krav på enkel svensk ägarövertikt och godtar som ägare av svenskt fartyg varje erkänt svenskt rättssubjekt. Det ställningstagandet har rönt väsentlig inverkan av att förslaget knyter så vittgående rättsverkningar till inskrivning att inga skepp i övervägande svensk hand ansetts böra ställas utanför möjlighet till inskrivning här i landet. Jämkning av det luftfartsliga kravet på att luftfartyg för registrering i Sverige skall vara helt i svensk hand kan aktualiseras på motsvarande sätt.

#### 3.3.2 Yttrandena

*Hovrätten:* Hovrätten motsätter sig ej att frågan utreds.

*Luftfartsverket:* I denna fråga hänvisas till i kopia bifogade Kungl. Maj:ts beslut av den 27 augusti 1970, som utvisar att ett i Sverige registrerat aktiebolag kan vara infört i luftfartygsregistret som ägare till luftfartyg, även om aktierna ej till någon viss angiven del tillkommer svenska rättssubjekt. Ett genomförande av tanken på enkel svensk ägarövertikt, skulle innebära att ett luftfartyg kunde vara infört i luftfartygsregistret med såsom ägare exempelvis en utländsk medborgare och två svenska aktiebolag med övervägande utländskt inflytande. En sådan ordning kan vara diskutabelt ur luftfartspolitisk synvinkel.

*Advokatsamfundet:* En mot sjölagsförslaget svarande lösning för luftfartens del synes vara naturlig, i synnerhet som de nationella intressen som kan finnas att beakta i samband med luftfart är väl tillgodosedda i form av regler om rätt att driva trafik med luftfartyg i Sverige eller till eller från riket.

*Bankföreningen:* Enligt bankföreningens mening bör varje luftfartyg, som har ett dominerande svenskt ägande, kunna registreras här i landet. På grund härav bör för luftfartygens del införas regler överensstämmande med dem som i detta avseende föreslagits för sjöfartens vidkommande, nämligen att kravet på svenskt delägarskap bestäms till enkel svensk ägarövertikt.

*Allmänflygföreningen:* Ett sänkt krav på svenskt ägareskap till 2/3 måste uppfattas som positivt. Den utländske delägaren bör dock få möjlighet att med sitt i hemlandet utfärdade certifikat flyga svensk-registrerade flygplan utan begränsningar.

*Saab-Scania:* Bolaget anser det önskvärt, att denna fråga utredes för att åstadkomma en förändring av gällande lag så att enkel svensk ägarövertikt, i likhet med sjölagsförslaget, räcker för att luftfartyget skall ha svensk nationalitet.

### 3.4 Luftfartygs identifiering

#### 3.4.1 Promemorian:

Fartyg identifieras bl. a. genom namn, hemort och igenkänningssignal (signalbokstäver). Sjölagsförslaget reglerar namnskicket så att skeppsnamn mäs-

te tydligt skilja sig från andra skeppsnamn och bygger ut reglerna i ämnet så att skeppsägare genom inskrivning kan förbehålla sig bruk av visst eller vissa skeppsnamn.

Hemorten som hittills haft både privat- och processrättslig betydelse får endast processrättslig sådan men denna kompletteras i ett till sjölagsförslaget anknutet, även det till lagrådet remitterat exekutionsrättsligt lagförslag så att s. k. distansutmätning möjliggörs. Signalbokstäverna utnyttjas som en slags universalkod för identifiering i skepps- och skeppsbyggnadsregistren såväl som i andra sammanhang; jfr lagrådsremissen s. 145 och 224. Utredningen torde komma att överväga i vad mån de lösningar på identifieringsproblemen som valts för sjörettens del bör efterbildas inom lufrätten.

### 3.4.2 Yttrandena

*Hovrätten:* Eftersom hithörande förhållanden på lufrättens område är föremål för en noggrann internationell reglering, kan hovrätten icke finna att någon utredning härvidlag är påkallad.

*Inskrivningsmyndigheten:* I denna del hänvisas endast till redan gällande bestämmelser om nationalitets- och registreringsbeteckningar för svenska luftfartyg, vilka synes fullt tillfredsställande lösa eventuellt uppkommande identifieringsproblem.

*Luftfartsverket:* Beträffande frågan om identifiering av luftfartyg är luftfartsverket bundet av bland annat Annex 7, mom 2.3. Enligt detta moment skall varje stat från den serie nationalitetssymboler som tilldelats staten av Internationella teleunionen utvälja nationalitetsbeteckning och meddela den till ICAO. Enligt mom. 2.5 skall registreringsbeteckningen bestå av bokstäver, siffror eller en kombination av bokstäver och siffror. Verket motsätter sig bestämt en identifiering på annat sätt än som anges i Annex 7. Något processrättsligt behov av att införa särskild hemort för luftfartyg föreligger inte med hänsyn till nuvarande forumregler.

*Advokatsamfundet:* Styrelsen har ingen uppfattning om något ändrat identifieringssystem är erforderligt för luftfartygs del. Möjligen kan bestämmelser om hemort för luftfartyg efter sjörättsligt mönster ha vissa fördelar närmast ur exekutionssynpunkt. Under denna rubrik har i promemorian även berörts den s. k. distansutmätningen. Styrelsen anser att de praktiska svårigheterna att genomföra en sådan utmätning är så stora att institutet ifråga inte bör införas.

*Kronofogdeföreningen:* Vid utmätning av lösören händer det ibland att identifikationssvårigheter uppstår. Särskilt är detta fallet när gäldenären underlåter att inställa sig vid utsatt förrättning. Föreningen vill därför framhålla önskvärdheten av att identifikationsfrågan ägnas särskild uppmärksamhet. Enligt föreningens erfarenhet har det på senare år blivit allt mera vanligt att gäldenären på olika sätt försöker undanhålla egendom från utmätning. För att inte exekution av luftfartyg skall försvåras bör därför möjlighet till distansutmätning av sådana objekt finnas.

*Saab-Scania:* Dessa frågor är föremål för noggrann internationell reglering på ett såvitt för oss bekant godtagbart sätt, varför utredning syftande till nationella regler av annan natur icke synes önskvärd.

### 3.5 Inskrivning av äganderätt

#### 3.5.1 Promemorian:

Varken sjörätten eller lufrätten har någon full motsvarighet till fastighetsrättens lagfartsinstitut. Sjölagsförslaget innebär emellertid ett närmande av sjörätten till fastighetsrätten i detta hänseende. Det avses ske utan att skeppsköpet och skeppsbyggnadsavtalet underkastas något krav på skriftlig form (jfr fastighetsköpet). Enligt förslaget föreligger inskrivningsplikt för fullbordade förvärv medan rätt ges till inskrivning av ofullbordade förvärv med anteckning i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret om villkor varav förvärvet beror. Även vissa andra förvärvsvillkor skall efter fastighetsrättslig förebild antecknas i registret. Till inskrivningen av förvärv knyts väsentliga rättsverkningar såsom sakrättskydd för förvärvet, intecknings- och panträttslegitimation, processlegitimation m. m. Registrets innehåll får långtgående publicitetsverkan. I vissa delar vilar förslaget på 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek; jfr 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg. – En motsvarande ordning kommer att övervägas för lufrättens del. Det blir därvid angeläget att utvärdera i vad mån de lufrättsliga reglerna kan uniformeras med i första hand de sjörättsliga, sådana dessa kan väntas komma att gestalta sig enligt lagstiftning på grundval av sjölagsförslaget.

#### 3.5.2 Yttrandena

*Hovrätten:* Hovrätten tillstyrker, att frågan om privaträttslig inskrivning av äganderätt till luftfartyg nu upptas till förnyat övervägande.

*Inskrivningsmyndigheten:* Inskrivningsplikt bör föreskrivas för fullbordade förvärv av luftfartyg, som enligt ovan bör registreras, medan inskrivningsrätt bör medges beträffande ofullbordade förvärv av sådana luftfartyg. Härigenom skulle man i allt väsentligt nå motsvarighet till de bestämmelser som föreslagits inom sjörätten i dessa hänseenden.

*Luftfartsverket:* Det är riktigt att lufrätten ej har någon full motsvarighet till fastighetsrättens lagfartsinstitut. Enligt 2 kap. luftfartslagen införes genom luftfartsverkets försorg luftfartyg i luftfartygsregistret. Verket har intet att erinra emot att en översyn av frågan om inskrivning av äganderätt till luftfartyg sker. Verket vill emellertid redan på detta stadium understryka att verket motsätter sig tanken på en "lagfartsstämpel" i analogi med fastighetsrätten. I enlighet med statsmakternas beslut har den civila luftfarten anpassats till kravet på kostnadstäckning, dvs. full täckning av det allmännas kostnader. Luftfartsverket tar betalt för sina tjänster genom passageraravgifter, landningsavgifter och parkeringsavgifter etc. Verket måste vid fastställande av avgifternas storlek ta vederbörlig hänsyn till kundernas förmåga att bära kostnaderna och prioritera önskvärda åtgärder. De penningmedel, som skulle inflyta genom "lagfartsstämplar" skulle icke komma den civila luftfarten tillgodo utan levereras in till statskassan i stort. Detta vore enligt verkets mening till skada för den civila luftfartens utveckling och strider mot de principer som kommit till uttryck i statsmakternas beslut 1967 angående luftfartsverkets verksamhet och organisation.

*Advokatsamfundet:* Den väsentliga förstärkning av rättsverkningarna av

inskrivning av äganderätt till fartyg som föreslås för sjörättens del har styrelsen funnit ändamålsenlig och ägnad att undanröja åtskilliga oklarheter och tolkningssvårigheter. Situationen kan antas vara densamma för luftfartens del, och styrelsen förordar därför en likartad lösning av rättsverkningarna av registrering. – Sjölagsförslaget innebär vissa nyheter rörande villkorad äganderättsövergång. Styrelsen finner det sannolikt att en motsvarande lösning för luftfartens del kan vara praktisk och erbjuda möjlighet att komma till rätta med problemen i samband med kreditförsäljningar av luftfartyg. Den reglering som nuvarande luftfartslagens 2 kap. 10 § anvisar synes inte vara ändamålsenlig. I detta sammanhang bör måhända den eventuella förekomsten av leasingavtal rörande luftfartyg närmare övervägas.

*Allmänflygföreningen:* Föreningen anser, att förslaget, att medge rätt till inskrivning av ofullbordade förvärv med anteckning i luftfartygsregistret om villkor varav förvärvet beror, enbart skulle gagna rättssäkerheten för äganderätten till flygplan i framtiden. Som fallet är i dag kan ej flygplan, som säljs med äganderättsförbehåll, registreras på avbetalningsköparen. I stället måste köparen presentera en "bill of sale" med innehåll att äganderätten helt och hållet har övergått på honom trots att han kan vara bunden av ekonomiska åtaganden, som ej redovisas öppet. Säljaren har med nuvarande regler ej heller möjlighet till återtagning, som föreligger enligt avbetalningslagen. Om villkoren för ofullbordade förvärv genom inskrivning kan ges offentlighet, kanske flygplansäljaren får större möjligheter att finansiera sin försäljning, vilket i sin tur kan medföra ett ökat utbud av flygplan och verka stimulerande på allmänflygets utveckling. – Inskrivning av ofullbordade förvärv av luftfartyg under byggnad med anteckning om förvärvsvillkor kan på ovan beskrivet sätt verka stimulerande på hem-byggeaktiviteten.

*Saab-Scania:* Huruvida införandet av en obligatorisk inskrivning av förvärv av luftfartyg är önskvärd undandraget sig f. n. bolagets bedömning. Anteckning av ägaren sker enligt gällande lag vid registrering av luftfartyg. Samma anteckning över ägarna till luftfartyg kan begäras vid uttagande av in-teckning. Om jämförelse med fastighetsrätten göres, skulle inskrivning av äganderätt till luftfartyg förenas med avgift och skulle detta med hänsyn till luftfartygs värde medföra en kostnad av långt ifrån försumbar storleksordning. Bolaget har dock intet att erinra mot att frågan i hela sin vidd göres till föremål för utredning.

### 3.6 Inteckning i luftfartyg

#### 3.6.1 Promemorian:

I fråga om inteckning i luftfartyg blir utredningens uppgift i första hand att med utgångspunkt i 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg reformera lagstiftningen på området med de nya fastighets- och sjörättsliga reglerna som förebild. Vissa avvikelser kan dock bli aktuella. – Varken ifråga om fastighet, fartyg eller luftfartyg är andelsinteckning tillåten. Förbudet mot sådan inteckning bibehålls i sjölagsförslaget. Gemensam inteckning kan erhållas i flera fastigheter och i flera luftfartyg. Inteckning i luftfartyg kan också omfatta reservdelslager.

Varken gemensam inteckning eller inteckning i reservdelslager får emellertid motsvarighet i sjörätten enligt sjölagsförslaget. – Spörsmålen om andelsinteckning, gemensam inteckning och inteckning i reservdelar kan inte förbigås vid en sådan översyn av de lufträttsliga reglerna som nu skall företas. Det blir anledning att pröva bl. a. om gemensam inteckning och inteckning i reservdelslager fyller ett praktiskt behov och om det i praktiken visat sig medföra tekniska svårigheter t. ex. vid exekution samtidigt på skilda håll av gemensamt intecknade luftfartyg (jfr lagrådsremissen s. 193).

### 3.6.2 Yttrandena

*Hovrätten:* Självfallet bör det bli en av utredningens huvuduppgifter att helt omarbota bestämmelserna om inteckning i luftfartyg. Vad beträffar de särskilt nämnda frågorna vill hovrätten anföra följande. Andelsinteckning synes ej böra medges utan starkt vägande skäl, och hovrätten förmodar att sådana skäl knappast torde kunna anföras. I vilken omfattning gemensam inteckning och inteckning i reservdelslager har blivit i Sverige använda institut är för hovrätten okänt, och icke heller har hovrätten kännedom hurvida några svårigheter uppstått i samband med exekution i sådana fall. I fråga om dessa institut torde andra remissinstanser komma att uppge, om tidigare rådande förhållanden numera inte längre är för handen. Ett skäl för att behålla dessa institut i svensk lufträtt är att Sverige under alla omständigheter torde vara av internationella åtaganden bundet att erkänna dessa institut och att medverka vid exekution även i fall när de föreligger.

*Inskrivningsmyndigheten:* Reglerna om inteckning i luftfartyg respektive luftfartygsbygge bör så långt som möjligt bringas i överensstämmelse med dem som gäller för inteckning i fast egendom respektive föreslås skola gälla för skepp och skeppsbygge. Möjligheterna till gemensam inteckning och till inteckning i reservdelar har utnyttjats i mycket ringa utsträckning. Sedan lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg trädde i kraft 1.2.1956 har 28 gemensamma inteckningar meddelats, av vilka endast 3 fortfarande gäller, och 12 inteckningar meddelats i luftfartyg jämte reservdelar, av vilka endast 2 fortfarande gäller. Under remissbehandlingen av lagen framfördes från kredithåll önskemål om att kunna sprida riskerna på olika objekt. Denna möjlighet har emellertid inte utnyttjats i nämnvärd utsträckning i praxis. Gemensamma inteckningar och inteckningar i reservdelar måste därför bedömas nästan helt sakna intresse ur kreditsynpunkt. – Eftersom gemensamt intecknade luftfartyg och reservdelar i motsats till vad som gäller beträffande fast egendom svarar primärt solidariskt för det intecknade beloppet blir förändring i en exekution och konsekvenserna av en sådan olika mot vad som gäller inom fastighetsrätten, vilket givetvis medför svårigheter för berörda parter och myndigheter. – Ur konventionssynpunkt synes det vara tillräckligt att vi här i landet erkänner utomlands meddelade gemensamma inteckningar i luftfartyg och inteckningar i reservdelar, medan något krav på att vi inom landet medger dylika inteckningar inte synes föreligga. – Med hänvisning till vad sålunda anförts får inskrivningsmyndigheten såsom sin uppfattning framföra att skäl för att bibehålla möjligheterna till gemensam inteckning och till inteckning i reservdelar icke föreligger. Om dessa institut rensas bort kan regelsystemet förenklas och överensstämmelse upp-



nås med vad som kan antagas bli gällande inom sjörättens område i detta hänseende.

*Luftfartsverket:* Luftfartsverket anser det värdefullt om reglerna för in-teckning i luftfartyg kan anpassas efter reglerna för in-teckning i fastighet under förutsättning att det kan ske utan åsidosättande av 1948 års kon-vention.

*Advokatsamfundet:* Styrelsen anser det uppenbart att reglerna om in-teck-ning i luftfartyg så nära som möjligt bör anknytas till de sjörättsliga reglerna, vilka i sin tur har de nya fastighetsin-teckningsreglerna såsom förebild. Nu-varande regler om in-teckning i luftfartyg möjliggör gemensam in-teckning i flera luftfartyg. Styrelsen ifrågasätter om detta är en rimlig ordning, som bör bibehållas. Det är svårt att föreställa sig hur exekution samtidigt skall kunna genomföras på grundval av en och samma in-teckning i flera luftfartyg, som antagligen befinner sig på olika platser i olika länder. De praktiska komplikationerna och riskerna för rättsförluster i en sådan situation är an-tagligen så stora att de överväger de fördelar som kan föreligga med ge-mensamma in-teckningar. Av detta skäl och för att även i detta avseende erhålla likformighet inom sjö- och lufrätt förordar styrelsen att gemen-samma in-teckningar inte längre bör tillåtas. Såsom ovan framhållits innebär detta att området för in-teckningar i reservdelar samtidigt måste minskas, i vart fall till att omfatta delar avsedda för det in-tecknade luftfartyget. Sty-relsen ifrågasätter om in-teckning i reservdelar fyller något större praktiskt behov och om det således inte kan helt utgå för att undvika risker av kollision mellan luftfartsin-teckningar och andra sakrätter.

*Bankföreningen:* Möjlighet att erhålla gemensam in-teckning i flera luft-fartyg är ändamålsenlig från kreditsäkerhetssynpunkt. I lagrådsremissen an-gående sjölagen föreslås ingen möjlighet till gemensam in-teckning av flera skepp. Anledningen härtill synes främst ha varit att ett sådant system – enligt vad som sägs på sid. 193 i lagrådsremissen – in-bjuder till praktiska komplikationer i det fall flera skepp blir föremål för exekution ungefär sam-tidigt och kanske t. o. m. i olika delar av världen. Föredragande statsrådet tillägger emellertid:

”Olägenheter av sådan art har visserligen, mig veterligen inte försports i fråga om luftfartyg. Men problemet torde vara vida mer praktiskt för sjöfarten.”

Med hänsyn till den av departementschefen anmärkta skillnaden och då gemensam in-teckning i luftfartyg kan vara av praktiskt värde ser bank-föreningen ingen anledning att slopa den nuvarande möjligheten till ge-mensam in-teckning i flera luftfartyg. – Enligt nu gällande regler kan in-teckning i luftfartyg också omfatta reservdelslager. Utformningen av dessa regler har enligt vad bankföreningen erfarit i vissa avseenden vållat olä-gheter. För att en in-teckning i ett luftfartyg även skall omfatta reserv-delslager fordras bl. a. att i fordringshandlingen en föreskriven specificering sker av de till luftfartyget hörande reservdelarna. Detta medför stora svå-righeter i de icke ovanliga fall luftfartygsägaren har ett gemensamt reserv-delslager för ett antal luftfartyg av samma typ. En mer rationell ordning för att åstadkomma att luftfartygsin-teckning också skall omfatta reserv-delslager är därför önskvärd. Vid en översyn av lagstiftningen är också att beakta förhållandet till bestämmelsen i 4 § lagen om företagsin-teckning att

dylik inteckning ej omfattar sådan reservdel till luftfartyg som kan omfattas av inteckning i luftfartyg. Denna regel och nyss antydda svårighet i vissa fall att föra in reservdelar under inteckning i luftfartyg kan tillsammans leda till att reservdelar ibland över huvud inte kan intecknas. Detta är uppenbarligen en olägenhet som borde såvitt möjligt undanröjas. – I anslutning till frågan om inteckningsreglerna vill bankföreningen också ta upp en fråga som rör bestämmelserna om panträtt. – Genom sjölagsförslaget introduceras i sjörätten i stort sett samma panträttssystem som gäller inom fastighetsrätten. På en för kreditgivarna väsentlig punkt avviker dock sjölagsförslaget från jordabalkens panträttssystem. Det utvidgade godtrosskydd för pantborgenärer som efter framställning från kreditinstitutionerna införts i fastighetsrätten (proposition 1971:179, SFS 1971:1209) får enligt sjölagsförslaget ingen motsvarighet i sjörätten. Den motivering härför som återfinns på sid. 197 i lagrådsremissen anser bankföreningen bärande. Utredningen har sannolikt att för lufträttens del överväga ett godtrosskydd för pantborgenärer motsvarande det som föreslagits inom sjörätten. Bankföreningen anser en sådan reglering godtagbar också inom lufträtten.

*Kronofogdeföreningen:* Enligt vad föreningen erfarit från tillämpningen av ett utmättningsfall inom Stockholms kronofogdedistrikt har praktiska svårigheter uppstått vid exekution samtidigt på skilda håll av gemensamt intecknade luftfartyg. Föreningen vill därför för sin del inte förorda att en sådan lagregel bibehålls.

*Saab-Scania:* Omarbetning av reglerna för inteckning i luftfartyg synes vara en angelägen uppgift för utredningen mot bakgrunden av de förändringar, som fastighetsrätten genomgått på detta område och det förslag inom sjörätten, som nu föreligger. Andelsinteckning medgives ej längre inom fastighetsrätten och det undandraget sig bolagets kännedom om speciella skäl inom lufträtten motiverar en sådan inteckningsform. Gemensam inteckning och inteckning i reservdelslager synes bolaget däremot värdefullt att bibehålla. Andra remissinstanser torde dock bättre kunna bedöma det nuvarande och kommande behovet härav.

### 3.7 Inskrivning av nyttjanderätt

#### 3.7.1 Promemorian:

Bestämmelsen i 2:10 luftfartslagen om anteckning i luftfartygsregistret av upplåtelse av nyttjanderätt till luftfartyg torde ha rent offentlighetsrättslig betydelse. Regler om inskrivning av nyttjanderätt till luftfartyg har ej införts trots att 1948 års lufträttskonvention tar upp inskriven nyttjanderätt bland de rättigheter som skall erkännas internationellt. Förarbetena (prop. 1955:13 s. 287 f) hänvisar därvidlag till problemets samband med annan lösörerätt, främst inom sjörättens ram. – Sjölagsförslaget tar ej upp regler om inskrivning av certeparti och den ståndpunkten motiveras utförligt; jfr lagrådsremissen s. 117 ff och 213 ff. – Sedan problemet alltså behandlats i sjörätten bör det prövas också för lufträttens del.

### 3.7.2 Yttrandena

*Hovrätten:* Frågan om inskrivning av nyttjanderätt till luftfartyg synes vara förtjänt att ånyo övervägas med hänsyn till luftfartens förhållanden. Tilläggas bör, att sådan optionsrätt, som avses i artikel I paragraf 1 b i Genèvekonventionen, möjligen också bör kunna inskrivas. En förutsättning härför synes dock vara, att ett påtagligt praktiskt behov därav föreligger.

*Luftfartsverket:* Om nuvarande regler ej anses innebära skydd för nyttjanderätten enligt konventionen, tillstyrker luftfartsverket att sådana regler införes.

*Advokatsamfundet:* 1948 års konvention och lagen den 12 maj 1955 i anledning av Sveriges tillträde till denna konvention förutsätter möjligheten att registrera nyttjanderätt till luftfartyg samt "med besittning av luftfartyg förenad rätt att genom köp förvärva fartyget." Regler om inskrivning av nyttjanderätt eller sådan besittningsrätt till luftfartyg har emellertid inte införts i Sverige. För sjörättens del har frågan om motsvarande problem vad gäller inskrivning av certeparti noggrant utretts. Styrelsen delar sjölagsskommitténs uppfattning att inskrivning av certeparti inte låter sig göras med sakrättsligt verkande skydd. Läget för luftfartens del bör i detta avseende sannolikt vara detsamma, varför antagligen införande av sådana regler inte bör ifrågakomma.

*Bankföreningen:* För sjörättens vidkommande finns för närvarande ingen reglering av sakrättskydd för certepartier. Bankföreningen har emellertid i olika sammanhang eftertryckligt argumenterat för införande av sådana regler i sjörätten. Sjölagförslaget innehåller dock inte bestämmelser härom. För lufrättens del får bankföreningen först framhålla att också här finns ett praktiskt behov av regler om sakrättskydd för certepartier. Ett sakrättsligt skyddat certeparti kan således utgöra ett ändamålsenligt kreditinstrument. Vidare är den internationella behandlingen av inskrivna certepartier en annan i lufrätten än i sjörätten. Genom antagande av 1948 års lufrättskonvention har olika stater – däribland Sverige – åtagit sig att vid exekutiv försäljning av utländskt luftfartyg i viss ordning skydda certeparti i luftfartyget under förutsättning att certepartiet är skyddat enligt registerlandets lag. Någon motsvarande internationell reglering inom sjörätten finns ej. På grund härav bör enligt bankföreningens mening i svensk lufrätt införas regler om sakrättskydd för certepartier på grund av inskrivning.

*Saab-Scania:* Härutinnan må hänvisas till paragraf 1 i Genèvekonventionen, där de stater som anslutit sig till konventionen, förpliktar sig att respektera såväl nyttjanderättsavtal för luftfartyg å minst sex månader som rätt för brukare att till följd av hyresavtal förvärva luftfartyget. Hyresavtal avseende luftfartyg torde redan i dag ha en stor omfattning både för linjeflygbolag och charterbolag och omfattningar av sådana avtal torde icke komma att minska i framtiden snarare öka. Det torde därför vara av stort värde att dessa former noga utredes.

### 3.8 *Luftpanträtt och retentionsrätt*

#### 3.8.1 Promemorian:

Efter sjörättslig förebild och på grundval av bestämmelser i 1948 års luft-rättskonvention gäller regler om luftpanträtt till säkerhet för anspråk på bärgarlön och vissa utgifter för att bevara luftfartyg m. m. Däremot finns ej motsvarighet till sjölagsförslaget på 1967 års sjöpanträttskonvention byggda regler om retentionsrätt till säkerhet för fordran på grund av tillverkning eller reparation av fartyg under byggnad (jfr 247 § sjölagsförslaget). – Både luftpanträtt och retentionsrätt hör till de problem som utredningen kommer att möta. Det praktiska behovet av dessa rättigheter får studeras. De bör också ställas mot bakgrund av i viss mån olika behandling i 1967 års sjöpanträttskonvention (art. 6) och 1948 års lufträttskonvention (art. 1:2).

#### 3.8.2 Yttrandena

*Hovrätten:* Luftpanträtt finns enligt svensk rätt endast i de fall som motsvarar Genèvekonventionen artikel IV. Någon större roll torde sådan luftpanträtt knappast spela, men – för att nämna ett exempel – eftersom Sverige enligt artikel XI i samma konvention är förpliktat att erkänna luftpanträtt i svenskt luftfartyg som bärgas till annan konventionsstat, synes det rimligt att ge bärgaren samma rätt, även om bärgningen skulle slutföras i Sverige. – Hovrätten tillråder att man, även om behov därav skulle anses föreligga, överväger att inrätta nya luftpanträtter endast med största försiktighet, bl. a. emedan nya luftpanträtter inte konventionsenligt kan utrustas med samma förmånsrätt som existerande luftpanträtter. – Vad beträffar retentionsrätt – till vilken den i 12 kap. 2 § luftfartslagen nämnda kvarhållningsrätten ej torde böra räknas – synes sådan för närvarande endast sällan komma i fråga (se prop. 1957:69 s. 166 ff, 262 ff). Måhända kommer andra remissinstanser att anlägga nya synpunkter på behovet av retentionsrätt, i vilket fall frågan torde böra studeras med beaktande av Sveriges internationella åtaganden.

*Inskrivningsmyndigheten:* Eventuell retentionsrätt bör regleras i överensstämmelse med vad som föreslås för sjörättens del.

*Luftfartsverket:* Luftfartsverket har inga synpunkter på denna fråga.

*Advokatsamfundet:* Nuvarande regler om luftpanträtt torde ha mycket ringa praktisk betydelse, och styrelsen ifrågasätter om de inte kan utgå. Däremot kan retentionsrätten vara av större värde. De regler i detta avseende som införts i sjölagsförslaget är betingade av behovet för varv som nybyggt eller reparerat fartyg för ofta mycket stora belopp att erhålla effektiv säkerhet för sin fordran. Det är antagligt att ett motsvarande praktiskt behov föreligger även för luftfartens del och att bestämmelser om retentionsrätt således bör införas. 1948 års konvention innehåller inga bestämmelser härom men synes lämna möjlighet öppen för giltighet av nationell retentionsrätt. Sådan kan dock endast gälla efter bl. a. inteckningar. I detta avseende måste således en konventionsbunden skillnad föreligga mellan sjörätten och lufträtten. Detta utgör dock inget skäl att för lufträttens del över huvud taget inte medge retentionsrätt.

*Bankföreningen:* Sjlölagsförslaget regler innebär bl. a. att retentionsrätten

ges företräde framför panträtt på grund av inteckning. Denna prioritering av retentionsrätten har möjliggjorts genom att 1967 års sjöpanträttskonvention lämnat just prioritetsfrågan öppen för reglering av varje konventionsstat. Om uttryckliga regler om retentionsrätt skall införas även i luft-rätten, torde dessa regler komma att utformas under hänsynstagande till innehållet i 1948 års lufträttskonvention. Bankföreningen vill anmärka att föreningen tolkar konventionen (artikel I:2) så att en lufträttslig retentionsrätt icke kan ges företräde framför panträtt på grund av inteckning.

*Saab-Scania:* Luftpanträtt har i svensk rätt begränsad omfattning likaså retentionsrätten. Här må blott pekas på behovet av att den som reparerar luftfartyg får säkerhet i luftfartyget för sin fordran på grund av reparationerna. Denna fråga anser bolaget bör bli föremål för utredning.

### 3.9 Luftfartyg under byggnad

#### 3.9.1 Promemorian:

Sjölagsförslaget inför en ordning med fakultativ registrering av skeppsbyggen för inskrivningsändamål. Fullbordat förvärv av registrerat bygge skall inskrivas medan ofullbordat förvärv får inskrivas med anteckning om förvärvsvillkor. Bygget kan i stället avregistreras av ny ägare under förutsättning av inteckningsborgenärs samtycke. Registreringen förutsätter att bygget utförs här i landet, vilket är ett i 1967 års konvention om inskrivning av rätt till fartyg under byggnad föreskrivet krav. Frågan om inskrivning av rätt till luftfartyg under byggnad kommer att prövas mot denna bakgrund.

#### 3.9.2 Yttrandena

*Hovrätten:* Hovrätten finner det påkallat att i förevarande sammanhang åter överväga frågor.

*Inskrivningsmyndigheten:* Huruvida ur kreditsynpunkt behov föreligger av att införa möjlighet till registrering av och därmed även till inteckning i luftfartyg under byggnad undandrar sig inskrivningsmyndighetens bedömande. Med hänsyn till den starkt accelerande utvecklingen på området kan det dock förmodas att ett sådant behov i varje fall kan komma att uppstå. På grund härav och med beaktande av intresset av att få ett likartat regelsystem på lufträttens och sjörettens områden hävdas att möjligheten till registrering av luftfartygsbygge och därmed också till inskrivning av rätt till sådant bygge bör införas. Registreringsplikt bör dock inte inträda förrän luftfartyget färdigbyggt och luftvärdighetsbevis utfärdats, enär någon motsvarighet till sjösättningen torde vara svår att finna för lufträttens del.

*Luftfartsverket:* Verket har intet att erinra mot en prövning av denna fråga.

*Advokatsamfundet:* Med hänsyn till den ringa produktion av luftfartyg för civilt bruk som förekommer i Sverige är förmodligen frågan om registrering av luftfartyg under byggnad för närvarande av begränsat praktiskt intresse. Moderna trafikflygplan betingar ytterst höga pris, vilket bl. a. innebär att frågan om säkerhet för förskott från beställaren under byggnadstiden blir aktuell. På sjörettssidan har här framlagts en lösning på detta

problem som synes ha förutsättningar att kunna fungera väl. För den svenska luftfartsnäringen kan det måhända i internationellt sammanhang vara av värde att kunna visa på att möjlighet till registrering av luftfartyg under byggnad införts i Sverige. Styrelsen motsätter sig sålunda inte att den luft-rättsliga regleringen även i detta avseende anpassas till den sjörättsliga. Styrelsen erinrar om att nuvarande luftfartslagen i 2 kap. 11 § innehåller en till sina rättsverkningar oklar bestämmelse om provisorisk registrering i Sverige av luftfartyg som utomlands byggs för svensk räkning. Denna bestämmelse bör i vart fall inte bibehållas i nuvarande form.

*Bankföreningen:* Sjölagsförslaget innehåller bestämmelser om fakultativ registrering av skeppsbyggen för inskrivningsändamål. Också i fråga om luftfartyg under byggnad är det angeläget att lagstiftningen utformas så att byggena kan utnyttjas såsom säkerhet för kredit. Enligt bankföreningens mening finns det därför skäl att för luftfartygsbyggenas del etablera en ordning motsvarande den som föreslagits beträffande skeppsbyggen.

*Saab-Scania:* Som redan inledningsvis påtalats är anskaffande av erforderligt kapital för flygplansindustrin en vital fråga särskilt när det gäller byggnad av luftfartyg för passagerare. Kapitalbehovet för ett projekt rör sig om hundratals miljoner. Det är därför angeläget att även luftfartyg under byggnad kan bli föremål för inteckning. För närvarande kan lån erhållas mot säkerhet av företagsinteckning, där luftfartyg under byggnad ingår i förlaget. Det antages emellertid att inteckning i individuella flygplan skulle kunna belånas till väsentligt högre värde och därmed bättre svara mot flygplantillverkarens behov av kapital. Inteckningen och däremot svarande lån skulle visserligen få en relativt kort livstid, då inteckning, i likhet med sjöfartsinteckning, icke skulle kunna beviljas förrän fartyget individualiserats. I flygindustrin torde detta ske i samband med sammansättningen, då de olika delarna erhåller sina beteckningar och sammanfogas. Tiden härifrån till leverans torde röra sig om ett och ett halvt till två och ett halvt år. Kostnaderna för inteckningarnas uttagande torde därför medföra en icke oväsentlig kostnad, som emellertid måste bedömas mot fördelen av att erhålla bättre lånemöjligheter. Bolaget anser att en utredning av hithörande frågor för bolagets del är av största värde, varvid kostnaden för inteckningsuttagande bör särskilt ägnas intresse med hänsyn till ett luftfartygs relativt begränsade livslängd jämfört med fastigheter och fartyg men särskilt beträffande luftfartyg avsedda att levereras på export, vilket torde bli huvudregeln på grund av den svenska marknads litenhet.

### 3.10 Tillbehör till luftfartyg

#### 3.10.1 Promemorian:

Sjölagsförslaget reglerar fartygstillbehör efter fastighetsrättslig förebild. Radioutrustning och nautisk utrustning behandlas på ett sätt som svarar mot vad som gäller tillbehör till industrifastigheter. Tillbehör till fartyg under byggnad får motsvarande reglering vartill kommer ytterligare regler som har sitt ursprung i 1967 års konvention om inskrivning av rätt till fartyg under byggnad. – Det får övervägas i vad mån det lufträttsliga tillbehörsbegreppet – som i fråga om färdiga luftfartyg i viss mån binds av 1948

års lufträttskonvention – kan och bör regleras i närmare överenskommelse med fastighets- och sjörättslig ordning.

### 3.10.2 Yttrandena

*Hovrätten:* Det i 14 § i 1955 års lag om inskrivning av rätt till luftfartyg (SFS nr 227) använda tillbehörsbegreppet, vilket bör ses mot bakgrund av definitionen å reservdelar i 4 § samma lag, överensstämmer med innehållet i Genèvekonventionen artikel XVI, som bör jämföras med artikel X. Det föreligger därför enligt hovrättens mening ingen anledning att överväga att införa ett annat tillbehörsbegrepp. För övrigt synes det innebära en strävan i felaktig riktning, om man skulle vilja ändra ett lufträttsligt tillbehörsbegrepp, byggt på en internationell konvention, så att det skulle stämma bättre överens med vad nationell svensk lag kan innehålla. En ändring borde ej bli aktuell förrän det föreligger internationell överenskommelse om en bättre definition än den nuvarande.

*Inskrivningsmyndigheten:* Enligt artikel XVI i lufträttskonventionen omfattar uttrycket "luftfartyg" flygkroppen, motorer, propellrar, radioutrustning och alla övriga föremål som är avsedda att användas å luftfartyget, vare sig de är anbragta däri eller tillfälligt skilda därifrån, jämför 14 § lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg och NJA 1955 del II sid. 167 ff. Med hänsyn till konventionen synes tillbehörsbegreppet för färdigbyggda luftfartyg även i fortsättningen böra ha samma innehåll som det nu gällande. I motsats till vad som föreslås gälla för fartyg och fartygsbygge utgör sålunda annan tillhörig radioutrustning tillbehör till luftfartyg. Fullständig överensstämmelse med tillbehörsbegreppet inom sjörätten kan alltså icke uppnås. – I den mån praktiskt behov föreligger av ytterligare regler inom detta område bör dessa utformas efter förebild av sjölagsstiftningen. – Om reservdelar till luftfartyg skall kunna intecknas även i fortsättningen – vilket i och för sig inte kan anses vara en nödvändig följd av konventionen – kan emellertid någon motsvarighet till 3 § första stycket andra punkten sjölagsförslaget inte införas. Däremot borde övervägas om inte bestämmelsen i 4 § sista punkten liksom 5 § i sjölagsförslaget kunde göras tillämpligt även inom lufträtten. Något hinder i konventionshänseende synes inte föreligga härför.

*Lufthälsverket:* Verket har intet emot att frågan utredes på sätt föreslås i promemorian. Det bör i detta sammanhang anmärkas att tillbehör till luftfartyg, t. ex. motorer, ofta "vandrar runt" mellan olika luftfartyg i samband med tekniska översyner o. dyl. Detta förhållande kan eventuellt medföra svårigheter att reglera det lufträttsliga tillbehörsbegreppet i närmare överensstämmelse med fastighets- och sjörättslig ordning.

*Advokatsamfundet:* Styrelsen har sig bekant att frågan om vad som skall anses såsom tillbehör till luftfartyg vållat vissa praktiska svårigheter. Såsom exempel kan pekas på frågan om äganderättsförbehålls giltighet i sådana tillbehör, reservdelslager i utlandet över huvud taget möjligheten att verkställa exekution samtidigt i reservdelslager som finns på olika platser. Denna fråga står i samband med problemet om gemensam inteckning i flera luftfartyg bör bibehållas eller inte. I vart fall för större flygbolags del är det antagligt att befintliga reservdels- och tillbehörlager är avsedda för hela flygplansflottan och således inte anknyts till visst luftfartyg. Om gemensam

inteckning i flera luftfartyg inte bibehålls, vilket styrelsen såsom framgår av det följande förordar, blir därför konsekvensen att inteckningarnas giltighet i reservdelar och tillbehör bör inskränkas.

*Bankföreningen:* Bankföreningen anser, att det lufrättsliga tillbehörsbegreppet bör utformas i överensstämmelse med sjörättens tillbehörsbegrepp så långt det är möjligt med hänsyn till innehållet i 1948 års lufrättskonvention.

*Saab-Scania:* Det synes bolaget onödigt att utreda denna fråga då det i svensk rätt tillämpade tillbehörsbegreppet överensstämmer med innehållet i Genèvekonventionen.

### 3.11 Registermyndigheten

#### 3.11.1 Promemorian:

Den nuvarande fördelningen av ärenden om fartygsregistrering och ärenden om fartygsinteckning på två olika myndigheter, sjöfartsverket resp. inskrivningsmyndigheten i Stockholms domsaga, ersätts enligt sjölagsförslaget med en sammanslagen registrering och inskrivning hos en enda registermyndighet som Kungl. Maj:t skall utse och som förutsätts bli inrättad i anslutning till någon av våra tingsrätter. Myndigheten skall förestås av en inskrivningsdomare. Utan tvivel måste utredningen ta ställning till om motsvarande ordning, kanske med val av samma registermyndighet, bör införas i fråga om luftfartyg.

#### 3.11.2 Yttrandena

*Hovrätten:* Om man skulle övergå till ett enhetligt register, som ersatte både det offentligrättsliga luftfartygsregistret och den privaträttsliga inskrivningsboken, måste uppenbarligen registreringen i sin helhet skötas av en och samma myndighet. Emellertid måste beaktas, att de olika sidorna av ett enhetligt register var för sig fordrar mycket av registerföringen – så mycket att sammanslagningen inte framstår som självfallen. Å ena sidan krävs betydande teknisk sakkunskap för att registret skall vara tillfredsställande i offentligrättsligt avseende. Luftfartsverkets centralförvaltning torde också behöva lätt tillgång till de olika handlingar, som kan vara upprättade rörande överlåtelse av äganderätt till luftfartyg eller upplåtelse av panträtt eller annan begränsad rätt till luftfartyg. Å andra sidan kräver tillförlitligheten i civilrättsligt hänseende, att ärendena handläggs av lagfaren inskrivningsdomare eller i varje fall vid inskrivningsmyndighet eller därmed likställd myndighet liksom att talan mot registermyndighetens avgöranden föres hos hovrätt och inte i administrativ ordning. – Om en särskild registermyndighet inte kan komma i fråga, torde de alternativ, som närmast står till buds, vara å ena sidan att luftfartsverkets centralförvaltning blir registermyndighet, varvid registreringen skulle ske under ledning av särskild, lagfaren tjänsteman, vilken lämpligen kunde vara befattningshavare vid ortens tingsrätt med tjänstgöring i luftfartsverket endast på deltid. Å andra sidan kan nämnda tingsrätt utses till registermyndighet, men den måste då ha tillgång till erforderlig teknisk sakkunskap och vara belägen så nära centralförvaltningen



som möjligt – i varje fall måste dess inskrivningsmyndighet eller dennas avdelning för luftfartyg vara lätt åtkomlig för centralförvaltningen. – Luftfartsverkets centralförvaltning skall enligt föreliggande planer inom några år förläggas till Norrköping. Den enda tingsrätt som kan tänkas som registermyndighet är följaktligen Norrköpings tingsrätt. Den i mycket tilltalande tanken att låta samma tingsrätt vara registermyndighet både för luftfartyg och för sjögående fartyg torde kunna förverkligas, eftersom även sjöfartsverket är avsett att lokaliseras till Norrköping. Det torde ej tillkomma denna hovrätt att uttala sig om vilken eller vilka tingsrätter i Östergötlands län som bör vara försedda med inskrivningsmyndighet och om det kan anses oskäligt betungande för dem som bor i västra Östergötland att bege sig ända till Norrköping, när de önskar uppsöka inskrivningsmyndigheten. Skulle emellertid Linköpings tingsrätt anses lämpligen bära vara länets enda tingsrätt med inskrivningsmyndighet, skulle detta måhända tala till förmån för att luftfartsverkets centralförvaltning blir registermyndighet med egen inskrivningsavdelning eller för en fristående registermyndighet, gemensam för luftfartyg och sjögående fartyg.

*Inskrivningsmyndigheten:* Ärenden om registrering av luftfartyg och luftfartygsbygge samt inskrivning i dylika bör sammanföras till en myndighet. Med hänsyn till det relativt ringa antal sådana ärenden som kan förväntas förekomma bör dessa handläggas av samma myndighet som utses att handlägga ärenden om registrering av och inskrivning av rätt i skepp och skeppsbygge för att en fast praxis och överensstämmelse i rättstillämpningen mellan de två rättsområdena skall kunna uppnås. Om luftfarts- och sjöfartsverken såsom avsetts lokaliseras till Norrköping förefaller det lämpligast att den nya myndigheten anslutes till Norrköpings tingsrätt. Skulle denna tingsrätt av någon anledning inte komma ifråga förefaller det rimligast att myndigheten upprättas i anslutning till Stockholms tingsrätt med hänsyn till den samlade erfarenhet av ärenden om in-teckning i fartyg och luftfartyg som finns inom inskrivningsmyndigheten därstädes.

*Luftfartsverket:* Verket har i och för sig intet emot att frågan utredes, men anser att nuvarande ordning med uppdelningen mellan luftfartsverket (luftfartygsregistret och luftvärdighetshandlingar) och tingsrätt (in-teckningar i luftfartyg) fungerar helt tillfredsställande. Registrerings- och luftvärdighetsfrågor är praktiskt taget alltid av brådskande natur och det är bland annat därför värdefullt att de handläggs inom samma verk. Luftfartsverket behöver även ofta ha tillgång till luftfartygsregistret i andra sammanhang än vid registrering. En överföring av luftfartygsregistret till en tingsrätt, skulle innebära nackdelar för verket och allmänheten vid kontakter i ett flertal frågor beträffande luftfart. – Det är även viktigt att den tingsrätt, som beviljar in-teckningar i luftfartyg, finns på samma ort som luftfartsverket. I enlighet med statsmakternas beslut skall luftfartsverkets centralförvaltning utlokaliseras till Norrköping i slutet av år 1976.

*Advokatsamfundet:* För sjöfartens del innebär det framlagda förslaget att uppdelningen av fartygsregistrering och fartygsin-teckning på två olika myndigheter slopas. Ur såväl praktiska som rättssäkerhetssynpunkter är detta en fördel. Motsvarande ordning bör sålunda komma till stånd även för luftfartens del. Med hänsyn till det relativt ringa antalet registreringar och in-teckningar i luftfartyg synes det naturligt att samma myndighet handlägger

dessa ärenden för såväl sjöfartens som luftfartens del. En sådan lösning bör medföra möjligheter att förse denna myndighet med sådana resurser att registrering av äganderätt och inteckningar kan ske med sakkunnighet och snabbhet.

*Bankföreningen:* Registrering av fartyg och skeppsbyggen samt inskrivning av rätt till sådan egendom föreslås i lagrådsremissen angående sjölagen bli sammanförda till handläggning hos en gemensam registermyndighet som förutsättes bli inrättad i anslutning till en av landets tingsrätter. Bankföreningen anser ändamålsenligt att en motsvarande reglering införs i fråga om luftfartyg.

*Saab-Scania:* Bolaget ser det som önskvärt att all registrering av luftfartyg, inskrivnings- och inteckningsärenden m. m. samlas hos en myndighet. De olika registreringarna fordrar emellertid olika typer av sakkunskap. Registrering av luftfartyg, prövande av luftvärdighetsbevis, miljöbevis och liknande, kan endast skötas av flygteknisk expertis, som endast finnes i Luftfartsverket. Denna myndighet saknar å andra sidan expertis, som på ett civilrättsligt betryggande sätt kan omhänderha inskrivnings- och inteckningsärenden. Som det förefaller orimligt att tillföra någon tingsrätt erforderlig expertis på det flygtekniska området, synes den enda lösningen för samling till en myndighet vara, att tillföra Luftfartsverket inskrivningsteknisk expertis. Eftersom arbetets omfattning för närvarande knappast kan försvara en heltidstjänst i Luftfartsverket, skulle frågan kunna lösas så, att lagfaren inskrivningsdomare vid närbelägen tingsrätt ålades deltidstjänst i Luftfartsverket för handläggning av här berörda fråga.

### 3.12 Lagtekniken

#### 3.12.1 Promemorian:

Lagtekniskt kan utredningsuppdraget lösas på flera olika sätt. Här skall pekas på tre tänkbara lösningar utan att ytterligare varianter utesluts. Den nuvarande uppdelningen av lagmaterialet på flera lagar kan i stort sett bevaras och lagarna kompletteras med reviderade regler. Man skulle då alltså finna reglerna i luftfartslagen, en lag om inskrivning av rätt till luftfartyg och lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg jämte tillämpningsföreskrifter. Under denna lösning ryms också den varianten att inskrivningslagen och konventionslagen arbetas samman. – En annan lösning är att, efter förebild av den norska luftfartslagen, låta 2 kap. luftfartslagen omfatta både registrerings- och inskrivningsreglerna och kanske dessutom reglerna om erkännande av rätt till främmande luftfartyg. Sjölagsförslaget behandlar motsvarande ämnen huvudsakligen i två kapitel, nämligen 2 resp. 11 kap. SjöL; jfr även 1 och 15 kap. – Med hänsyn till det sammanlagda lagmaterialets omfattning efter revisionen (förmodligen omkring 100 paragrafer) kan också övervägas den lösningen att komplettera luftfartslagen så att en ny första avdelning införs om luftfartyg och rätt till luftfartyg och att de nuvarande första och andra avdelningarna blir andra resp. tredje avdelningen.

### 3.12.2 Yttrandena

*Hovrätten:* Hovrätten finner det av lätt insedda skäl svårt att på detta förberedande stadium bilda sig en mer bestämd uppfattning om hur det blivande lagmaterialet bör sammanställas. Några synpunkter kan dock anläggas redan nu. – 1955 års lag i anledning av Sveriges tillträde till Genèvekonventionen (SFS nr 229) synes helst böra bestå som särskild författning. Inte heller torde några exekutionsrättsliga bestämmelser böra inarbetas i den centrala lagen. Det är följaktligen endast vad som nu motsvaras av 1955 års lag om inskrivning av rätt till luftfartyg som – självfallet under förutsättning att ett enda luftfartygsregister kommer att ersätta både det nuvarande registret och inskrivningsboken – skulle behöva förenas med luftfartslagen, i vars 11 kap. stadgandena om luftpanträtt redan återfinns. Lagen om inskrivning omfattar i runt tal 50 paragrafer, ett antal som dock kan beräknas öka rätt mycket om, förutom äganderättsinskrivning, exempelvis inskrivning av rätt till luftfartyg under byggnad och av nyttjanderätt till luftfartyg skall regleras. Det synes dock knappast behöva anses oformligt att ge luftfartslagen ett nytt 2 kap. om kanske 70–80 paragrafer, när man genom lagen 8.4.1960 om ändring i luftfartslagen (SFS 1960:69) kunde i denna lag sätta in ett nytt 9 kap. med 35 paragrafer, ett antal som för övrigt numera – enligt lag 10.3.1967 om ändring i samma kapitel (SFS 1967:70) – ökats till 41. – Lösningen med en särskild avdelning av luftfartslagen för bestämmelserna om luftfartyg och rätt till luftfartyg synes förutsätta att kapitlen numreras om och synes redan av denna anledning helst böra undvikas.

*Inskrivningsmyndigheten:* I denna del vill inskrivningsmyndigheten endast framhålla att största möjliga överskådlighet bör eftersträvas.

*Luftfartsverket:* Eftersom luftfartsförfattningarna har utarbetats i nära överensstämmelse med de övriga nordiska länderna, är det önskvärt att den nu ifrågavarande lagstiftningen så litet som möjligt bryter den gemensamma nordiska uppbyggnaden av ifrågavarande författningar. Det i promemorian först nämnda alternativet är det som från denna utgångspunkt är det bästa.

*Advokatsamfundet:* Styrelsen anser att den nuvarande uppdelningen av luftfartslagstiftningen på ett flertal olika lagar innebär att rättsområdet blir svåröverskådligt. Rent principiellt förordar styrelsen därför att luftfartslagstiftningen efter sjörettslig modell samlas i en lag med kapitelindelning för de olika instituten.

*Bankföreningen:* En såvitt möjligt samlad författningsteknisk lösning bör eftersträvas för det regelsystem utredningen har att behandla. Den större överskådlighet och lättillgänglighet som därmed skulle uppnås, skulle i det praktiska rättslivet betraktas som en fördel.

*Saab-Scania:* Bolaget vill på detta stadium begränsa sig till att ur praktiska synpunkter uttala önskemålet att de huvudsakliga lagreglerna sammanfattas på ett ställe förslagsvis under luftfartslagen.

## Förkortningar

BrB	brottsbalken
FAL	lagen (1927:77) om försäkringsavtal
FRL	förmånsrättslagen (1970:979)
HB	handelsbalken
InskrL	lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg
InskrLförslaget	förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg
JB	jordabalken
JP	lagen (1970:995) om införande av nya jordabalken
KL	konkurslagen (1921:225)
KonvL	lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg
KonvLförslaget	förslaget till lag om ändring i lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg
LfL	lagen (1971:500) om exekutiv försäljning av luftfartyg
LK	luftfartskungörelsen (1961:558)
LL	luftfartslagen (1957:297)
LLförslaget	förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)
NJA	Nytt juridiskt arkiv Avd. I
NJA II	Nytt juridiskt arkiv Avd. II
RB	rättegångsbalken
RF	regeringsformen
SfL	lagen (1973:1130) om exekutiv försäljning av registrerat skepp m. m.
SFS	Svensk författningssamling
SjöL	sjölagen (1891:35 s. 1)
SjöLförslaget	förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)
SkL	skadeståndslagen (1972:207)
SOU	Statens offentliga utredningar
Ufr	Ugeskrift for Retsvæsen
UL	utsökningslagen (1877:31 s. 1)
ÄB	ärvdabalken



## Litteratur

- Beckman m. fl.    Kommentar till Brottsbalken I, 1974  
Hagerup         Den norske pantret (3 uppl. 1917)  
Hellner         Försäkringsrätt (2 uppl. 1965)  
Hessler         Allmän sakrätt, 1973  
Illum            Om ejerpant og panteprioritet, 1961  
Karlgrén        Säkerhetsöverlåtelse enligt svensk rättspraxis, 1959  
Nial             Banksekretessen, Svenska Bankföreningens skriftserie  
                  78:4  
Olivecrona      Inteckningsrätten i jordabalken (3 uppl. 1973)  
Rodhe           Fastighetsindelningen och dess betydelse, 1941  
Rune            Rätt till skepp, 1976  
Rygh            "Gjorte" pantobligasjoner, 1933  
Stark            Jordabalken, 1970  
Torp            Dansk Tingsret (2 uppl. 1905)  
Undén I         Svensk sakrätt I, Lös egendom (7 uppl. 1971)  
Undén II        Svensk sakrätt II:1, Fast egendom, förra avdelningen (6  
                  uppl. 1969)

# Statens offentliga utredningar 1976

## Kronologisk förteckning

---

1. Arbetsmiljölöslag. A.
2. Bakgrund till förslag om arbetsmiljölöslag. A.
3. Rapport i psykosociala frågor. A.
4. Internationella konventioner inom arbetarskyddet. A.
5. Säkerhetspolitik och totalförsvaret. Fö.
6. Deltidsanställdas villkor. Ju.
7. Deltidsarbete 1974. Ju.
8. Regionala trafikplaner – länsvisa sammanfattningar. K.
9. Sexuella övergrepp. Ju.
10. Skolans ekonomi. U.
11. Bostadsbeskattning II. Fi.
12. Företagens uppgiftslämmande. Fi.
13. Byggnadsindex för husbyggnader och anläggningar. Fi.
14. Kårbilagor? U.
15. Utbildning i förvaltning inom försvaret. Del 3. Fö.
16. Folkhögskolan. U.
17. Skador i arbetet. A.
18. Lokala trafikföreskrifter m. m. K.
19. Den militära underrättelsetjänsten. Fö.
20. Kultur åt alla. U.
21. Trafikbullen. Del 3. Buller från fritidsbåtar. K.
22. Sveriges export 1975–1980. Bilaga 2 till 1975 års långtidsutredning. Fi.
23. Produktansvar I. Ersättning för läkemedelsskada. Ju.
24. Internationellt patentsamarbete II. H.
25. Internationellt patentsamarbete II. Bilagor. H.
26. Bostadsverket. Samordning-decentralisering. B.
27. Den internationella bakgrunden. Bilaga 1 till 1975 års långtidsutredning. Fi.
28. Vattenkraft och miljö 3. B.
29. Verkstadsindustrins arbetsmarknad. I.
30. Använt kärnbränsle och radioaktivt avfall. Del I. I.
31. Använt kärnbränsle och radioaktivt avfall. Del II. I.
32. Spent nuclear fuel and radioactive waste. I.
33. Musiken-människan-samhället. U.
34. Arbetstidsförkortning – när? hur? A.
35. Dryckesförpackningar och miljö. Jo.
36. Anonymitet och tvångsmedel. Ju.
37. Smugglingsbrott och tulltillägg. Fi.
38. Yrkesinriktad rehabilitering. A.
39. Hemvist. Fi.
40. Kommunal utveckling. Fi.
41. Använt kärnbränsle och radioaktivt avfall. Bilagor. I.
42. Långtidsutredningens modellsystem. Bilaga 8 till 1975 års långtidsutredning. Fi.
43. Länskort i kollektivtrafiken. K.
44. Sjöfart och flagg. K.
45. Kommunernas ekonomi 1960–1972. Fi.
46. Skolhälsovården. U.
47. Färre brottmål. Ju.
48. Reklam och integritet. Ju.
49. Offentligt utredningsväsende. Fi.
50. Statligt personskadeskydd. S.
51. Modeller för samhällsekonomisk perspektivplanering. Bilaga 7 till 1975 års långtidsutredning. Fi.
52. Utbildning för konstvärd och konservering vid konsthögskolans institut för materialkunskap. U.
53. Försäkringsrätt och försäkringsöverdomstol. S.
54. Om fondkommissionsrörelse m. m. Fi.
55. Kommunal energiplanering. I.
56. Fastighetsdata. Ju.
57. Fastighetsdata. Bilagor. Ju.
58. ADB och samordning. Fi.
59. Petroindustrin i Sverige – petrokemisk industri. I.
60. Hyresrätt 1. Ju.
61. Statlig personalutbildning. Fi.
62. Progressiv utgiftsskatt – ett alternativ? Fi.
63. Reklamen för alkohol och tobak. H.
64. Försvarmaktens centrala ledning. Fö.
65. Finansiering av forskningsstöd. I.
66. Köplag. Ju.
67. Beredskapslagring av olja, kol och uran. H.
68. Moderna arkivmedier. U.
69. Teknikupphandling. I.
70. Rätt till luftfartyg m. m. Ju.

# Statens offentliga utredningar 1976

## Systematisk förteckning

---

### Justitiedepartementet

Delegationen för jämställdhet mellan män och kvinnor 1. Deltidsanställdas villkor. [6] 2. Deltidsarbete 1974. [7]  
Sexuella övergrepp. [9]  
Produktansvar I. Ersättning för läkemedelsskada. [23]  
Anonymitet och tvångsmedel. [36]  
Färre brottmål. [47]  
Reklam och integritet. [48]  
Fastighetsdatakommittén. 1. Fastighetsdata. [56] 2. Fastighetsdata. Bilagor. [57]  
Hyresrätt 1. [60]  
Köplag. [66]  
Rätt till luftfartyg m. m. [70]

### Försvarsdepartementet

Säkerhetspolitik och totalförsvaret. [5]  
Utbildning i förvaltning inom försvaret. Del 3. [15]  
Den militära underrättelsetjänsten. [19]  
Försvarsmaktens centrala ledning. [64]

### Socialdepartementet

Statligt personskadeskydd. [50]  
Försäkringsrätt och försäkringsöverdomstol. [53]

### Kommunikationsdepartementet

Regionala trafikplaner – länsvisa sammanfattningar. [8]  
Lokala trafikföreskrifter. [18]  
Trafikbullen. Del 3. Buller från fritidsbåtar. [21]  
Länskort i kollektivtrafiken. [43]  
Sjöfart och flagg. [44]

### Finansdepartementet

Bostadsbeskattning II. [11]  
Företagens uppgiftslämnande. [12]  
Byggnadsindex för husbyggnader och anläggningar. [13]  
1975 års långtidsutredning. 1. Sveriges export 1975–1980. Bilaga 2 till 1975 års långtidsutredning. [22] 2. Den internationella bakgrunden. Bilaga 1 till 1975 års långtidsutredning. [27] 3. Långtidsutredningens modellsystem. Bilaga 8 till 1975 års långtidsutredning. [42] 4. Modeller för samhällsekonomisk perspektivplanering. Bilaga 7 till 1975 års långtidsutredning. [51]  
Smugglingsbrott och tulltillägg. [37]  
Hemvist. [39]  
Kommunal utveckling. [49]  
Kommunernas ekonomi 1960–1972. [45]  
Offentligt utredningsväsende. [49]  
Om fondkommissionsrörelse m. m. [54]  
ADB och samordning. [58]  
Statlig personalutbildning. [61]  
Progressiv utgiftsskatt – ett alternativ? [62]

### Utbildningsdepartementet

Skolans ekonomi. [10]  
Kärobligatorium? [14]  
Folkhögskolan. [16]  
Kultur åt alla. [20]  
Musiken–människan–samhället. [33]  
Skolhälsovården. [46]  
Utbildning för konstvärd och konservering vid konsthögskolans institut för materialkunskap. [52]  
Moderna arkivmedier. [68]

### Jordbruksdepartementet

Dryckesförpackningar och miljö. [35]

### Handelsdepartementet

Patentpolicykommittén. 1. Internationellt patentsamarbete II. [24]  
2. Internationellt patentsamarbete II. Bilagor. [25]  
Reklamen för alkohol och tobak. [63]  
Beredskapslagring av olja, kol och uran. [67]

### Arbetsmarknadsdepartementet

Arbetsmiljöutredningen. 1. Arbetsmiljölag. [1] 2. Bakgrund till förslag om arbetsmiljölag. [2] 3. Rapport i psykosociala frågor. [3]  
4. Internationella konventioner inom arbetarskyddet. [4]  
Skador i arbetet. [17]  
Arbetstidsförkortning – när? hur? [34]  
Yrkesinriktad rehabilitering. [38]

### Bostadsdepartementet

Bostadsverket. Samordning-decentralisering. [26]  
Vattenkraft och miljö 3. [28]

### Industridepartementet

Verkstadsindustriens arbetsmarknad. [29]  
Aka-utredningen. 1. Använt kärnbränsle och radioaktivt avfall. Del I. [30] 2. Använt kärnbränsle och radioaktivt avfall. Del II. [31] 3. Spent nuclear fuel and radioactive waste. [32] 4. Använt kärnbränsle och radioaktivt avfall. Bilagor. [41]  
Kommunal energiplanering. [55]  
Petroindustrin i Sverige – petrokemisk industri. [59]  
Finansiering av forskningsstöd. [65]  
Teknikupphandling. [69]

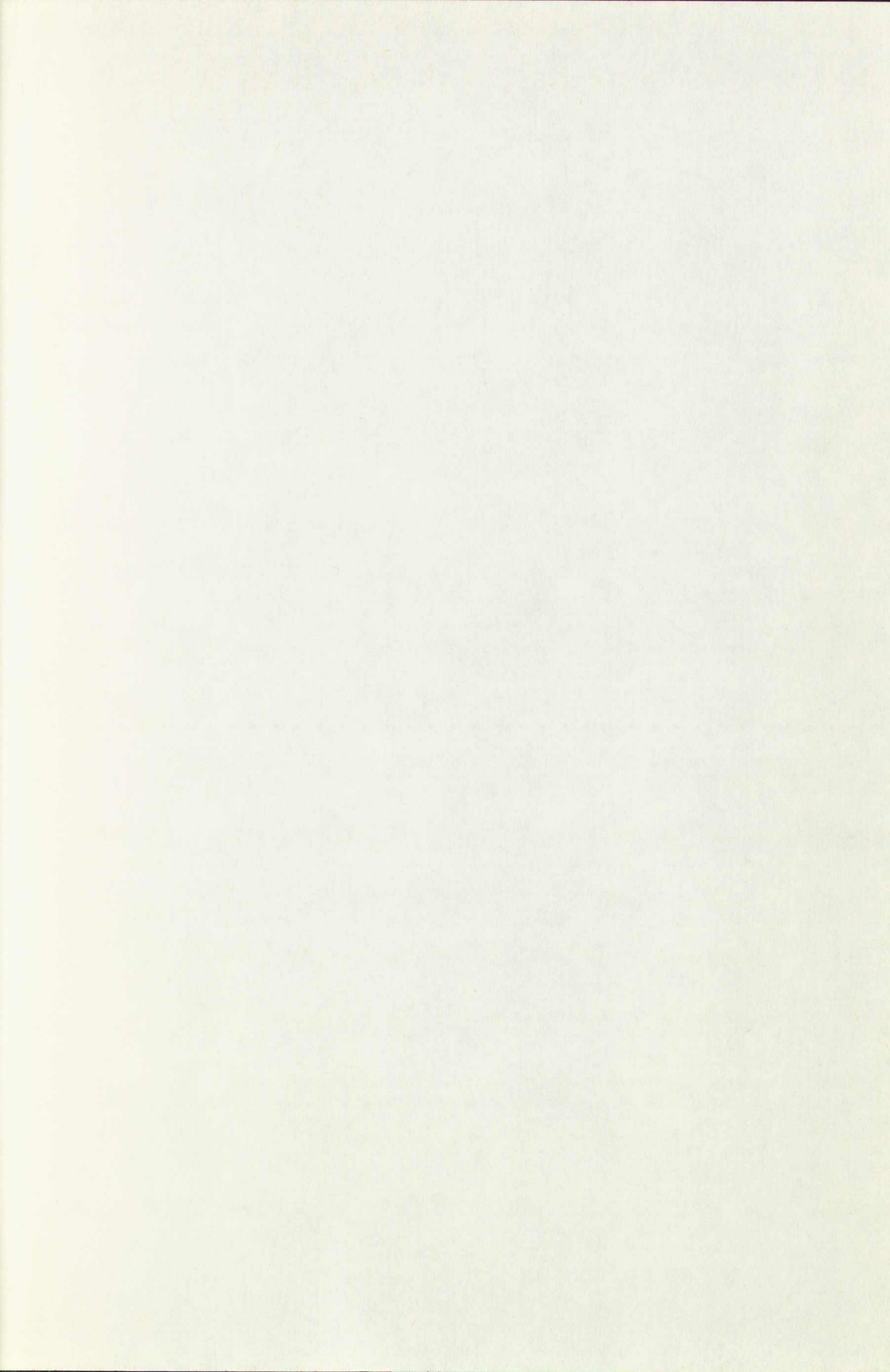


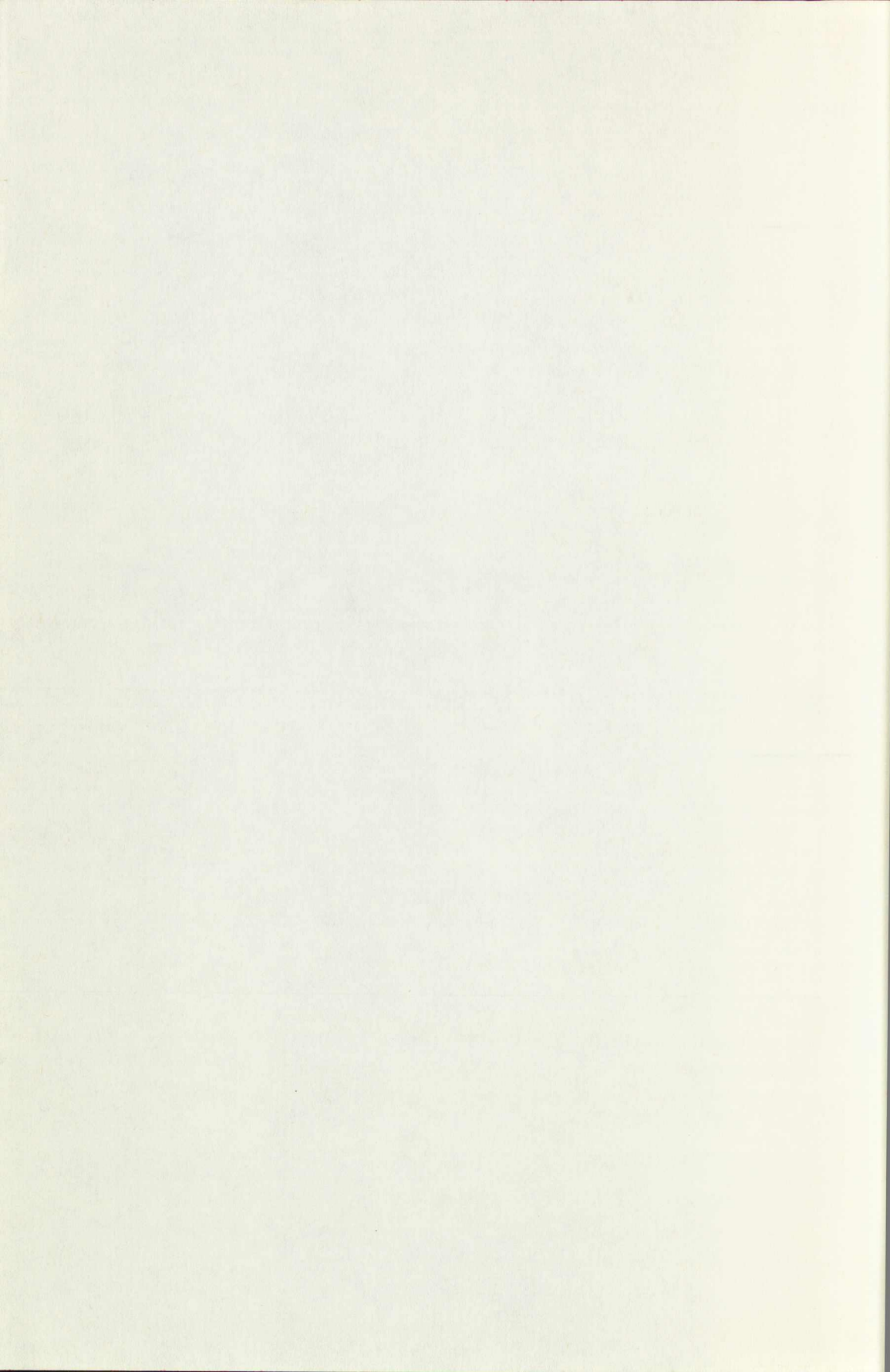
# Nordisk utredningsserie (NU) 1976

## Kronologisk förteckning

---

1. Nordiske naturgasutredninger
  2. Maktstrukturer och styrelseformer inom teatern
  3. Adult Education
  4. Nordisk samarbeide om energisparing i byggesektoren
  5. Norden och fackpressen
  6. ILO og kvinner i arbeidslivet
  7. Aikuiskasvatur Pohjoismaissa
  8. Cooperation Agreements between the Nordic Countries
  9. Medborgarskap för barn och jämlikhet vid naturalisation
  10. Nordisk konvention om gränskommunalt samarbete
  11. Sjøfartsmedisinsk forskning
  12. Seminarium för journalistlärare
  13. Nabospråksförståelse i Skandinavia
  14. Offentliga utredningar i Norden - katalog 1975
  15. FoU om engelskundervisning
  16. FoU om specialundervisning
  17. Flygförbindelser mellan de norra delarna av Norge, Sverige och Finland
  18. Specialundervisningens elever
  19. Bilmekanikerutbildningen i Norden
  20. Glesbygden och kulturutbudet
  21. NORDKOLT. Arbetsrapport för etapp II
  22. Utkast til nordiske kontraktsbestemmelser for bygge- og anleggsarbeider
  23. Produktsäkerhet. Rapport 1
  24. Produktsäkerhet. Rapport 2
  25. Nordisk miljö rätt. En översikt
  26. Nordisk råvare- og ressursutredning
  27. Det politiske demokrati i søkelyset. Konferens
-









**LiberFörlag**  
Allmänna Förlaget

ISBN 91-38-03200-7

ISSN 0375-250X