

Lagrådsremiss

Rättigheter i luftfartyg

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 28 augusti 2003

Thomas Bodström

Henrik Kjellin
(Justitiedepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås i huvudsak ändringar i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg.

Syftet med förslagen är att skapa förutsättningar för en modern och ändamålsenlig finansiering av flygplan och andra luftfartyg. Flygplan finansieras ofta genom avbetalningsköp eller genom olika former av leasing. Ett flygplan för inrikestrafik kan kosta en halv till en miljard kronor, medan de allra största trafikflygplanen kostar närmare tre miljarder kronor.

Vid leasing eller avbetalningsköp är det en förutsättning att de upplåtelser eller överlåtelser som ingår i finansieringslösningen kan få skydd mot tredje man (sakrättsligt skydd). Det finns ingen möjlighet att skapa sådant skydd enligt svensk rätt annat än för pantupplåtelser. Följden av detta är att lufttrafikföretag i vissa fall väljer att registrera sina flygplan utomlands. Detta har negativa konsekvenser. Bland annat försvårar det för den svenska beredskapsplaneringen.

För att skapa möjligheter till bättre sakrättsligt skydd föreslås i lagrådsremissen att det skall bli möjligt att med sakrättslig verkan skriva in förvärv av äganderätt och nyttjanderätt till luftfartyg i ett nytt register – inskrivningsregistret för luftfartyg.

Det nya registret skall föras av Luftfartsverket. Den inskrivningsbok för luftfartyg som förs vid Stockholms tingsrätt skall flyttas över till Luftfartsverket och utgöra en del av inskrivningsregistret för luftfartyg. Detta bidrar till att renodla domstolarnas verksamhet till sådan verksamhet som kräver domstolsprövning.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2005.

Innehållsförteckning

1	Beslut.....	4
2	Lagtext.....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297).....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg.....	6
2.3	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	28
2.4	Förslag till lag om ändring i utsökningsbalken.....	30
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva.....	34
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter	35
3	Ärendet och dess beredning.....	38
4	Bakgrund	38
4.1	Inledning	38
4.2	Finansiering av luftfartyg.....	39
4.3	Registrering av luftfartyg för administrativa ändamål.....	40
4.4	Konsekvenser för beredskapen av registrering i luftfartygsregistret.....	42
4.5	Sakrätt till lös egendom.....	43
4.6	Regler om inskrivning av rättigheter i luftfartyg	44
4.7	Utsökning i luftfartyg.....	46
4.8	Internationella regler	47
5	Reformbehovet – bättre möjligheter till rättsligt skydd för förvärv av äganderätt till luftfartyg	49
6	Överväganden.....	51
6.1	Inledning	51
6.2	Äganderätt.....	51
6.2.1	Hur bör det sakrättsliga skyddet för förvärv av äganderätt förbättras?.....	51
6.2.2	Äganderättsförbehåll och andra inskränkningar i förvärvarens rätt.....	53
6.2.3	Särskilt om de sakrättsliga reglernas utformning.....	57
6.3	Nyttjanderätt och optionsrätt.....	60
6.4	Inskrivningsregister.....	63
6.4.1	Var skall inskrivning ske?.....	63
6.4.2	Handläggningen av inskrivningsärenden.....	65
6.4.3	Överklagande av beslut i ett inskrivningsärende.....	66
6.5	Avregistrering ur luftfartygsregistret m.m.	68
6.6	Statens skadeståndsansvar	69
7	Ikraftträdande	70
8	Kostnadskonsekvenser m.m.	71
9	Författningskommentar	72
9.1	Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297).....	72

9.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg.....	72
9.3	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	96
9.4	Förslag till lag om ändring i utsökningsbalken.....	96
9.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva.....	97
9.6	Förslag till lag om ändring i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter	97
Bilaga 1	Sammanfattning av betänkandet Rättigheter i luftfartyg (SOU 1997:122).....	99
Bilaga 2	Betänkandets lagförslag.....	100
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanser som yttrat sig över betänkandet Rättigheter i luftfartyg (SOU 1997:122)	138

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i luftfartslagen (1957:297),
2. lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg,
3. lag om ändring i lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg,
4. lag om ändring i utsökningsbalken,
5. lag om ändring i lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva,
6. lag om ändring i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 9 § luftfartslagen (1957:297) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap. 9 §¹

Om ett luftfartyg är intecknat, får det avregistreras endast om inteckningshavaren har medgett det.

Om *det finns en inskrivning i ett luftfartyg enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg*, får *luftfartyget* avregistreras endast om *den till vars förmån inskrivningen gäller har medgett det. Detsamma gäller i fråga om anteckningar som avses i 2 a § nämnda lag.*

Denna lag träder i kraft den 1 april 2005.

¹ Senaste lydelse 1986:166.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg

dels att 7, 12 och 13 §§ skall upphöra att gälla,

dels att rubrikerna närmast före 44 och 53 §§ skall utgå,

dels att 1–4, 6, 11, 15, 19 b, 21, 22, 24, 29, 36 och 38–53 §§ samt rubrikerna närmast före 3, 38 och 51 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas 17 nya paragrafer, 1 a, 1 b, 2 a–2 h, 38 a, 47 a, 49 a och 54–58 §§ samt närmast före 2, 2 b, 2 c, 2 g, 2 h, 56 och 57 §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Vad i denna lag är stadgat om Denna lag innehåller anteckningar beträffande sådant förvärv av och nyttjanderätt till fartyg äger tillämpning på luftfartyg samt om anteckning i luftfartyg, som är infört i det svenska luftfartygsregistret.

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

Om vissa internationella förhållanden beträffande rätt till luftfartyg är särskilt stadgat.

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

1 a §

För inskrivning enligt denna lag skall ett register föras med hjälp av automatiserad behandling, benämnt inskrivningsregistret för luftfartyg. Det skall ge offentlighet åt den information som ingår i registret.

Regeringen meddelar föreskrifter om inskrivningsregistrets innehåll, närmare ändamål och behandling av uppgifter samt om personuppgiftsansvar enligt personuppgiftslagen (1998:204).

Regeringen får meddela

*föreskrifter om expeditonsavgifter
för bevis om inskrivningsåtgärd.*

1 b §

Inskrivningsärenden enligt denna lag handläggs av en för hela landet gemensam inskrivningsmyndighet. Regeringen bestämmer vilken myndighet som skall vara inskrivningsmyndighet.

***Inskrivning av förvärv av
luftfartyg***

2 §

Ärenden som avses i denna lag (inskrivningsärenden rörande luftfartyg) upptagas av den inskrivningsdomare vid Stockholms rådhusrätt som är därtill utsedd.

Den som har förvärvat äganderätt till ett luftfartyg får ansöka om inskrivning av förvärvet.

Över sådana ärenden skall föras särskild inskrivningsbok.

2 a §

Om ett förvärv av ett luftfartyg är föremål för ett äganderättsförbehåll eller är beroende av något annat villkor som inskränker rätten att överlåta, upplåta eller inteckna luftfartyget, får den som ansöker om inskrivning av ett förvärv enligt 2 § ansöka om att en anteckning om förbehållet eller villkoret skall göras i registret.

En ansökan enligt första stycket får också göras av den till vars förmån förbehållet eller villkoret gäller.

***Inskrivning av nyttjanderätt till
luftfartyg***

2 b §

Den som har förvärvat nyttjanderätt till ett luftfartyg genom upplåtelse av den inskrivne ägaren får ansöka om inskrivning av nyttjanderätten.

En sådan ansökan får också

göras avseende en upplåtelse som gjorts av någon annan än den inskrivne ägaren, om upplåtaren förvärvat luftfartyget före upplåtelsen och senast på samma inskrivningsdag som ansökan om inskrivning av nyttjanderätt görs söker inskrivning för sitt förvärv.

Verkningar av inskrivning av förvärv och nyttjanderätt m.m.

2 c §

En införing i inskrivningsregistret för luftfartyg skall, från och med den inskrivningsdag då ärendet om införingen togs upp, anses känd för var och en vars rätt till luftfartyget är beroende av god tro om en omständighet som införingen avser.

2 d §

Ett förvärv av ett luftfartyg skall gälla även om överlåtaren inte hade rätt att överlåta luftfartyget, om

1. överlåtarens rätt till luftfartyget var inskriven när överlåtelsen ägde rum,

2. förvärvaren har ansökt om inskrivning av förvärvet och inte kände till eller borde ha känt till bristen i överlåtarens rätt att förfoga över luftfartyget när ansökan gjordes, samt

3. inskrivning därefter beviljas.

Om förvärv genom exekutiv försäljning finns bestämmelser i utsökningsbalken.

2 e §

Om ett luftfartyg har överlåtits och inskrivning har sökts för förvärvet, får luftfartyget efter utgången av den inskrivningsdag då ansökan gjordes inte tas i anspråk för en annan fordran mot överlåtaren än för sådan som är

förenad med inteckning som sökts före denna inskrivningsdag eller för vilken luftpanträtt eller retentionsrätt gäller i luftfartyget.

Om ansökan om inskrivning avslås, får luftfartyget tas i anspråk utan de begränsningar som anges i första stycket.

2 f §

Nyttjanderätt till ett luftfartyg gäller mot ny ägare till luftfartyget, om inskrivning av nyttjanderätten sökts senast på inskrivningsdagen före den inskrivningsdag då den nye ägaren ansöker om inskrivning av sitt förvärv.

Ett luftfartyg får inte till skada för nyttjanderättshavaren tas i anspråk för annan fordran mot upplåtaren än för sådan som är förenad med inteckning som sökts före den dag då inskrivning av nyttjanderätten sökts eller för vilken luftpanträtt eller retentionsrätt gäller i luftfartyget.

Talan om bättre rätt m.m.

2 g §

Talan om bättre rätt till ett luftfartyg kan med laga verkan riktas mot den som senast beviljats eller sökt inskrivning för sitt förvärv, även om denne innan talan väcktes överlätit luftfartyget. Den till vilken överlåtelsen skett har i rättegången samma ställning som om överlåtelsen skett under rättegången.

Första stycket skall också tillämpas när någon vill söka betalning ur ett luftfartyg för en fordran som är förenad med inteckning eller för vilken luftpanträtt eller retentionsrätt gäller i luftfartyget. Om en tvist som rör äganderätten är antecknad i registret, får talan om betalning också riktas mot den som har

äganderättsanspråk på luftfartyget.

Avförande av inskrivningar av förvärv och nyttjanderätt m.m.

2 h §

Den som är inskriven som ägare eller nyttjanderättshavare eller den till vars förmån ett antecknat förbehåll eller villkor som avses i 2 a § gäller, får ansöka om att inskrivningen eller anteckningen skall avföras ur registret.

Om beviljande av inteckning

Inteckning i luftfartyg och reservdelar till luftfartyg

3 §

Där ägaren det medgiver, må luftfartyg genom inskrivning i inskrivningsboken intecknas till säkerhet för fordran å visst belopp i penningar.

Efter medgivande av den som är inskriven som ägare, får ett luftfartyg genom inskrivning i inskrivningsregistret för luftfartyg intecknas till säkerhet för fordran på ett visst penningbelopp.

Inteckning må till säkerhet för en och samma fordran meddelas i flera luftfartyg, dock ej så, att något av dem kommer att besväras av inteckning, som ej gäller med samma förmånsrätt i de övriga. Fartyg som är intecknat för samma fordran som annat fartyg, må ej särskilt intecknas.

En inteckning får till säkerhet för en och samma fordran meddelas i flera luftfartyg, men inte på sådant sätt att något av dem kommer att besväras av en inteckning som inte gäller med samma förmånsrätt i de övriga. Ett luftfartyg som är intecknat för samma fordran som ett annat luftfartyg får inte intecknas särskilt.

Ej må inteckning meddelas i lott i luftfartyg.

En inteckning får inte meddelas i en andel av ett luftfartyg.

4 §

Inteckning i luftfartyg må, om fartygets ägare medgiver det, beviljas att gälla jämväl i lager av reservdelar, som tillhör fartygsägaren, eller i honom tillhörig lott i sådant lager, såvida delarna till art och ungefärligt antal förtecknas i fordringshandlingen eller i därvid fogad bilaga och förvaras på angivna platser här i riket eller i annan stat som tillträtt

Inteckning i luftfartyg får, om den som är inskriven som ägare medger det, beviljas att gälla även i lager av reservdelar, eller i en andel i ett sådant lager, som tillhör ägaren till luftfartyget, om delarna till art och ungefärligt antal förtecknats i fordringshandlingen eller i en bilaga till denna och förvaras på angivna platser här i landet eller i annan stat som tillträtt

den i Genève den 19 juni 1948 avslutade konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg; och skall beträffande sådant intecknande vad i 3 § andra stycket är stadgat äga motsvarande tillämpning.

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

den i Genève den 19 juni 1948 avslutade konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg. Vid sådan inteckning skall 3 § andra stycket tillämpas på motsvarande sätt.

Till reservdelar räknas föremål som är avsedda att *monteras på* eller i ett luftfartyg i stället för delar eller föremål som *tagits bort* däriifrån, såsom delar av flygkroppen samt motorer, propellrar, radioutrustning och instrument *eller* delar därav.

6 §

Då inteckning sökes, skall fordringshandlingen i huvudskrift ingivas till inskrivningsdomaren.

Finnes ej å handlingen bevittnat medgivande som i 5 § sägs, skall ansökningen avslås.

När ansökan om inteckning görs skall fordringshandlingen ges in i original.

11 §

Överlåter någon till annan luftfartyg eller lott i sådant fartyg, och har, innan ny ägares fång anmäles till luftfartygsregistret, inteckning blivit sökt på grund av tidigare ägares medgivande, utgöra överlåtelsen ej hinder för inteckningens beviljande.

Sökes inteckning samma dag ny ägares fång anmäles till luftfartygsregistret eller därefter, skall ansökningen avslås, utan så är att nye ägaren iklätt sig förbindelse att låta luftfartyget intecknas på grund av tidigare ägares medgivande eller eljest är med honom lika förbunden.

En överlåtelse av ett luftfartyg eller en andel i ett luftfartyg hindrar inte att luftfartyget intecknas på grund av överlåtarens medgivande, om ansökan om inteckningen gjorts senast inskrivningsdagen före den inskrivningsdag då den nye ägaren söker inskrivning av sitt förvärv.

15 §

Omfattar inteckning jämväl reservdelar, njute inteckningshavaren panträtt i dessa, såframt vid förvaringsplatsen genom hans försorg finnes anslaget väl synligt tillkännagivande om inteckningen, med angivande av dess omfattning

Omfattar en inteckning även reservdelar, har inteckningshavaren panträtt i dessa, om han eller hon vid förvaringsplatsen har anslagit ett väl synligt tillkännagivande om inteckningen, med angivande av dess omfattning, inteck-

samt inteckningshavarens namn ningshavarens namn och adress, och adress, *ävensom därom att och att* inteckningen *har skrivits in i* inteckningen *inskrivits i den här i* inskrivningsregistret för luftfartyg. riket förda inskrivningsboken för luftfartyg.

19 b §¹

Inteckning *medför* företräde i Inteckning *ger* företräde i förhållande till annan inteckning förhållande till annan inteckning efter den tidsföljd i vilken efter den tidsföljd i vilken inteckningarna *sökas*. Inteckningar inteckningarna *söks*. Inteckningar som *sökas* på samma som *söks* på samma inskrivningsdag *medföra* lika rätt. inskrivningsdag *ger* lika rätt.

21 §

Vill ägaren *av* intecknad Vill ägaren *till* intecknad egendom *i stället för* en egendom *byta ut* en inteckningshandling *sätta* en eller inteckningshandling *mot* en eller flera andra handlingar *innefattande* flera andra handlingar *som* medgivande av inteckning för *innehåller* medgivande av motsvarande belopp, *ingive* inteckning för motsvarande belopp, inteckningshandlingen jämte den *skall dessa handlingar ges in till* eller de handlingar, som *skola* inskrivningsmyndigheten. *I* inskriv-sättas i stället, *till* ningsregistret för luftfartyg *görs* inskrivningsdomaren; *och göre* anteckning om utbytet *och på den* denne om utbytet *anteckning i* eller de nya intecknings-inskrivningsboken *samt anmärke å* handlingarna *görs de anmärkningar* den eller de nya *som* är av betydelse för inteckningshandlingarna *vad* för inteckningsrättens bedömande. *Ett* inteckningsrättens bedömande är av utbyte *kan också* ske på begäran av betydelse. Utbyte *varom nu sagts* en inteckningshavare, *om* den *må ock* ske på begäran av intecknade egendomens ägare inteckningshavare, *där det visas att* samtyckt till åtgärden. den intecknade egendomens ägare samtyckt till åtgärden.

22 §

Företes inteckningshandling för *Efter* medgivande av ägaren *till* inskrivningsdomaren *med begäran* ett luftfartyg *får en* inteckning om inteckningens dödande helt och *dödas* helt eller för visst belopp hållet eller för visst belopp eller, eller, där flera luftfartyg är där flera luftfartyg *äro* intecknade intecknade för samma fordran, i för samma fordran, i visst fartyg, visst *luftfartyg*. *I samband med* varde i *enlighet därmed* ansökan om dödande av inteckning inteckningen *dödad, där det visas* skall inteckningshandlingen *ges in* att ägaren av den egendom, *till* inskrivningsmyndigheten. *beträffande vilken dödning skall* ske, samtyckt till åtgärden.

Under de villkor som *angivas i* Under de *förutsättningar* som

¹ Senaste lydelse 1970:986.

första stycket äge innehavare av anges i första stycket kan sådan inteckning, som omfattar innehavaren av en inteckning som jämväl reservdelar, få inteckningen även omfattar reservdelar, få dödad i samtliga reservdelar eller i inteckningen dödad i samtliga de reservdelar som förvaras på viss reservdelar eller i de reservdelar plats. som förvaras på viss plats.

Dödande av inteckning i visst Dödande av en inteckning i ett luftfartyg eller i reservdelar må ej visst luftfartyg eller i reservdelar ske så, att inteckningsförhåll- får inte ske på ett sådant sätt, att landena efter åtgärden komma att inteckningsförhållandena efter stå i strid mot vad i 3 § andra åtgärden strider mot stycket eller 4 § första stycket bestämmelserna i 3 § andra stycket stadgas. eller 4 § första stycket.

24 §²

Varder intecknat luftfartyg enligt Om ett luftfartyg avförs ur vad därom är särskilt stadgat luftfartygsregistret, skall de avfört ur luftfartygsregistret, skall inskrivningar och anteckningar inskrivningsdomaren, sedan som finns avseende luftfartyget i anmälan om förhållandet inkommit inskrivningsregistret för luftfartyg från luftfartsverket, å nästa avföras. inskrivningsdag avföra inteckningen ur inskrivningsboken.

29 §

Har ägare av intecknad egendom Har ägaren till intecknad gjort avbetalning å intecknat egendom gjort en avbetalning på belopp, vare inteckningshavaren, det intecknade beloppet, är där ej annat förbehåll skett, pliktig inteckningshavaren, om inte annat att på begäran av ägaren och mot förbehåll gjorts, skyldig att på förskott av nödig kostnad uppvisa begäran av ägaren och mot förskott inteckningshandlingen för på kostnaden för detta visa upp inskrivningsdomaren för inteckningshandlingen för avbetalningens antecknande i avbetalningens antecknande i inskrivningsboken. I boken skall inskrivningsregistret för luftfartyg. anmärkas, att handlingen ej vidare I registret skall det anmärkas, att medför inteckningsrätt för handlingen inte längre ger avbetalade beloppet. inteckningsrätt för det avbetalade beloppet.

Sedan anteckning om Sedan anteckning om avskrivning sålunda skett, må där avskrivning enligt första stycket har ägaren det begär och tillika ingiver skett, får, om ägaren begär det och handling innefattande medgivande ger in en handling som innehåller som i 5 § sägs, inteckning till ett sådant medgivande som avses i belopp motsvarande vad som 5 §, en inteckning på ett belopp avskrivits meddelas att gälla med motsvarande vad som avskrivits förmånsrätt näst efter meddelas att gälla med förmånsrätt inteckningshavarens återstående näst efter inteckningshavarens fordran. Ägaren må dock utan återstående fordran. Ägaren skall

² Senaste lydelse 1986:168

inteckningshandlingens företeende dock, utan att inteckningsfå inteckningen dödad till belopp handlingen visas upp, kunna få motsvarande vad som avskrivits. inteckningen dödad till belopp motsvarande vad som avskrivits.

36 §

Har inteckning meddelats i strid mot vad i 13 § stadgas, vare den utan verkan. En inteckning är utan verkan om den har meddelats trots att den som medgett inteckningen var försatt i konkurs när ansökan om inteckning gjordes eller ett beslut om egendomsavträde meddelades samma dag som ansökan gjordes.

Om vissa anteckningar i inskrivningsboken

Om förfarandet i inskrivningsärenden

38 §

Vill någon att i Inskrivningsärenden är enligt inskrivningsboken skall antecknas denna lag ärenden om att han innehar fordringshandling, 1. inskrivning av förvärv av på grund varav inteckning beviljats luftfartyg, eller ansökan därom förklarats 2. inskrivning av nyttjanderätt till vilande, uppvisande handlingen i luftfartyg, huvudskrift för den 3. inteckning i luftfartyg eller inskrivningsdomare som reservdelar till luftfartyg, handlägger inskrivningsärenden 4. annan införing i rörande luftfartyg; och göra denne inskrivningsregistret för luftfartyg i boken anteckning om innehavet. som görs på grund av föreskrift i lag eller annan författning, och

Uppvisande varom nu är sagt må lag eller annan författning, och ock ske inför annan 5. avförande av en införing enligt inskrivningsdomare. Denne skall, 1–4 som görs på grund av föreskrift då sådant sker, å handlingen teckna i lag eller annan författning. bevis om uppvisandet och Inskrivningsärenden tas upp på ändamålet därmed ävensom därom inskrivningsdag. Sådan hålls till utfärda särskilt bevis; sedan ingive klockan tolv varje måndag, tisdag, inteckningshavaren för onsdag, torsdag och fredag som anteckningens verkställande inte är helgdag. Som helgdag anses sistnämnda bevis till den även midsommarafton, julafton och inskrivningsdomare, som i första nyårsafton. En ansökan som stycket avses. kommer in efter klockan tolv anses

Anmäler den, vilken senast blivit gjord följande inskrivningsdag. antecknad såsom innehavare av Regeringen meddelar närmare inteckningshandling, hos föreskrifter om inskrivningsinskrivningsdomaren i skriftlig av förfarandet. vittnen styrkt handling att innehavet upphört, varde förhållandet i inskrivningsboken antecknat.

38 a §

Vid handläggning hos inskrivningsmyndigheten av inskrivningsärenden tillämpas inte bestämmelserna i 10 § andra stycket, 27 och 28 §§ förvaltningslagen (1986:223).

39 §³

Den som i inteckningsärende, Hos inskrivningsmyndigheten enligt de grunder som angivas i 7 §, skall det föras dagbok över ansetts vara ägare av luftfartyg, inskrivningsärendena. Handvarde i sådan egenskap antecknad i lingarna i sådana ärenden skall inskrivningsboken. föras samman i akter.

Har ny ägare av intecknat Om sökanden eller någon annan luftfartyg blivit införd i har lämnat en uppgift eller avgett luftfartygsregistret, skall en förklaring av betydelse för inskrivningsdomaren, sedan ärendets prövning eller om en underrättelse därom inkommit från särskild utredning har verkställts i luftfartsverket, å nästa ärendet, skall anteckning om det inskrivningsdag anmärka göras i dagboken eller i akten. I förhållandet i inskrivningsboken. dagboken eller akten skall även tas upp kallelser, förelägganden och beslut som inte skall föras in i inskrivningsregistret för luftfartyg.

Vite som inskrivningsmyndigheten förelägger med stöd av denna lag döms ut av myndigheten.

40 §

Var som väckt talan om klander En ansökan i ett å annans åtkomst till luftfartyg eller inskrivningsärende skall göras om återgång av köp, byte eller gåva skriftligen.

av sådant fartyg vare skyldig att anmäla förhållandet för antecknande i inskrivningsboken. Rätten skall, om så erfordras, giva käranden nödig tid till sådan anmälan innan förberedelsen i målet avslutas. Försummas denna tid, vare käromålet förfallet. Visas att målet avgjorts genom laga kraft ägande dom eller beslut, varde ock därom anteckning gjord i inskrivningsboken.

Visas att inteckning helt eller till någon del är ogill enligt dom eller beslut, som äger laga kraft, eller på

³ Senaste lydelse 1986:168.

grund av förhållande som avses i 36 §, skall anteckning därom ske i inskrivningsboken.

41 §⁴

Har ett luftfartyg, en lott däri eller intecknade reservdelar utmätts eller har enligt 8 kap. 8 § bifalls, avslås eller förklaras konkurslagen (1987:672) begärts förfallen eller att ärendet skjuts att ett luftfartyg eller intecknade reservdelar skall säljas i den ordning som gäller för utmätt Innebär beslutet att ansökan inte sådan egendom eller har bifalls, skall skälen för beslutet utmätningen upphävts eller frågan antecknas i dagboken eller akten.

om egendomens försäljning av annat skäl förfallit, skall anteckning därom göras i inskrivningsboken. Anteckning om egendomen har sålts utmättningsvis skall ske, när handling som visar köpeskillingens fördelning har inkommit. Har ett luftfartyg, en lott däri eller intecknade reservdelar belagts med kvarstad eller tagits eller har en sådan åtgärd upphävts eller återgått, skall anteckning därom också göras i inskrivningsboken.

Ett beslut som skall föras in i registret meddelas genom sådan införing och skall anses ha det innehåll som framgår av registret. Ett beslut om inteckning skall antecknas på den handling som ligger till grund för ansökan om inkommit. Har ett luftfartyg, en lott däri eller intecknade reservdelar inteckning i reservdelar skall innehålla en upplysning om vad som anges i 15 §.

Bevis angående inteckning i reservdelar skall innehålla en upplysning om vad som anges i 15 §.

Om inverkan på inteckning av en exekutiv försäljning eller av en myndighets fördelning av medel skall anteckning göras i inskrivningsboken när anmälan, bevis eller fördelningslängd som utvisar förhållandet har inkommit.

Har domstol beträffande inteckning i luftfartyg meddelat förklaring som i 26 § sägs, åligger det domstolen att därom översända bevis till inskrivningsdomaren, som har att å nästa inskrivningsdag göra anteckning om förhållandet i inskrivningsboken.

42 §

Anmäler någon skriftligen, att han för fordran å bärgarlön eller å ersättning för särskilda kostnader, sökanden eller någon annan som

⁴ Senaste lydelse 1987:685.

som varit oundgängliga för har hörts i ärendet, skall denne bevarande av luftfartyg, äger genast underrättas om beslutet. En luftpanträtt i fartyget enligt vad underrättelse om att ett förvärv har därom är särskilt stadgat, skall skrivits in skall alltid lämnas till inskrivningsdomaren, om an- den som dessförinnan senast var mälningen sker inom tre månader inskriven som ägare.

från det åtgärderna för bärgningen I underrättelsen skall anges de eller bevarandet avslutades, å skäl för beslutet som har antecknats nästa inskrivningsdag göra i dagboken eller i akten och vad anteckning om anmälningen i den som vill överklaga beslutet inskrivningsboken. skall göra.

Visas att genom fordringens betalning eller annorledes panträkten upphört att gälla, varde ock det antecknat i inskrivningsboken.

43 §⁵

Har i luftfartygsregistret, enligt Om en ansökan i ett vad därom är särskilt stadgat, blivit inskrivningsärende inte omedelbart anmärkt att beträffande visst bör avslås, får ärendet skjutas upp luftfartyg inträffat förhållande av till en viss senare inskrivningsdag, beskaffenhet att böra föranleda om det är nödvändigt för fartygets avförande ur registret utredningen.

men att detta ej kunnat ske på Om ärendet skjuts upp, får grund av att inteckningshavare ej sökanden föreläggas att ge in den samtyckt till åtgärden, skall utredning som krävs eller att inskrivningsdomaren, sedan infinna sig personligen eller genom underrättelse om anmärkningen ombud hos inskrivnings- inkommit från luftfartsverket, å myndigheten. Även någon annan än nästa inskrivningsdag göra sökanden får höras och föreläggas anteckning därom i sådan inställelse. Följer sökanden inskrivningsboken. inte föreläggandet, kan ansökan förklaras förfallen. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

Ett inskrivningsärende får vidare skjutas upp till en senare inskrivningsdag, om ärendet med hänsyn till dess art eller omfattning inte lämpligen kan tas upp till omedelbar prövning. Ett ärende som har skjutits upp på sådan grund skall tas upp till prövning senast andra inskrivningsdagen efter den inskrivningsdag då ansökan gjordes.

⁵ Senaste lydelse 1986:168.

**Vissa bestämmelser om förfarandet
hos inskrivningsdomaren**

44 §

Inskrivningsärende rörande Om det kan antas att ett förvärv
luftfartyg må upptagas allenast å som åberopas i ett inskrivnings-
inskrivningsdag. ärende är ogiltigt eller på annan

Ansökan i sådant ärende anses ej grund inte kan göras gällande eller
gjord innan den upptages å att en åtgärd som ansökan avser på
inskrivningsdag. annat sätt skulle kränka någons

Anmälan som avses i 42 § skall rätt, skall den vars rätt berörs ges
anses gjord då den inkommer till tillfälle att yttra sig. Detta gäller
inskrivningsdomaren. också om ovisshet råder i fråga om

förvärvsvillkor.

Om ett förvärv som åberopas i ett
inskrivningsärende grundas på
testamente, dom eller förrättning
som ännu inte vunnit laga kraft,
eller om det pågår rättegång om
hävning eller återgång av förvärv
av den egendom som ärendet angår
eller om bättre rätt till denna, skall
ärendet skjutas upp till dess saken
slutligt avgjorts.

Är i annat fall sökandens rätt
tvistig, kan han eller hon
föreläggas att inom viss tid väcka
talan vid domstol. Om sökanden
inte gör det, kan ansökan förklaras
förfallen. En upplysning om detta
skall tas in i föreläggandet.

45 §

Över samtliga En ansökan om inskrivning av
inskrivningsärenden rörande förvärv av luftfartyg skall avslås,
luftfartyg skall genom om

inskrivningsdomarens försorg föras 1. bestämmelsen i 40 § inte har
dagbok. iakttagits,

2. ansökan avser ett luftfartyg
som inte är registrerat i
luftfartygsregistret eller, om det
samtidigt ges in en ansökan om
registrering i det registret, sådan
åtgärd inte beviljas,

3. sökanden inte styrker sitt
förvärv,

4. överlåtaren inte hade rätt att
överlåta luftfartyget och
förutsättningarna för att förvärvet

enligt 2 d § trots detta skall gälla inte föreligger,

5. luftfartyget har blivit föremål för kvarstad eller betalningssäkring till säkerhet för ett anspråk mot överlåtaren och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då ansökan görs eller överlåtaren har försatts i konkurs före utgången av den inskrivningsdagen,

6. luftfartyget har sålts exekutivt till någon annan än sökanden,

7. förvärvet har skett genom en gåva mellan makar och denna inte har registrerats enligt 16 kap. äktenskapsbalken, eller

8. det är uppenbart att förvärvet av något annat skäl är ogiltigt eller inte kan göras gällande.

En ansökan om anteckning enligt 2 a § skall avslås, om bestämmelsen i 40 § inte har iakttagits, om förvärvet inte är inskrivet eller skrivs in samma dag som ansökan ges in eller om det inte visas att det är föremål för ett äganderättsförbehåll eller är beroende av något annat villkor som inskränker förvärvarens rätt att överlåta, upplåta eller inteckna luftfartyget.

46 §⁶

När inskrivningsärende rörande En ansökan om inskrivning av luftfartyg förekommer, anskaffe nyttjanderätt till ett luftfartyg skall inskrivningsdomaren skyndsamt avslås, om från luftfartsverket bevis om vad 1. bestämmelsen i 40 § inte har luftfartsregistret innehåller av iakttagits, betydelse för ärendets behandling.

2. sökanden inte styrker att han eller hon har nyttjanderätt till luftfartyget,

3. upplåtaren inte är inskriven som ägare i inskrivningsregistret för luftfartyg eller inte skrivs in som ägare samma dag som ansökan ges in,

4. upplåtelsen står i strid med en

⁶ Senaste lydelse 1986:168.

anteckning som avses i 2 a §,

5. luftfartyget har blivit föremål för kvarstad eller betalningssäkring till säkerhet för ett anspråk mot upplåtaren och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då ansökan görs eller upplåtaren har försatts i konkurs före utgången av den inskrivningsdagen,

6. luftfartyget före upplåtelsen frångått upplåtaren på grund av exekutiv försäljning,

7. det är uppenbart att upplåtelsen av något annat skäl är ogiltig eller inte kan göras gällande.

47 §

Handlingar i En ansökan om inteckning skall
inskrivningsärenden rörande avslås, om
luftfartyg skola sammanföras i 1. bestämmelsen i 40 § inte har
akter. iakttagits,

Har sökande eller annan lämnat uppgift eller avgivit förklaring av betydelse för ärendets prövning, medgivande som avses i 5 §,

eller har särskild utredning i ärendet funnits nödig, skall vad som en ny ägare ansöker om därom antecknats upptagas i akten inskrivning av förvärv av och bestyrkas av luftfartyget eller därefter, och den nye ägaren inte har medgivit inteckningen eller ansökan om inskrivning av förvärvet avslås,

4. luftfartyget har blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då inteckningen söks, om inte i fråga om kvarstad ansökan om inteckning har medgetts av kronofogdemyndigheten, eller

5. den som medgett inteckningen är försatt i konkurs när ansökan om inteckning görs, eller ett beslut om egendomsavträde meddelas samma dag som ansökan görs.

47 a §

En ansökan om avförande av en inskrivning eller anteckning enligt 2 h § skall avslås om bestämmelsen i 40 § inte har iakttagits eller om det inte visas att förvärvet, rättigheten, förbehållet eller villkoret gått åter eller av annat skäl inte gäller.

48 §

Om inskrivningsdomarens beslut eller annan åtgärd, som vidtagits med anledning av ansökan hos inskrivningsregistret för luftfartyg inskrivningsdomaren, meddelas besked genom bevis, som tecknas å den till grund för ansökningen åberopade handlingen. Beviset skall angiva det rum i inskrivningsboken, inskrivningen verkstälts. Bevis angående inteckning i reservdelar skall innehålla erinran om vad i 15 § stadgas.

Om inskrivningsmyndigheten finner att en införing i registret till följd av myndighetens eller någon annans skrivfel eller förbiseende, skall liknande förbiseende, skall också i fråga om en uppenbar oriktighet i registret till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till skada för ägare eller annan rättighetshavare, skall det inbördes företrädet mellan de berörda bifallits, skall sökanden eller hans ombud genast i rekommenderat som är skäligt. Innan rättelse sker, brev underrättas om skälen för beslutet.

När inteckningshavare enligt vad han eller hon är känd, tillfälle att därom är särskilt stadgat för ytra sig. Även den myndighet som inskrivningsdomaren uppvisar avses i 53 § skall ges tillfälle att för att ytra sig. Något yttrande behöver lämna samtycke till att det dock inte inhämtas, om det är intecknade luftfartyget avföres ur uppenbart obehövt. Meddelas luftfartygsregistret, skall inte beslut samma dag som ärendet inskrivningsdomaren dels utfärda tas upp, skall en anteckning om särskilt bevis om uppvisandet och ärendet göras i registret.

Ändamålet därmed dels ock teckna sådant bevis å inteckningshandlingen.

Beslut om rättelse skall meddelas genom införing i registret. Skälet för beslutet skall antecknas i dagboken eller i akten. I stället för bevis eller handling som har utfärdats i enlighet med den tidigare införingen, skall en ny sådan handling utfärdas. Den tidigare handlingen skall återkrävas, göras obrukbar och behållas av inskrivningsmyndigheten. Den som har handlingen är skyldig att ge in den

för detta ändamål. I ett föreläggande att fullgöra en sådan skyldighet får vite sättas ut.

Ett beslut om rättelse får överklagas även av den myndighet som avses i 53 §.

Denna paragraf gäller i stället för 28 § personuppgiftslagen (1998:204).

49 §

Bifalles ansökan om meddelande av inteckning eller om annan åtgärd beträffande inteckning, varde i enlighet därmed gjord i inskrivningsboken. Bifalles ej ansökningen, skall i boken inskrivas allenast att uppskjutits eller att förklarats vilande eller anteckning om skälen för upptages i akten.

Ett beslut av inskrivningsmyndigheten i ett ärende får överklagas till Stockholms tingsrätt av den som gör det har gått honom eller henne emot. Ett beslut som inte är slutligt får överklagas endast i de fall som avses i 37 § lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Vid överklagande tillämpas lagen om domstolsärenden, om inte annat följer av denna lag.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till hovrätten.

Om ett inskrivningsärende enligt beslut av domstol skall tas upp till ny handläggning av inskrivningsmyndigheten, skall det ske utan dröjsmål efter det att beslutet kommit till myndigheten.

49 a §

Den som vill överklaga ett beslut av inskrivningsmyndigheten skall göra det skriftligen. Skrivelsen skall ges in till inskrivningsmyndigheten.

Om överklagandet avser ett slutligt beslut, skall skrivelsen ha kommit in till inskrivningsmyndigheten inom tre veckor från den dag en underrättelse eller ett bevis om beslutet hölls tillgängligt för sökanden. Skrivelsen får dock alltid ges in inom fyra veckor från den inskrivningsdag då beslutet meddelades.

I fråga om klagotid för överklagande av beslut som avses i

37 § lagen (1996:242) om domstolsärenden tillämpas bestämmelserna i 38 § första och andra styckena samma lag.

50 §⁷

Sökes inteckning i luftfartyg och Om det överklagade beslutet har varder ej ansökningsdomaren av antecknats i inskrivningsregistret inskrivningsdomaren genast för luftfartyg, skall uppgift om avslagen genom beslut som vinner överklagandet föras in i registret. laga kraft, beviljas sådan När det finns ett lagakraftvunnet inteckning eller inträffar beslut med anledning av förhållande, som medför att överklagandet, skall beslutets luftfartyg icke längre besvärmas av innehåll antecknas i registret. inteckning eller beröres av ansökan därom, skall inskrivningsdomaren ofördröjligen meddela luftfartsverket detta. Samma lag vare, när det antecknas att talan som avses i 40 § första stycket blivit väckt eller slutligen avgjord.

Om överklagande

Statens ansvar för vissa rättsförluster m.m.

51 §⁸

Inskrivningsdomarens beslut Om någon lider förlust på grund enligt denna lag får överklagas hos av att ett förvärv ansetts vara hovrätten. Skrivelsen skall ges in gällande enligt 2 d §, har denne till inskrivningsdomaren. Vid rätt till ersättning av staten för sin överklagande tillämpas i övrigt förlust.

bestämmelserna i rättegångsbalken Om någon lider förlust till följd om överklagande av tingsrätts av ett tekniskt fel i beslut. inskrivningsregistret för luftfartyg

Överklagandet samt sådana eller i en anordning som hos beslut som inskrivningsdomaren inskrivningsmyndigheten eller eller domstol meddelar med någon annan statlig myndighet är anledning av överklagandet skall ansluten till registret, har han eller antecknas i inskrivningsboken. hon rätt till ersättning av staten.

Har den skadelidande medverkat till förlusten genom att utan skälig anledning underlåta att vidta åtgärder för att bevara sin rätt eller på annat sätt genom eget vållande, skall ersättningen efter vad som är skäligt sättas ned eller helt falla bort.

⁷ Senaste lydelse 1986:168.

⁸ Senaste lydelse 1994:1039.

Om personuppgifter i inskrivningsregistret för luftfartyg har behandlats i strid med denna lag eller andra föreskrifter om registret, är också 48 § personuppgiftslagen (1998:204) tillämplig.

52 §⁹

Om en domstol efter Om en förlust drabbar en överklagande ändrar ett beslut rättsägare som avses i 48 § till följd genom vilket en ansökan om av ett beslut i ett ärende om beviljande av inteckning helt eller rättelse, har han eller hon rätt till delvis har avslagits, skall sökanden ersättning av staten. senast på den inskrivningsdag som Har den skadelidande medverkat infaller näst efter tre månader från till förlusten genom att utan skälig det att beslutet om ändringen vann anledning underlåta att vidta laga kraft visa upp detta beslut hos åtgärder för att bevara sin rätt eller inskrivningsdomaren. Gör han inte på annat sätt genom eget vållande, det, gäller en inteckning som skall ersättningen efter vad som är beviljas på grund av beslutet som skäligt sättas ned eller helt falla om den hade sökts först på den dag bort. beslutet uppvisas för inskrivningsdomaren.

Om tillämpningsföreskrifter

53 §¹⁰

Närmare föreskrifter om Staten företräds i ett ärende om inskrivningsboken, dagboken och ersättning enligt 51 eller 52 § av akter samt angående tillämpningen den myndighet som regeringen i övrigt av denna lag meddelas av bestämmer. regeringen.

54 §

Vill den som är part i ett mål om rätt till luftfartyg kräva ersättning enligt 51 § om han eller hon förlorar målet, skall parten antingen till gemensam handläggning med målet väcka talan mot staten om sitt ersättningskrav eller skriftligen underrätta den myndighet som avses i 53 § om rättegången.

Om förberedelsen i målet har avslutats utan att någon

⁹ Senaste lydelse 1994:1039.

¹⁰ Senaste lydelse 1986:168.

ersättningstalan väckts eller underrättelse lämnats enligt första stycket, skall domstolen förelägga parten att vidta en av åtgärderna inom en viss tid. Iakttas inte tiden, är ersättningskravet förfallet. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

55 §

Har den som tillerkänts ersättning enligt 51 eller 52 § också haft rätt att kräva beloppet av någon annan, träder staten in i rätten mot denne.

Ersättning enligt 51 eller 52 § på grund av en domstols dom betalas ut sedan domen har vunnit laga kraft.

Underrättelseskyldighet

56 §

Väcks talan om hävning eller återgång av ett förvärv av ett luftfartyg eller om bättre rätt till ett luftfartyg eller annars i en fråga som angår inskrivning i inskrivningsregistret för luftfartyg, skall rätten genast underrätta inskrivningsmyndigheten.

Underrättelsen skall, utöver uppgift om parterna, innehålla sådana uppgifter om luftfartyget att det kan identifieras i luftfartygsregistret.

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

Vissa anteckningar i inskrivningsregistret för luftfartyg

57 §

Inskrivningsmyndigheten skall göra en anteckning i

inskrivningsregistret för luftfartyg om innehav av inteckning, om den som innehar en fordringshandling, för vilken inteckning beviljats, begär det och visar upp fordringshandlingen i original.

Om den som är antecknad som innehavare hos inskrivningsmyndigheten med en bevittnad skriftlig handling visar att innehavet upphört, skall detta antecknas i registret.

58 §

I inskrivningsregistret för luftfartyg skall antecknas när

1. talan har väckts om hävning eller återgång av förvärv av ett luftfartyg eller om bättre rätt till sådan egendom eller om en annan fråga som angår inskrivning,

2. mål som avses i 1 har avgjorts genom en dom eller ett slutligt beslut som vunnit laga kraft,

3. en inteckning helt eller delvis är ogiltig enligt en dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft, eller på grund av förhållande som avses i 36 §,

4. ägaren till ett luftfartyg har försatts i konkurs,

5. ett luftfartyg eller en rättighet som skrivits in i sådan egendom blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning, eller när en konkursförvaltare har begärt att ett luftfartyg skall säljas exekutivt,

6. beslut som avses i 3 eller 4 om konkurs, kvarstad, betalningssäkring eller utmätning har upphävts eller återgått eller när fråga om exekutiv försäljning av ett luftfartyg eller en rättighet som skrivits in i sådan egendom har förfallit av annan anledning,

7. anmälan, bevis eller fördelningslängd inkommit som visar inverkan på inteckning av exekutiv försäljning,

8. någon i enlighet med 11 kap.

*6 § luftfartslagen (1957:297) skriftligen anmäler att han eller hon har en fordran för vilken luftpanträtt gäller i luftfartyget,
9. det visas att luftpanträtt som avses i 8 har upphört att gälla,
10. domstol har meddelat sådan förklaring som avses i 26 §, eller
11. ett luftfartyg enligt 2 kap. 8 § luftfartslagen (1957:297) skall avregistreras men det finns hinder mot avregistreringen enligt 2 kap. 9 § samma lag.*

1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2005.

2. För ansökningar som gjorts före ikraftträdandet tillämpas äldre bestämmelser. Om ett sådant ärende skjuts upp till inskrivningsdag efter ikraftträdandet skall handläggningen äga rum hos inskrivningsmyndigheten och införing ske i inskrivningsregistret för luftfartyg.

3. De inteckningar i luftfartyg som skrivits in i inskrivningsboken enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg och som är inskrivna vid ikraftträdandet, skall från och med ikraftträdandet anses inskrivna i inskrivningsregistret för luftfartyg med samma innehåll som framgår av inskrivningsboken. En inteckning som skrivs in på grund av en ansökan som gjorts senast på den sista inskrivningsdagen före ikraftträdandet, skall vid tillämpning av denna punkt anses vara inskriven vid ikraftträdandet.

4. De anteckningar som gjorts i inskrivningsboken enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg och som finns antecknade vid ikraftträdandet, skall från och med ikraftträdandet anses införda i inskrivningsregistret för luftfartyg med samma innehåll som framgår av inskrivningsboken. En anteckning som görs på grund av en ansökan eller en anmälan som gjorts senast på den sista inskrivningsdagen före ikraftträdandet, skall vid tillämpning av denna punkt anses vara antecknad vid ikraftträdandet. Denna punkt gäller inte beträffande sådan anteckning om ägare som avses i 39 § lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg.

2.3 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 förskrivs i fråga om lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg att 7 och 8 §§ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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.

Besväras ett luftfartyg av en inskriven rättighet, som enligt denna lag skall erkännas här i landet, får fartyget inte föras över till det svenska luftfartygsregistret, om inte innehavaren av rättigheten har medgett att fartyget registreras här.

Överföres fartyget till det svenska luftfartygsregistret, äge rättighetens innehavare få den inskriven i inskrivningsboken för luftfartyg, såframt den är av sådan beskaffenhet, att den enligt lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg kan inskrivas såsom inteckning.

Förs fartyget över till det svenska luftfartygsregistret, har rättighetens innehavare rätt att få den inskriven i inskrivningsregistret för luftfartyg, om den är av sådan beskaffenhet, att den enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg kan skrivas in.

Sökes inskrivningen senast å den inskrivningsdag som infaller näst efter tre månader från det fartyget registrerades här i riket, gälle 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.

Söks inskrivningen senast på den inskrivningsdag som infaller näst efter tre månader från det att fartyget registrerades här i landet, gäller rättigheten med samma förmånsrätt som den hade i det land där fartyget sist var registrerat. Frågan om rättigheten lagligen tillkommit prövas enligt lagen i det land där fartyget var registrerat vid tiden för rättighetens tillkomst.

8 §¹

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 rättig-

¹ Senaste lydelse 1971:501.

heterna i inskrivningsboken.

Har borgenärs anspråk på Har en borgenärs anspråk på
luftpanträtt blivit inom den i 5 § luftpanträtt, inom den tid som anges
andra stycket angivna tiden i 5 § andra stycket, antecknats i
antecknat i vederbörande inskrivningsboken i det land där
inskrivningsbok och överföres fartyget var registrerat och förs
fartyget till det här i riket förda fartyget över till det svenska
luftfartygsregistret, skall luftfartygsregistret skall
luftfartsverket så snart registrering motsvarande anteckning göras i
skett översända bevis därom samt inskrivningsregistret för luftfartyg.
om anteckningen till
inskrivningsdomaren, vilken har att
å nästa inskrivningsdag göra
motsvarande anteckning i
inskrivningsboken.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2005.

2.4 Förslag till lag om ändring i utsökningsbalken

Härigenom föreskrivs i fråga om utsökningsbalken

dels att 4 kap. 30 §, 11 kap. 2 § samt 14 kap. 3 och 6 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i balken skall införas två nya paragrafer, 11 kap. 2 a och 3 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

30 §¹

Utmätning medför förmånsrätt i och med beslutet, om ej annat följer av andra, fjärde eller femte stycket eller 7 kap. 13 §.

Utmätning av här i *riket* Utmätning av här i *landet* registrerat skepp eller luftfartyg, registrerat skepp eller luftfartyg, intecknade reservdelar till sådant intecknade reservdelar till sådant luftfartyg eller fast egendom luftfartyg eller fast egendom medför *ej* förmånsrätt förrän ärende medför *inte* förmånsrätt förrän angående anteckning om ärende angående anteckning om utmätningen tas upp på utmätningen tas upp på inskrivningsdag. Upptas på samma inskrivningsdag. Upptas på samma inskrivningsdag mer än ett sådant inskrivningsdag mer än ett sådant ärende, skall den utmätning som ärende, skall den utmätning som skedde först ha företräde. Om här i skedde först ha företräde. Om här i *riket* registrerat skepp eller *landet* registrerat skepp eller luftfartyg som har utmätts här blir luftfartyg som har utmätts här blir utmätt i *främmande stat* innan det utmätt i *ett annat land* innan det har tagits om hand av tagits om hand av kronofogdemyndigheten, skall den kronofogdemyndigheten, skall den rätt som har vunnits genom den rätt som har vunnits genom den förra utmätningen gälla som förra utmätningen gälla som panträtt.

Utmätning av fast egendom Utmätning av fast egendom *eller medför* företräde framför rättighet i *av luftfartyg i vilket en rättighet* egendomen, om ärende angående *skrivits in i inskrivningsregistret för* anteckning om utmätningen tas upp *luftfartyg ger* företräde framför senast på den inskrivningsdag då rättighet i egendomen, om ärende inskrivning av rättigheten söks. angående anteckning om utmätningen tas upp senast på den inskrivningsdag då inskrivning av rättigheten söks.

Utmätning av en rättighet som är registrerad enligt lagen (1998:1484) om kontoföring av finansiella instrument medför förmånsrätt genom registrering av utmätningen enligt den lagen. Utmäts en rättighet som förvaltas enligt 3 kap. i nämnda lag inträder förmånsrätten i stället genom underrättelse till förvaltaren om utmätningen. Detsamma gäller om

¹ Senaste lydelse 2003:114.

utmätningen avser en panträtt i en rättighet som förvaltas enligt det kapitlet.

Utmätning av ett elcertifikat eller en rättighet som är registrerad enligt lagen (2003:113) om elcertifikat medför förmånsrätt genom registrering av utmätningen enligt den lagen.

11 kap.

2 §

Vad som sägs om sjöpanträtt i 10 kap. 5, 7 och 10 §§ skall i stället gälla luftpanträtt.

Kungörandet av auktion enligt 10 kap. 6 § skall ske minst sex veckor i förväg. Underrättelser enligt 10 kap. 7 § skall sändas i rekommenderade brev minst en månad före auktionen. Innehåller *inskrivningsboken* uppgift om adress, skall den användas.

Kungörandet av auktion enligt 10 kap. 6 § skall ske minst sex veckor i förväg. Underrättelser enligt 10 kap. 7 § skall sändas i rekommenderade brev minst en månad före auktionen. Innehåller *inskrivningsregistret för luftfartyg* uppgift om adress, skall den användas.

Vad som sägs i 10 kap. 8 § är tillämpligt även när bestämmelse i andra stycket har åsidosatts.

2 a §

Vad som sägs om innehavare av fordran i 10 kap. 6 och 9 §§ skall även gälla innehavare av rättighet som skall iakttas vid auktionen. Vad som sägs i 10 kap. 7 § om underrättelser skall även gälla kända innehavare av rättigheter som skall iakttas vid auktionen.

I sakägarförteckningen upptas, förutom vad som anges i 10 kap. 10 §, även nyttjanderätt som är inskriven eller för vilken inskrivning sökts.

I stället för vad som föreskrivs i 10 kap. 11 § första och tredje styckena skall 12 kap. 26 § första och tredje styckena tillämpas. Rättighet upptas utan att något belopp anges.

3 a §

Nyttjanderätt är skyddad utan särskilt förbehåll, om rättigheten har bättre rätt än exekutionsfordringen.

Om sakägarförteckningen upptar en rättighet som inte enligt första

stycket är skyddad utan särskilt förbehåll, skall luftfartyget först ropas ut utan förbehåll för rättighetens bestånd och därefter med sådant förbehåll. Uppnås vid det senare utropet bud som täcker fordringar med bättre rätt än rättigheten eller som, utan att täcka dem, är lika högt som eller högre än budet vid det föregående utropet, har budet vid det senare utropet företräde. Att ägarhypotek inte täcks, utgör inte hinder mot att bud med förbehåll för rättigheten godtas.

Upptar sakägarförteckningen två eller flera sådana rättigheter som avses i andra stycket, skall luftfartyget först ropas ut utan förbehåll för någon av rättigheterna och därefter med förbehåll först endast för den rättighet som har bästa rätt och efter hand för ökat antal rättigheter enligt deras inbördes ordning. Ett bud som skyddar fler rättigheter än ett annat bud har företräde framför detta, om det inte leder till sämre täckning av fordran som har bättre rätt än någon av rättigheterna.

När ett bud med förbehåll för en rättighet inte täcker fordringar med bättre rätt, kan rättighetshavaren skydda sin rättighet genom att betala skillnaden mellan det budet och bud utan förbehåll för rättigheten eller så stor del av skillnaden som behövs för att täcka fordringar med bättre rätt.

Om rättighetshavaren i fall som avses i tredje stycket är villig att betala enligt vad som sägs i fjärde stycket men det sålunda erbjudna beloppet, till följd av att flera tillskott behövs, inte ensamt eller i förening med annat tillskott som bjuds är tillräckligt för att hans rättighet skall skyddas, skall luftfartyget ropas ut med förbehåll för rättigheten och den eller de rättigheter som är skyddade genom

tidigare bud och annat tillskott som bjuds.

Om en borgenär vars fordran inte har blivit täckt genom ett visst bud godtar budet, skall fordringen vid tillämpningen av andra till femte styckena anses täckt.

Om en rättighetshavare i stället för att betala ställer säkerhet, skall det gälla.

14 kap.

3 §

Har exekutiv försäljning av registrerat skepp vunnit laga kraft och köpeskillingen *erlagts* skall, om gäldenären *ej* var rätt ägare, köparens förvärv dock gälla, såvida gäldenärens åtkomst var inskriven när försäljningen ägde rum.

Har exekutiv försäljning av registrerat skepp *eller luftfartyg som registrerats i luftfartygsregistret* vunnit laga kraft och köpeskillingen *betalats* skall, om gäldenären *inte* var rätt ägare, köparens förvärv dock gälla, om gäldenärens åtkomst var inskriven när försäljningen ägde rum.

När exekutiv försäljning av fast egendom har vunnit laga kraft och köpeskillingen har 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 lagfart var beviljad för gäldenären när den exekutiva försäljningen ägde rum.

6 §

Har tredje man enligt 3 § första stycket förlorat sin rätt till här i riket registrerat skepp, är han berättigad till ersättning av staten enligt samma bestämmelser som gäller när sådan ersättning skall *utgå* med anledning av att ägarens rätt har gått förlorad genom frivillig försäljning. Motsvarande gäller, när tredje man enligt 3 § andra stycket andra meningen har förlorat sin rätt till fast egendom.

Har tredje man enligt 3 § första stycket förlorat sin rätt till här i landet registrerat skepp *eller luftfartyg som registrerats i inskrivningsregistret för luftfartyg,* är han berättigad till ersättning av staten enligt samma bestämmelser som gäller när sådan ersättning skall *betalas* med anledning av att ägarens rätt har gått förlorad genom frivillig försäljning. Motsvarande gäller, när tredje man enligt 3 § andra stycket andra meningen har förlorat sin rätt till fast egendom.

Har staten utgivit ersättning enligt första stycket, inträder staten i tredje mannens rätt enligt 5 §.

2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva att 2 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §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 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 (1994:1009)*. Har genom ett skuldebrev eller på annat sätt en gåva utfästs i en rättighet som registreras enligt lagen (1998:1479) om kontoföring av finansiella instrument fullbordas gåvan genom att rättigheten registreras för gåvotagaren enligt bestämmelserna i den lagen eller, om rättigheten förvaltas enligt 3 kap. i *sistnämnda lag*, genom att förvaltaren underrättas om utfästelsen.

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 *om detta är särskilt stadgat*. Har genom ett skuldebrev eller på annat sätt en gåva utfästs i en rättighet som registreras enligt lagen (1998:1479) om kontoföring av finansiella instrument fullbordas gåvan genom att rättigheten registreras för gåvotagaren enligt bestämmelserna i den lagen eller, om rättigheten förvaltas enligt 3 kap. i *den lagen*, genom att förvaltaren underrättas om utfästelsen.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2005.

¹ Senaste lydelse 1998:1482.

2.6 Förslag till lag om ändring i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter

dels att 39 a och 39 b §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas två nya paragrafer, 38 c och 39 c §§, med följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

38 c §

Beslut enligt denna lag av inskrivningsmyndigheten enligt 1 b § lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg får överklagas till Stockholms tingsrätt av den skattskyldige och av den myndighet som har förordnats till granskningsmyndighet enligt 41 §. Skrivelsen skall ges in till inskrivningsmyndigheten. Vid överklagande tillämpas den klagotid som anges i 49 a § lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg. Vid handläggningen i övrigt av ett överklagande tillämpas lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till hovrätten.

Beslut om föreläggande enligt 28 § får inte överklagas.

39 a §¹

Ett beslut av inskrivningsmyndigheten enligt 2 kap. 2 § lagen (2003:000) om företagsinteckning som innefattar prövning av en fråga om fastställande eller återvinning av skatt får överklagas inom tre år från dagen för beslutet. Har en part överklagat beslutet och vill även motparten överklaga, skall dennes skrivelse ha kommit in till den tingsrätt som avses i 38 a § inom

Ett beslut av inskrivningsmyndigheten enligt 2 kap. 2 § lagen (2003:000) om företagsinteckning som innefattar prövning av en fråga om fastställande eller återvinning av skatt får överklagas inom tre år från dagen för beslutet. Har en part överklagat beslutet och vill även motparten överklaga, skall dennes skrivelse ha kommit in till den tingsrätt som avses i 38 a § inom

¹ Senaste lydelse 2003:000.

två månader från det att tingsrätten har delgett motparten ett föreläggande enligt 15 § lagen (1996:242) om domstolsärenden att svara på överklagandet. Tingsrätten skall pröva frågan om *överklagandet* har skett inom rätt tid.

Vid överklagande av ett beslut som avses i första stycket skall tingsrätten, om ärendet tas upp till prövning, alltid höra motparten.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till hovrätten.

39 b §²

Ett beslut av registermyndigheten enligt 3 § andra stycket som innefattar prövning av en fråga om fastställande eller återvinning av skatt får överklagas inom tre år från dagen för beslutet. Har en part överklagat beslutet och vill även motparten överklaga, skall dennes skrivelse ha kommit in till Stockholms tingsrätt inom två månader från det att tingsrätten har delgett motparten ett föreläggande enligt 15 § lagen (1996:242) om domstolsärenden att svara på överklagandet. Tingsrätten skall pröva frågan om *överklagandet* har skett inom rätt tid.

Vid överklagande av ett beslut som avses i första stycket skall tingsrätten, om ärendet tas upp till prövning, alltid höra motparten.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till hovrätten.

39 c §

Ett beslut av inskrivningsmyndigheten enligt 1 b § lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg som innefattar prövning av en fråga om fastställande eller återvinning av skatt får överklagas inom tre år från dagen för beslutet. Har en part överklagat beslutet och vill även motparten överklaga, skall dennes skrivelse ha kommit in till Stockholms

² Senaste lydelse 2001:345.

tingsrätt inom två månader från det att tingsrätten har delgett motparten ett föreläggande enligt 15 § lagen (1996:242) om domstolsärenden att svara på överklagandet. Tingsrätten skall pröva frågan om motpartens överklagande har skett inom rätt tid.

Vid överklagande av ett beslut som avses i första stycket skall tingsrätten, om ärendet tas upp till prövning, alltid höra motparten.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till hovrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2005.

3 Ärendet och dess beredning

Genom beslut den 9 maj 1996 tillkallade regeringen en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av gällande författningar på den civila luftfartens område och utarbeta förslag till den författningsreglering som behövdes (dir. 1996:32). Utredningen antog namnet Lufträttsutredningen.

Den 6 mars 1997 beslutade regeringen att utredningen skulle särredovisa frågan om sakrättslig verkan av registrering av luftfartyg (K97/838/RS). Utredningens överväganden och förslag till lagändringar i denna fråga redovisades i delbetänkandet Rättigheter i luftfartyg (SOU 1997:122). I delbetänkandet föreslås att inskrivning av förvärv, nyttjanderätt och optionsrätt med sakrättslig verkan skall kunna ske i det s.k. luftfartygsregistret som förs av Luftfartsverket.

En sammanfattning av delbetänkandet finns i *bilaga 1*. De lagförslag som lades fram i delbetänkandet redovisas i *bilaga 2*. Delbetänkandet har remissbehandlats. En förteckning av remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren finns tillgängliga i Justitiedepartementet (dnr Ju97/3262/L3).

I delbetänkandet behandlas även andra frågor än de som omfattas av denna lagrådsremiss. Dit hör bl.a. vilka krav som skall ställas för att ett luftfartyg skall få registreras i luftfartygsregistret, vissa regler om nationalitet och märkning samt straffrättsliga frågor. Dessa frågor bereds för närvarande i Regeringskansliet inom Näringsdepartementet.

Delbetänkandet innehåller inte några förslag till förändringar i sak i det nuvarande in-teckningssystemet. Några av remissinstanserna har påpekat att det nuvarande systemet är föråldrat och att ett system med pantbrev borde övervägas. Regeringens förslag i denna lagrådsremiss innehåller inte några förslag till sådana förändringar av in-teckningsreglerna.

4 Bakgrund

4.1 Inledning

Denna lagrådsremiss behandlar frågor om rättsligt skydd gentemot anspråk från tredje man för vissa rättigheter i luftfartyg. Frågor om sådant skydd för rättigheter brukar benämnas sakrättsligt skydd.

I detta avsnitt ges en översiktlig beskrivning av de grundläggande sakrättsliga problemen och hur dessa lösts i svensk rätt avseende lös egendom. I samband därmed redovisas också de bestämmelser som finns i svensk lag om inskrivning av rätt till luftfartyg. Dessa bestämmelser har varit föremål för översyn tidigare. Under 1970-talet lämnades ett betänkande med förslag till ändring av reglerna om inskrivning av rätt till luftfartyg. Frågorna har också berörts i senare betänkanden. Detta avsnitt innehåller även en kort beskrivning av dessa förslag.

Ett område där sakrättsligt skydd har stor betydelse är vid olika former av finansiering. Finansiering av luftfartyg är inget undantag. Nedan ges en översiktlig beskrivning av olika former för finansiering av luftfartyg.

De sakrättsliga reglerna kan bli avgörande för i vilken stat ett luftfartyg registreras. Av internationella regler följer att ett luftfartyg måste vara

registrerat i en viss stat för att det skall kunna brukas i internationell trafik. I Sverige sker sådan registrering i luftfartygsregistret. Detta register förs av Luftfartsverket och reglerna som styr registreringen finns i 2 kap. luftfartslagen (1957:297).

Att ett luftfartyg registrerats i detta register får inga omedelbara sakrättsliga konsekvenser. Däremot är det avgörande för enligt vilken lands lag sakrättsliga frågor skall avgöras. Huvudregeln är att sakrättsliga frågor avgörs av det lands lag där egendomen finns. I fråga om egendom som luftfartyg, vilken regelbundet flyttas mellan olika länder men som är registrerad i ett visst land, brukar en särregel tillämpas. Denna innebär att sakrättsliga frågor skall avgöras enligt registerlandets lag.

Frågan om var ett luftfartyg är registrerat har inte enbart betydelse för finansieringen av luftfartyg utan även för beredskapsplaneringen. Även dessa aspekter beskrivs närmare i detta avsnitt.

4.2 Finansiering av luftfartyg

Ett flygplan för inrikestrafik kan kosta en halv till en miljard kronor, medan de allra största trafikflygplanen kostar närmare tre miljarder kronor.

Finansiering av luftfartyg kan ske på olika sätt, t.ex. genom att lufttrafikföretaget lånar medel på sedvanligt sätt eller genom olika former av avbetalnings- eller leasinglösningar. Valet av finansieringsform styrs av flera faktorer.

Under senare år har det blivit allt vanligare att luftfartyg leasas. En påtagligt ökad användning av olika leasinglösningar har skett bara under de senaste 5–10 åren. År 2002 ägde SAS drygt 100 av de totalt drygt 300 flygplan som ingår i bolagets flygplansflotta. Resterande flygplan innehades genom olika former av leasing.

Leasing är således en viktig finansieringsform i branschen. För ett mindre eller medelstort lufttrafikföretag kan det vara den enda möjligheten att anskaffa en flygplansflotta. Även de större företagen använder sig av leasing i betydande utsträckning. Leasing har bl.a. den fördelen att företagets rörelsekapital inte behöver tas i anspråk. Det är också en lösning som ger företaget ökad flexibilitet; det behöver inte binda sig vid en viss flygplansflotta utan kan på ett smidigare sätt anpassa denna efter behov.

Leasingavtalen är föremål för omsättning och kan överlåtas mellan olika finansiärer. Överlåtelser sker såväl av enskilda leasingavtal som av större grupper eller samtliga leasingavtal som finansiären har ingått. Oftast torde det ligga i finansiärernas intresse att leasingavtalen består, men det kan också tänkas att en finansiär kan ha intresse av att avtal skall upphöra för att kunna överlåta ett luftfartyg utan att det belastas av någon nyttjanderätt.

Leasing förekommer i olika former. Vid såväl nyanskaffning som refinansiering av luftfartyg är *sale and lease back* en vanlig finansieringsform. Vid ett sådant förfarande säljer ett lufttrafikföretag ett av sina luftfartyg – ett nyanskaffat eller ett äldre – till en finansiär för att omedelbart hyra tillbaka det av finansiären. Luftfartyget lämnar inte lufttrafikföretagets besittning. Finansiären har således aldrig någon

besittning till luftfartyget. Att ett lufttrafikföretag väljer att göra en sale and lease back-affär kan bero på en rad olika faktorer. Sale and lease back kan i en konkret situation vara den mest förmånliga finansieringsformen. Sale and lease back kan också användas när ett lufttrafikföretag vill begränsa sin restvärderisk avseende ett luftfartyg. Detta är särskilt viktigt när ett lufttrafikföretag vill "fasa ut" en viss flygplanstyp ur sin flotta. Skulle lufttrafikföretaget sälja alla sina flygplan av en viss typ på en gång, skulle det kunna sänka marknadspriset.

Även när det inte är fråga om sale and lease back-affärer är det mycket vanligt med olika typer av leasing när det gäller luftfartyg. Dessa kan delas in i två huvudkategorier: finansiell leasing och operationell leasing.

I korthet innebär *finansiell leasing* av luftfartyg att ett leasingbolag (leasegivaren) köper in ett luftfartyg som den blivande leasetagaren skall använda i sin verksamhet. Luftfartyget ägs av leasegivaren som genom ett leasingavtal upplåter nyttjanderätt till luftfartyget till leasetagaren. Avtalstiden brukar normalt vara 10–18 år. Summan av de leasingavgifter som leasetagaren betalar under avtalsperioden ger leasegivaren ersättning för kostnader samt medger avskrivning av hela eller största delen av luftfartygets anskaffningskostnad. Leasingavgifterna överstiger i regel vad som belöper på själva nyttjandet av luftfartyget. Leasetagaren svarar för kostnaderna för reparationer och underhåll liksom för skatter och avgifter m.m.

Efter avtalstidens slut har leasetagaren normalt rätt att köpa luftfartyget (köptionsrätt) eller att fortsätta att hyra det till en lägre avgift. Leasingavtalen innehåller ibland också klausuler som gör det möjligt för leasetagaren att under pågående avtalsperiod köpa luftfartyget. I vissa fall kan leasetagaren också vara skyldig att köpa luftfartyget efter utgången av avtalet. Ägaren har i dessa fall en säljoption (put option).

Operationell leasing karaktäriseras av att avtalet normalt är relativt kortvarigt (normalt upp till fem år). Till skillnad från finansiell leasing är det ibland leasegivaren som svarar för reparations- och underhållskostnader m.m. Operationell leasing av luftfartyg förekommer i två former, s.k. wet lease och s.k. dry lease. Wet lease innebär att leasegivaren hyr ut ett luftfartyg med besättning och normalt svarar för underhåll och försäkring. Detta kan användas även för mycket korta avtalsperioder när ett lufttrafikföretag tillfälligt behöver extra kapacitet. Leasegivaren är i dessa fall ofta ett lufttrafikföretag som antingen självt äger luftfartyget eller i sin tur leasar det. Vid dry lease ingår endast flygplanet.

I branschen är det också vanligt med *subleasing*. Detta innebär att leasetagaren upplåter nyttjanderätt i andra hand till någon annan. Upplåtelser av detta slag kan ibland ske i flera led.

4.3 Registrering av luftfartyg för administrativa ändamål

I 2 kap. luftfartslagen finns bestämmelser om registrering av luftfartyg och om luftfartygs nationalitet och märkning. Dessa regler bygger på artiklarna 17–21 i konventionen angående internationell civil luftfart (Chicagokonventionen) samt annex 7 (nationalitets- och

registreringsbeteckningar) till denna konvention. Kapitlet kompletteras av luftfartsförordningen (1986:171) som innehåller ytterligare bestämmelser om luftfartygsregistret, nationalitets- och registreringsbevis samt märkning av luftfartyg.

Luftfartygsregistret förs enligt 2 kap. 1 § luftfartslagen av Luftfartsverket. Registret används för olika offentliga ändamål. Registret förs med hjälp av automatiserad databehandling. Närmare bestämmelser om luftfartygsregistret finns i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m.

Det finns ingen skyldighet att registrera ett luftfartyg. Det nuvarande systemet bygger på registreringsrätt och inte på registreringsplikt. För att ett luftfartyg skall få användas för luftfart här i landet krävs emellertid i regel att luftfartyget är registrerat, antingen i Sverige eller utomlands (1 kap. 1 och 2 §§ luftfartslagen). Det övervägande antalet svenskägda, luftvärdiga luftfartyg torde därför vara registrerade. Vidare måste ett luftfartyg enligt Chicagokonventionen vara registrerat för att få användas till internationell luftfart.

I 2 kap. luftfartslagen finns bestämmelser om de krav som ställs för att ett luftfartyg skall få registreras i luftfartygsregistret. Av 2 kap. 2 § luftfartslagen följer att registrering bara får ske av luftfartyg som ägs av svenska staten, svensk kommun eller landstingskommun, medborgare i ett land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) eller av dödsbo efter en sådan person, eller av bolag, förening, samfällighet eller stiftelse som har svensk nationalitet eller har sitt säte i ett land som omfattas av EES-avtalet. Luftfartsverket får emellertid medge att ett luftfartyg registreras i Sverige även om dessa krav inte är uppfyllda. Ett sådant medgivande får bara lämnas om luftfartyget i regel används med utgångspunkt i Sverige.

Det är enligt 2 kap. 3 § luftfartslagen inte tillåtet att i Sverige registrera ett luftfartyg som redan är registrerat i ett annat land. Denna bestämmelse bygger på artikel 18 i Chicagokonventionen, enligt vilken det är förbjudet med dubbel registrering. Detta innebär att luftfartyget först måste avregistreras ur det andra landets register innan registrering kan ske i Sverige.

I 2 kap. 10 § luftfartslagen finns bestämmelser om s.k. innehavsantekning. Enligt första stycket skall innehavet av ett registrerat luftfartyg som köpts på kredit med förbehåll om återtaganderätt antecknas i luftfartygsregistret. De som träffar avtal om ett sådant köp skall genast anmäla det till Luftfartsverket. Säljaren står kvar i registret antecknad som ägare och köparen antecknas som innehavare. I andra stycket ges möjlighet till innehavsantekning i de fall där luftfartyget innehas med nyttjanderätt för obestämd tid eller för bestämd tid om minst två veckor. I dessa fall skall antekning om innehavet göras på begäran av ägaren eller innehavaren.

Enligt 2 kap. 11 § luftfartslagen kan ett luftfartyg som har byggts utomlands för svensk räkning eller ett luftfartyg som finns utomlands och har övergått till svensk ägare för viss tid antecknas i ett bihang till luftfartygsregistret. Denna bestämmelse har praktisk betydelse eftersom det är vanligt att luftfartyg som köps utomlands behöver flygas till Sverige innan registrering kan ske här.

Luftfartsverket för enligt 2 kap. 11 a § luftfartslagen en s.k. brukarförteckning över de utländska luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av svenska brukare. Denna bestämmelse hänger samman med regeln i 1 kap. 6 § luftfartslagen, som innebär att utländska luftfartyg som leasas av svenska brukare i vissa hänseenden skall kunna likställas med svenska luftfartyg. Förteckningen är avsedd att göra det möjligt för de svenska myndigheterna att ta över tillsynen över dessa utländska luftfartyg. Eftersom ett luftfartyg inte kan vara registrerat i mer än ett land kan förteckningen inte vara utformad som ett register över luftfartyg, utan måste i stället vara utformad som en förteckning över vilka juridiska eller fysiska personer som innehar utländska luftfartyg med nyttjanderätt.

Luftfartyg som är registrerade i luftfartygsregistret har enligt 2 kap. 12 § luftfartslagen svensk nationalitet. Ett luftfartyg som har antecknats i bihanget till luftfartygsregistret har enligt 2 kap. 14 § luftfartslagen svensk nationalitet så länge anteckningen gäller.

Enligt 2 kap. 15 § första stycket luftfartslagen skall ett svenskt luftfartyg ha svenskt nationalitets- och registreringsbevis när det används vid luftfart. Ett utländskt luftfartyg skall enligt andra stycket ha motsvarande bevis från registreringsstaten vid luftfart inom svenskt område.

Luftfartyg som är införda i luftfartygsregistret eller antecknade i bihanget skall enligt 2 kap. 16 § luftfartslagen vara märkta med sina nationalitets- och registreringsbeteckningar. Utländska luftfartyg skall vara märkta i enlighet med föreskrifterna i registreringsstaten vid luftfart inom svenskt område.

4.4 Konsekvenser för beredskapen av registrering i luftfartygsregistret

Som nämns ovan har ett luftfartyg som registrerats i luftfartygsregistret svensk nationalitet. Detta får i sin tur olika konsekvenser, bl.a. får det betydelse för beredskapen.

Bestämmelser om totalförsvarsverksamheten och beredskapsfrågor finns bl.a. i lagen (1992:1403) om totalförsvaret och höjd beredskap. Bestämmelserna har betydelse för svenska lufttrafikföretag. Vid höjd beredskap skall enligt 7 § de enskilda organisationer eller företag som enligt överenskommelse eller på annan grund är skyldiga att fortsätta sin verksamhet i krig vidta de särskilda åtgärder i fråga om planering och inriktning av verksamheten, tjänstgöring och ledighet för personal samt användning av tillgängliga resurser som är nödvändiga för att de under rådande förhållanden skall kunna fullgöra dessa skyldigheter.

Luftfartsverket svarar inom det civila försvaret för planeringen av flygtransporterna och arbetar tillsammans med Krisberedskapsmyndigheten för att flygtransportsystemet skall fungera i kris och i krig. Civila luftfartyg kan i en sådan situation komma att användas såväl för inrycknings-, förbands- och sjuktransporter som för viss annan persontransport. I händelse av mobilisering tar Försvarmakten till förfogande bl.a. ett antal flygplan och helikoptrar.

Luftfartsverkets planering omfattar endast de flygplan som är registrerade i Sverige. Samma begränsning gäller för Försvarsmaktens möjligheter att förfoga över luftfartyg. Luftfartyg som är registrerade i andra länder ingår alltså inte i krigsplaneringen. Som ett exempel kan nämnas att luftfartyg som är registrerade i Danmark och Norge ingår i Nato:s beredskapsplanering. Om ett svenskt lufttrafikföretag skulle registrera sina luftfartyg i ett Nato-land, kan dessa flygplan i ett beredskapsläge således tas i anspråk av detta lands beredskapsorganisation. Dessutom görs bedömningen av när ett sådant läge är för handen i detta land. Som en konsekvens kan det svenska lufttrafikföretagets möjligheter att bedriva sin verksamhet upphöra.

4.5 Sakrätt till lös egendom

Till sakrätten brukar man hänföra frågor om hur en persons rätt till viss egendom skyddas från konkurrerande anspråk från andra som denna person inte har något avtal med. Anspråken kan vara av olika slag. I vissa fall riktas anspråk mot egendomen som sådan och i andra fall mot det värde som egendomen representerar.

Ett konkurrerande anspråk som riktas mot egendom kan t.ex. uppkomma då någon har överlåtit viss egendom till en person och därefter överlåter samma egendom till en annan person, s.k. tvesalu. Båda förvärvarna hävdar äganderätt till egendomen, men något av anspråken måste vika. Det är inte möjligt att tillgodose bådas intressen. Det skydd som den ena av dessa har vid en konflikt av detta slag brukar benämnas *omsättningskydd*.

En konflikt rörande det värde som egendomen representerar uppstår exempelvis om viss egendom har överlåtit men inte överlämnats till förvärvaren och överlåtarens försätts i konkurs innan detta hinner ske. I dessa fall står förvärvarens anspråk på att få ut egendomen alternativt få tillbaka köpeskillingen i konflikt med överlåtarens borgenärsanspråk på betalning. Inte heller i detta fall kan allas intressen fullt ut tillgodoses. Det sakrättsliga skyddet för förvärvarens anspråk brukar benämnas *borgenärsskydd*.

En fråga, som har särskild betydelse när det gäller rätt till luftfartyg är enligt vilket lands lag sakrättsliga frågor skall prövas. Huvudregeln är att sakrättsliga frågor avgörs enligt det lands lag där egendomen finns. I fråga om egendom som luftfartyg, vilka regelbundet flyttas mellan olika länder men som är registrerade i ett visst land, brukar en särregel tillämpas. Denna innebär att sakrättsliga frågor skall avgöras utifrån registerlandets lag. Svenska sakrättsliga regler skall enligt denna regel tillämpas på de luftfartyg som är registrerade i Sverige.

I fråga om omsättningskydd är en ny ägare till ett luftfartyg, enligt huvudregeln i svensk rätt, inte skyddad mot brister i överlåtarens förfoganderätt. Om överlåtarens inte var ägare till egendomen, blir inte förvärvaren det heller och om överlåtarens tidigare sålt egendomen till någon annan, får den senare förvärvarens anspråk på egendomen vika. Dock kan förvärvaren under vissa särskilda förutsättningar göra ett godtrostförvärv och därigenom utsläcka annans rätt till egendomen.

För närvarande regleras frågor om godtrosförvärv av luftfartyg i lagen (1986:796) om godtrosförvärv av lösöre. Enligt denna lag kan godtrosförvärv ske endast genom överlåtelse, dvs. köp, byte och gåva. Godtrosförvärv kan ske såväl när överlåtaren inte var ägare till egendomen som när han eller hon överträtt sin behörighet att förfoga över den. För att förvärvaren skall göra ett godtrosförvärv och andra anspråk därigenom utsläckas krävs att överlåtaren hade egendomen i sin besittning vid överlåtelsen. Dessutom skall förvärvaren ha tagit egendomen i besittning och varit i god tro ända tills detta skedde. Riksdagen har nyligen beslutat om ändringar i godtrosförvärvslagen. Lagändringarna, som träder i kraft den 1 juli 2003, innebär att det inte längre skall vara möjligt att göra godtrosförvärv av stöldgods och annan olovligt tillgripen egendom (Lag (2003:161) om ändring i lagen (1986:796) om godtrosförvärv av lösöre, prop. 2002/03:17, bet. 2002/03:LU11, rskr. 2002/03:112).

När det sedan gäller borgenärsskydd är en förvärvare av lös egendom, enligt huvudregeln i svensk rätt, inte skyddad mot överlåtarens borgenärer förrän besittningen till egendomen övergått till förvärvaren. Att besittningen övergår brukar kallas för tradition och den rättsliga regeln kallas för *traditionsprincipen*.

Vid sidan av tradition kan i vissa särskilda situationer borgenärsskydd uppnås redan genom överlåtelseavtalet. Detta förekommer exempelvis vid köp av lös sak på exekutiv auktion. Detta är ett uttryck för den s.k. *avtalsprincipen*.

En möjlighet att skapa borgenärsskydd utan tradition finns vidare enligt lagen (1845:50 s.1) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva (lösöreköplagen). Lagen innehåller bestämmelser om vilka åtgärder en köpare av lösöre måste vidta för att han skall vara skyddad mot säljarens borgenärer, om han låter lösöret bli kvar i säljarens besittning. Bestämmelserna innefattar ett krav på att köpet skall offentliggöras genom kungörelse. Kungörelsen skall innehålla uppgift om bl.a. köpeskillingen.

För närvarande anses det osäkert om luftfartyg kan göras till föremål för lösöreköp. Bakgrunden till detta är ett uttalande i propositionen till lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg där det angavs att lösöreköp av luftfartyg inte skall kunna ske (prop. 1955:13 s. 130).

Frågan om sakrättsligt skydd för förvärv av luftfartyg kan erhållas med stöd av lösöreköplagen behandlades även i betänkandet Finansiell leasing av lös egendom (SOU 1994:120). I betänkandet föreslogs att lösöreköplagen skulle förtydligas för att klargöra att lagen omfattar luftfartyg. Förslaget har inte lett till lagstiftning.

4.6 Regler om inskrivning av rättigheter i luftfartyg

Inskrivning av rättigheter i luftfartyg kan enligt svensk rätt ske på två olika sätt. För det första kan en ursprunglig inskrivning ske i Sverige. Denna sker i så fall enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg. För det andra kan en rättighet som skrivits in i en annan stat skrivas in därför att den på grund av internationella regler skall erkännas i Sverige. I sådana fall sker inskrivningen med stöd av lagen (1955:229) i

anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg (se närmare avsnitt 4.8).

Lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg gör det möjligt att skriva in panträtt i ett luftfartyg. Luftfartyget kan därmed användas som säkerhet för en kredit. Det är däremot inte möjligt att med sakrättslig verkan skriva in förvärv av äganderätt eller andra rättigheter till ett luftfartyg, utan inskrivning av rätt till luftfartyg kan endast ske i form av sådan s.k. inteckning.

Lagen är i huvudsak uppbyggd efter förebild från den tidigare gällande ordningen för inskrivning i sjörätten och för inskrivning i fast egendom. Den är endast tillämplig på luftfartyg som är införda i det svenska luftfartygsregistret.

Inskrivningsärendena handläggs av inskrivningsdomare vid Stockholms tingsrätt. Över ärendena förs en särskild inskrivningsbok.

I 3–13 §§ regleras under vilka förutsättningar och på vilket sätt inteckning i luftfartyg kan ske.

Andelar i luftfartyg kan inte intecknas. Däremot kan flera luftfartyg intecknas till säkerhet för en och samma fordran. En inteckning kan också gälla i ägarens reservdelslager.

Vid en ansökan om inteckning skall fordringshandlingen i original ges in. En inteckning får som huvudregel inte beviljas, om inte den som medgett inteckningen är införd som ägare i luftfartygsregistret. Medgivandet kommer till uttryck genom att ett bevittnat inteckningsmedgivande skrivs på fordringshandlingen. Prövningen utgår från att den uppgift om ägare som finns i luftfartygsregistret är riktig och att det finns en styrkt kedja av överlåtelse som leder fram till den som medgett inteckningen.

Det finns särskilda bestämmelser för de fall där ett luftfartyg har överlåtit och inteckning söks med den tidigare ägarens medgivande. Om överlåtelsen inte har anmälts till luftfartygsregistret, gäller inteckningen utan hinder av överlåtelsen. Om en sådan anmälan görs samma dag som inteckningen söks eller tidigare, skall inteckningsansökan avslås.

En ansökan om inteckning skall som regel avslås också i de fall där ett luftfartyg har utmätts, belagts med kvarstad eller tagits i anspråk för betalningssäkring, förutsatt att ett ärende om anteckning avseende åtgärden har tagits upp senast på ansökningsdagen. Detsamma gäller om den som medgett inteckningen har försatts i konkurs.

När en inteckning har meddelats har borgenären panträtt i fartyget. I 14–20 §§ finns bestämmelser om verkan av inteckningen och vad inteckningen omfattar. I 21–37 §§ regleras bl.a. frågor om utbyte av inteckningshandlingar, ägarhypotek, verkan av exekutiv försäljning, m.m.

I inskrivningsboken görs en anteckning om vem som äger ett luftfartyg baserad på ägaruppgiften i luftfartygsregistret. Denna anteckning har inte någon sakrättslig verkan. Inskrivningsboken innehåller därutöver anteckningar av annat slag. Den som innehar en fordran för vilken inteckning beviljats kan begära att detta skall antecknas i inskrivningsboken (s.k. innehavsanteckning). Vidare antecknas t.ex. om ett luftfartyg sålts exekutivt eller belagts med kvarstad eller om ägaren gått i konkurs; dessa anteckningar kan avse luftfartyg i vilka inga inteckningar beviljats och således inte tidigare funnits införda i

inskrivningsboken. Bestämmelser om anteckningar finns i 38–43 §§. Regler om förfarandet hos inskrivningsdomaren och om överklagande finns i 44–52 §§. Inskrivningsdomarens beslut kan överklagas till hovrätten. I hovrätten tillämpas 52 kap. rättegångsbalken.

Lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg har varit föremål för översyn i två utredningar i slutet av 1970-talet och början av 1980-talet.

Utredningen angående inskrivning av rätt till luftfartyg m.m. lade i betänkandet Rätt till luftfartyg m.m. (SOU 1976:70) fram ett förslag om registrering av luftfartyg och inskrivning av rätt till luftfartyg. Utredningen strävade efter att samordna reglerna om rätt till luftfartyg med regleringen rörande rätt till skepp. Utredningen föreslog därför en obligatorisk registrering av alla svenska luftfartyg, undantagna skulle bara vara modellluftfartyg, drakar och fasta ballonger. Vidare föreslog utredningen att samma ordning skulle införas i lufträtten som gäller inom sjörätten vad avser inskrivningens sakrättsliga verkningar.

I betänkandet Pantbrev (SOU 1982:57) föreslog Pantbrevsutredningen vissa ändringar i de lagförslag som lades fram av utredningen angående inskrivning av rätt till luftfartyg m.m. Dessutom föreslogs en lag om panträtt i flygplansbygge.

Inget av dessa förslag har lett till lagstiftning.

4.7 Utsökning i luftfartyg

När ett registrerat luftfartyg skall säljas på exekutiv auktion styrs försäljningen av 11 kap. utsökningsbalken (UB). Vem som har rätt till utdelning av de medel som inflyter vid försäljningen regleras i förmånsrättslagen.

Utsökningsbalken

När det gäller förhållandet till tredje man vid utmätning anses ett registrerat luftfartyg enligt 4 kap. 18 § andra stycket UB tillhöra gäldenären, om denne är inskriven som ägare och det inte framgår att egendomen tillhör annan. Presumtionen gäller till följd av 1 kap. 8 § UB även utlandsregistrerade luftfartyg.

När utmätning har skett av ett luftfartyg som inte är registrerat eller av gods i luftfartyg, har en borgenär vars fordran är förenad med luftpanträtt i egendomen rätt att få betalning ur egendomen, om han anmäler sin fordran hos kronofogdemyndigheten innan egendomen säljs. Om försäljningen sker under hand, måste borgenären anmäla sin fordran senast när fördelning skall äga rum (8 kap. 10 § UB). Luftpanträtt gäller för fordringar på bl.a. bärgarlön vid räddningsinsatser.

När det gäller registrerade luftfartyg finns det särskilda bestämmelser om exekutiv försäljning i 11 kap. UB. Bestämmelserna gäller även intecknade reservdelar till luftfartyg. Även luftfartyg och reservdelar som är registrerade respektive intecknade i andra länder omfattas (1 kap. 8 § UB). Ytterligare bestämmelser finns i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg och, beträffande utländska luftfartyg, i lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention

rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg. Dessa lagar behandlas i avsnitt 4.6 respektive 4.8.

Bestämmelserna om exekutiv försäljning av registrerade luftfartyg ansluter mycket nära till motsvarande reglering i fråga om registrerade skepp och till vad som gäller om exekutiv försäljning av fastigheter. Det förhållandet att inteckning kan beviljas att gälla även i reservdelar har dock föranlett särbestämmelser. Detsamma gäller till följd av Genèvekonventionen (se närmare avsnitt 4.8) vad avser kungörandet av auktion.

Vid försäljning av luftfartyg gäller täckningsprincipen, dvs. att någon exekutiv försäljning som regel inte får ske, om inte de sakägare som har bättre rätt än exekutionssökanden blir tillgodosedda. Däremot är övertagandepincipen, dvs. den princip som innebär att befintliga lån skall kunna stå kvar inom det s.k. skyddsbeloppet, inte tillämplig.

Nyttjanderätt eller annan liknande rättighet kan inte beaktas vid försäljning av ett svenskt luftfartyg. Sådana rättigheter skall däremot beaktas vid försäljning av ett luftfartyg som är registrerat i ett land som har tillträtt Genèvekonventionen.

Förmånsrättslagen (1970:979)

Lagen innehåller bestämmelser om borgenärens inbördes rätt till betalning vid utmätning eller konkurs. Förmånsrätt till betalning kan vara antingen särskild eller allmän. Särskild förmånsrätt gäller vid utmätning och konkurs samt avser viss egendom. Allmän förmånsrätt gäller endast vid konkurs och avser all egendom som ingår gäldenärens konkursbo.

Enligt 4 § följer förmånsrätt med luftpanträtt och panträtt på grund av inteckning i luftfartyg och reservdelar till luftfartyg. Dessa hör till de särskilda förmånsrätterna. Luftpanträkten har bästa rätt i den egendom som panten avser.

4.8 Internationella regler

Frågor om sakrätt till luftfartyg har varit föremål för internationell reglering. Sedan 1948 gäller en konvention om erkännande av inskrivning som skett i andra konventionsstater. År 2001 antogs en ny internationell överenskommelse, Kapstadskonventionen, som i stället innebär en reglering av de sakrättsliga frågorna.

1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg (Genèvekonventionen) (SÖ 1955 nr 36)

I konventionen behandlas frågor om erkännande av vissa rättigheter till luftfartyg. De rättigheter som konventionsstaterna skall erkänna är äganderätt, optionsrätt, nyttjanderätt på minst sex månader och hypotek eller liknande rättigheter till säkerhet för en fordran. Varje sådan rättighet skall erkännas, om den har tillkommit enligt lagen i den stat där fartyget var registrerat när rättigheten tillkom och om rättigheten har skrivits in i en inskrivningsbok i det land där luftfartyget är registrerat. En rättighet

som erkänts skall ha bästa rätt i luftfartyget efter de s.k. luftpanträtterna. De luftpanträtter som erkänns enligt konventionen är panträtt för fordran på bärgarlön och för extraordinära kostnader vid bevarandet av fartyget. I konventionen finns vidare bestämmelser om exekutiv försäljning av luftfartyg och om möjligheten att förändra ett luftfartygs nationalitet om fartyget besväras av inskrivna rättigheter. I huvudsak innehåller konventionen s.k. kollisionsnormer som reglerar vilket lands rättordning som skall tillämpas i olika situationer.

Sverige tillträdde konventionen år 1955. Genom en särskild lag, lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, har konventionen införlivats i svensk rätt. Lagen är i huvudsak tillämplig på luftfartyg som är införda i nationalitetsregister i de länder som tillträtt konventionen. Den enda bestämmelsen i lagen som rör luftfartyg registrerade i Sverige avser luftpanträtt i samband med åtgärder för bärgning eller bevarande av luftfartyg vilka åtgärder har avslutats i ett annat land som tillträtt konventionen.

Som framgått av avsnitt 4.6 är det inte möjligt att med sakrättslig verkan skriva in förvärv av äganderätt, nyttjanderätt eller optionsrätt för luftfartyg som är registrerade i det svenska luftfartygsregistret. Sådana rättigheter skall däremot enligt 2 § erkännas för luftfartyg som är registrerade i ett land som har tillträtt konventionen. I lagen finns bestämmelser som närmare reglerar på vilket sätt rättigheterna skall beaktas. Dessa regler aktualiseras exempelvis om luftfartyget blir föremål för ett exekutivt förfarande.

Enligt 3 § bedöms verkan av rättigheten enligt lagen i det land där rättigheten är inskriven. Ett undantag gäller dock i de fall där utländskt luftfartyg utmätts, belagts med kvarstad eller omfattas av konkurs. Om gäldenären med vetskap om detta träffar ett avtal som ligger till grund för inskrivningen, kan inskrivningen inte göras gällande mot borgenärerna i vidare mån än vad som följer av svensk lag. Undantaget skyddar således borgenärerna mot sådana transaktioner.

I 7 § första stycket finns en regel som syftar till att skydda rättighetsinnehavare i de fall där ett luftfartyg förs över från utlandet till det svenska luftfartygsregistret. Om luftfartyg besväras av en sådan rättighet som omfattas av konventionen, får det inte registreras i luftfartygsregistret, om inte innehavaren av rättigheten medger detta.

2001 års konvention om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom (Kapstadskonventionen) och dess protokoll om luftfartygsutrustning

Kapstadskonventionen och luftfartygsprotokollet utarbetades i ett samarbete mellan FN:s luftfartsorganisation ICAO och det mellanstatliga privaträttsliga institutet UNIDROIT. De båda instrumenten antogs vid en diplomatkonferens i Kapstaden i november 2001.

Konventionens syfte är att öka tillgången till finansiering av viss värdefull egendom och göra denna finansiering billigare. Vilken egendom det är fråga om definieras i de protokoll som utarbetas till konventionen. Det första protokollet behandlar luftfartyg och flygmotorer. Protokollet omfattar inte luftfartyg under en viss viktgräns.

Detta innebär att systemet inte kommer att kunna tillämpas på vissa mindre luftfartyg.

Konventionens syfte uppnås dels genom att reglerna för hur internationella säkerhetsrätter skapas harmoniseras, dels genom att ett internationellt registersystem skapas vari sådana säkerhetsrätter kan registreras och därmed erhålla prioritet. Tanken är att kreditkostnaderna skall kunna sänkas, eftersom borgenärens rättigheter blir starkare. Dessutom torde det nya systemet kunna leda till lägre transaktionskostnader.

Sedan konventionen antogs har ett arbete inletts med att sätta upp det internationella registret. Avsikten är att det skall kunna vara operativt vid den tidpunkt då konventionen och protokollet träder ikraft. I detta syfte har en förberedande kommission med uppgift att starta urvalsprocessen mellan de kandidatländer som finns för registret inletts sitt arbete. Hittills har Kanada, Irland och Singapore anmält intresse för att vara värdstat för registret.

Frågan om Sverige bör tillträda konventionen och luftfartygsprotokollet bereds för närvarande i Regeringskansliet inom Justitiedepartementet (dnr Ju2003/1626/L3).

Europeiska kommissionen har föreslagit att gemenskapen bör tillträda Kapstadskonventionen och luftfartygsprotokollet. Denna fråga behandlas för närvarande i civilrättskommittén (dnr Ju2002/6271/L2)

5 Reformbehovet – bättre möjligheter till rättsligt skydd för förvärv av äganderätt till luftfartyg

Regeringens bedömning: Svensk rätt bör innehålla de regler som behövs för en modern och ändamålsenlig finansiering av luftfartyg. För att åstadkomma detta bör möjligheterna till rättsligt skydd för äganderätt till luftfartyg förbättras.

Utredningens bedömning stämmer överens med regeringens.

Remissinstanserna har delat utredningens bedömning eller inte invänt mot den. Flera av remissinstanserna har särskilt påpekat det värdefulla i att det skapas en reell möjlighet att åstadkomma sakrättsligt skydd vid överlåtelse av luftfartyg. *Försvarsmakten* och dåvarande *Överstyrelsen för civil beredskap* har dessutom framhållit att det av beredskapshänsyn är angeläget att de större flygbolagens luftfartyg registreras i Sverige.

Skälen för regeringens bedömning: Lufttransporter är av stor vikt i det moderna samhället. Trots den moderna kommunikationsteknologin ökar behovet av att resa. De ökande kontakterna mellan olika länder som den nya teknologin möjliggör ger snarare allt större behov av fysiska kontakter. Till detta kommer alla flygresor som sker i samband med semestrar och annan rekreation. På korta och medellånga sträckor kan resande ske med olika färdmedel, men på längre sträckor finns inte något rimligt alternativ till luftfarten.

Ett modernt trafikflygplan kan kosta flera miljarder kronor. Det samlade värdet av lufttrafikföretagens flygplansflottor uppgår till

utomordentligt stora belopp. Med hänsyn till de stora investeringar som är nödvändiga inom branschen behövs ett väl utvecklat finansieringssystem. I svensk lag finns regler vars syfte är att skapa förutsättningar för finansiering av luftfartyg. Den centrala regleringen är 1955 års lag om inskrivning av rätt till luftfartyg. Det kan dock ifrågasättas om dessa regler ger tillräckligt stöd åt de finansieringsformer som används i dag.

De olika formerna för finansiering av luftfartyg har beskrivits i avsnitt 4.2. Finansiering av luftfartyg sker ofta genom avbetalningsköp eller leasing. Gemensamt för dem är att lufttrafikföretaget normalt har besittningen till luftfartyget under finansieringstiden, oavsett att äganderätten tillkommer finansiären.

Luftfartyg är lös egendom. Som nämnts i avsnitt 4.5 måste en ägare till lös egendom i regel ha egendomen i sin besittning för att få skydd för sin rätt till det, s.k. sakrättsligt skydd. I de fall ett luftfartyg som ägs av finansiären finns hos lufttrafikföretaget har finansiären självfallet ingen möjlighet att grunda rättsligt skydd för sin äganderätt på besittning till det.

För att ett rättssystem skall anses uppfylla de krav som moderna finansieringslösningar ställer är det från finansiärens synpunkt nödvändigt att de upplåtelser eller överlåtelser som ingår i finansieringslösningen kan få sakrättsligt skydd. Med nuvarande regler finns det emellertid ingen praktiskt användbar möjlighet att skapa sådant skydd. Följden av detta är att lufttrafikföretagen väljer att registrera vissa flygplan i stater där rättsordningen medger att sakrättsligt skydd kan erhållas för finansieringslösningen.

Enligt regeringens bedömning är det önskvärt att aktörerna i den svenska flygbranschen inte skall vara hänvisade till utländska rättsordningar för att kunna åstadkomma rättsligt hållbara finansieringslösningar. Den nuvarande lagstiftningen på området är otillräcklig. Detta är ett starkt skäl för att luftfartygsägares möjligheter att skydda sin äganderätt bör förbättras.

Frågan har dessutom, som beskrivits i avsnitt 4.4, betydelse ur beredskapssynpunkt. Den svenska beredskapsplaneringen kan bara omfatta luftfartyg som är registrerade i Sverige. Omvänt gäller att luftfartyg som är registrerade i andra länder ingår i det landets beredskapsplanering. Om flygbolagen väljer att i större utsträckning registrera sina flygplan i Sverige, skulle detta förbättra de svenska myndigheternas möjligheter att fullgöra sina beredskapsuppgifter.

Mot denna bakgrund gör regeringen den bedömningen att möjligheterna för den som äger ett luftfartyg att skydda sin äganderätt bör förbättras.

En fråga som aktualiseras i och med detta ställningstagande är om även möjligheterna att skydda nyttjanderätter och optionsrätter till luftfartyg bör förbättras för att på motsvarande sätt tillgodose lufttrafikföretagens intressen. Regeringen återkommer till dessa frågor nedan i avsnitt 6.3.

6 Överväganden

6.1 Inledning

Som framgått av föregående avsnitt gör regeringen den bedömningen att den som äger ett luftfartyg bör få bättre möjligheter att skydda sin rätt.

Den fråga som därmed uppkommer är hur det sakrättsliga skyddet för äganderätt bör utformas. Nedan behandlas olika tänkbara alternativ att utforma reglerna i avsnitt 6.2.1.

En särskild fråga som knyter an till skyddet för äganderätten är hur äganderättsförbehåll och andra förfogandeinskränkning bör hanteras. Sådana villkor är vanliga vid överlåtelser av luftfartyg och för överlåtare är det viktigt att dessa kan få rättsligt skydd. Regeringens överväganden i dessa delar tas upp i avsnitt 6.2.2.

En av de centrala delarna i ett förbättrat sakrättsligt skydd är bestämmelser som reglerar hur olika konkurrerande anspråk skall hanteras. Dessa syftar till att lösa de konflikter som kan uppstå t.ex. om ett luftfartyg överlåts till flera eller ägaren försätts i konkurs. Hur bestämmelserna bör utformas behandlas i avsnitt 6.2.3.

Som en följd av att det rättsliga skyddet för äganderätt förbättras, uppkommer frågan om skyddet för nyttjanderätt och optionsrätt också bör förbättras. Dessa frågor behandlas i avsnitt 6.3.

Regeringen föreslår också förändringar när det gäller organisatoriska frågor. Övervägandena finns i avsnitt 6.4. Vidare behandlas i detta avsnitt regleringen av förfarandet och möjligheterna att överklaga.

6.2 Äganderätt

6.2.1 Hur bör det sakrättsliga skyddet för förvärv av äganderätt förbättras?

Regeringens förslag: Det skall vara möjligt att få sakrättsligt skydd för förvärv av äganderätt till luftfartyg genom inskrivning i ett offentligt register.

Utredningens förslag stämmer överens med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser utom dåvarande *Sveriges Industriförbund* har antingen tillstyrkt utredningens förslag eller inte invänt mot det. Industriförbundet har anfört att avtalsprincipen bör väljas i stället för inskrivning för att åstadkomma det sakrättsliga skyddet.

Skälen för regeringens förslag: Det finns ett behov av att anpassa den svenska lagstiftningen till de krav som modern finansiering ställer. Utredningen anger tre olika sätt för att uppnå detta. Det kan ske antingen genom en ändring av lösöreköplagen, genom att avtalsprincipen införs för avtal om överlåtelse av luftfartyg eller genom att det införs en möjlighet till inskrivning av förvärv av luftfartyg. Frågan är vilket av dessa alternativ som bör väljas.

Fördelen med det första alternativet skulle vara att det inte behövs någon omfattande lagstiftning utan enbart ett klarläggande av att

lösöreköplagen är tillämplig (jfr avsnitt 4.5). Det torde dock enligt utredningens och regeringens mening inte vara någon framkomlig väg för att lösa de problem som beskrivits tidigare. Lagen är tillämplig enbart i de fall då en finansieringslösning inbegriper ett köp, vilket de inte alltid gör. Vidare kan lagen inte anses innebära en rimlig lösning ens i sådana fall då ett köp föreligger. Ett skäl till detta är att köpeskillingen blir offentlig vid ett förfarande enligt lösöreköplagen och avtalsparterna ofta torde betrakta den som en affärshemlighet.

I och med att ett förtydligande av lösöreköplagen inte kan anses vara en framkomlig väg återstår de två andra alternativen för att åstadkomma sakrättsligt skydd. Först behandlas alternativet att införa avtalsprincipen.

Sedan den 1 juli 2002 gäller avtalsprincipen vid köp enligt konsumentköplagen (1990:932). I det lagstiftningsärende som föregick denna lagändring behandlade regeringen även frågan om en generell övergång till avtalsprincipen vid överlåtelse av lösa saker, dvs. även vid kommersiella köp. Regeringen gjorde bedömningen att det inte var motiverat att överväga en sådan reform (prop. 2001/02:134 s. 77). Den fråga som aktualiseras här är om avtalsprincipen bör införas specifikt för luftfartyg. En sådan lösning har den fördelen att det sakrättsliga skyddet skulle uppkomma omedelbart genom förvärsavtalet. Detta skulle därmed inte förorsaka någon ytterligare kostnad.

Avgörande skäl kan dock anföras mot detta alternativ. Förvärv av luftfartyg som finns i det svenska luftfartygsregistret har ofta skett vid en tidpunkt då luftfartyget inte omfattades av svensk rätt. Såsom påpekats ovan är svenska sakrättsliga regler i princip bara tillämpliga avseende sådana luftfartyg som är registrerade i det svenska luftfartygsregistret. (För sådana luftfartyg som inte är registrerade i någon stat skall svensk rätt tillämpas om luftfartyget finns i Sverige). I många de fall ett luftfartyg registreras i det svenska registret har registreringen föregåtts av ett förvärv som skett medan luftfartyget var registrerat i en annan stat. Eftersom det i så fall är registerstatens lag som skall tillämpas i fråga om de sakrättsliga verkningarna av äganderättsövergången skulle det sakna betydelse om avtalsprincipen var införd i svensk rätt. Dessutom skulle det inte finnas någon möjlighet att åstadkomma sakrättsligt skydd för dessa luftfartyg sedan de registrerats i Sverige. Avtalsprincipen är därför enligt regeringens uppfattning inte tillräcklig för att uppnå syftet med den nu aktuella reformen.

Om varken lösöreköplagen eller avtalsprincipen kan anses vara adekvata lösningar, återstår att förbättra skyddet för äganderätten genom att införa en möjlighet till inskrivning. Detta är vad som föreslagits i betänkandet och förslaget har fått stöd av samtliga remissinstanser utom en. Det skulle innebära att man bygger vidare på de principer som hittills gällt för sakrättsliga frågor avseende luftfartyg. Genom lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg har det i snart femtio år varit möjligt att skapa sakrättsligt skydd för pantsättningar genom inskrivning. Denna lösning ansluter till hur förstärkta möjligheter till rättsligt skydd skapats i övrigt i svensk lagstiftning. Exempelvis kan äganderätt till fastigheter och skepp skyddas genom inskrivning. Dessutom stämmer en sådan lösning väl överens med hur sakrättsliga frågor avseende luftfartyg lösts i andra länder. Även det internationella system för säkerhetsrätter som kan komma att inrättas genom Kapstadskonventionen bygger på ett system

motsvarande inskrivning. Även från allmän utgångspunkt har inskrivning enligt regeringens mening en rad fördelar. En av de tydligaste är att den underlättar för utomstående att kunna kontrollera ägarförhållandena för ett luftfartyg. Genom registret kan exempelvis en köpare av ett luftfartyg eller en finansiär på ett enkelt sätt ta reda på vem som är den rätte ägaren och om luftfartyget besväras av andra rättigheter.

Det kanske viktigaste skälet som skulle kunna anföras mot denna lösning är att den kräver särskild ansökan och därmed innebär vissa kostnader för ägare till luftfartyg. De kostnader som kan uppkomma får dock anses vara marginella och skulle väl motsvaras av nyttan av att kunna skydda äganderätten till luftfartyg.

Mot bakgrund av det anförda föreslår regeringen att en möjlighet att skriva in förvärv av luftfartyg skall införas.

En särskild fråga är om inskrivningen bör göras obligatorisk. Så är det vad avser skepp. Detta skulle innebära att den som köper ett luftfartyg är tvungen att ansöka om inskrivning för sitt förvärv. En fördel med en sådan lösning är att inskrivningsregistret i högre grad skulle avspegla de verkliga förhållandena. Detta skulle dock leda till onödiga kostnader för dem som inte anser sig ha något behov av ett bättre sakrättsligt skydd. Det skulle också medföra att den myndighet som handhar inskrivningsverksamheten skulle få ett ansvar för att inskrivning sker. Detta skulle innebära merarbete för myndigheten. Som framgår av avsnitt 6.4.1 föreslår regeringen dessutom att luftfartygsregistret, som förs för administrativa ändamål, skall kvarstå oförändrat och att inskrivning skall ske i ett separat inskrivningsregister. Inskrivningsregistret kommer således, till skillnad från skeppsregistret, inte att ha någon offentlighetsfunktion, utan enbart att ha till syfte att förbättra enskildas möjligheter till rättsligt skydd. Det finns därför inget behov av obligatorisk inskrivning. Inskrivningssystemet för luftfartyg bör därför enligt regeringens mening bygga på frivillighet.

6.2.2 Äganderättsförbehåll och andra inskränkningar i förvärvarens rätt

Regeringens förslag: Om ett förvärv av ett luftfartyg är beroende av äganderättsförbehåll, skall detta kunna antecknas i registret. Detsamma gäller villkor som inskränker förvärvarens rätt att överlåta, upplåta eller pantsätta luftfartyget.

En anteckning skall göras om den som ansöker om inskrivning av förvärv av ett luftfartyg eller den till vars förmån förbehållet eller villkoret gäller ansöker om det.

Utredningens förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Dock har det i betänkandet föreslagits dels att överlåtaren fortfarande skall kvarstå som ägare i de fall inskrivning söks av ett förvärv som är förenat med äganderättsförbehåll, dels att inskrivningsmyndigheten självmant skall granska förvärvshandlingarna och anteckna äganderättsförbehåll och villkor som inskränker förvärvarens förfoganderätt.

Remissinstanserna har tillstyrkt utredningens förslag eller inte invänt mot det. *Juridiska fakultetsnämnden vid Uppsala universitet* har anfört att ett förvärv som kombinerats med en återköpsrätt för överlåtaren skall kunna behandlas på motsvarande sätt som om köpet var beroende av ett äganderättsförbehåll. Fakultetsnämnden anser dock att det bör stå förvärvaren fritt att i stället skriva in återköpsrätten som en optionsrätt.

Skälen för regeringens förslag

Äganderättsförbehåll

När äganderätten till egendom överläts kan överlåtaren behålla viss rätt till egendomen. Ett exempel på detta är när överlåtelsen gjorts beroende av ett s.k. äganderättsförbehåll. Detta innebär att överlåtaren förbehåller sig rätten att begära att förvärvet skall gå åter. Sådana förbehåll förekommer till exempel vid avbetalningsköp. En återgång av förvärvet kan exempelvis påkallas om förvärvaren inte sköter avbetalningarna. Om förvärvaren går i konkurs, har överlåtaren rätt att få ut egendomen ur konkursboet. Äganderättsförbehåll har stor betydelse inom kreditväsendet. Även äganderättsförbehåll bör därför kunna få sakrättsligt skydd.

Ett sakrättsligt skydd för äganderättsförbehåll kan uppnås på två sätt. Det ena är att det antecknas i registret att det finns ett sådant förbehåll. Det andra är att överlåtaren står kvar som ägare i registret så länge förbehållet gäller och han eller hon fortfarande kan rikta anspråk på äganderätten. Den sistnämnda lösningen innebär att två personer samtidigt skulle kunna vara inskrivna som ägare till ett luftfartyg. Det är denna lösning som har föreslagits i betänkandet.

Fördelen med att överlåtaren står kvar i registret är att det direkt av det framgår vem som innehar rätten enligt äganderättsförbehållet. En sådan rätt kan överlätas. Det skulle då vara möjligt att skriva in även ny innehavare av denna rätt. Det kan dock ifrågasättas om det är nödvändigt att införa en rätt till inskrivning av äganderättsförbehåll och innehavare av ett sådant förbehåll för att det skall vara sakrättsligt skyddat. Denna fråga kan delas upp i två delfrågor. Den första är om inskrivning krävs för att äganderättsförbehållet skall vara skyddat gentemot den nye ägaren till luftfartyget eller mot personer som denne i sin tur överlåter luftfartyget till. Den andra är om inskrivning är en förutsättning för att den som förvärvar den rätt som följer av äganderättsförbehållet skall få sakrättsligt skydd för detta förvärv. (En situation där sådan rätt överläts är om någon förvärvar den fordran varmed luftfartyget finansierats. I sådana fall brukar rätten enligt äganderättsförbehållet också övergå.)

Den första delfrågan kan besvaras nekande. Det är tillräckligt att en anteckning görs i registret för att förbehållet skall vara skyddat i förhållande till förvärvaren eller förvärvarens successorer. En sådan anteckning medför att äganderättsförbehållet anses känt av den som förvärvar luftfartyget. Det är därför inte möjligt för en förvärvare att genom godtrosvärv utsläcka rätten enligt förbehållet.

Inte heller är inskrivning nödvändig för att sakrättsligt skydd skall tillskapas för överlåtelser av den rätt som följer av ett äganderättsförbehåll. Denna rättighet är abstrakt och kan inte bli föremål

för besittning. Den är inte heller knuten till ett objekt på sådant sätt att en ändrad besittning av objektet har betydelse för vem rättigheten tillkommer. Detta innebär att en ny innehavare till rättigheten får sakrättsligt skydd redan i och med överlåtelsen. Avtalsprincipen gäller alltså vid överlåtelser av den rätt som förbehållits vid ett äganderättsförbehåll.

Mot denna bakgrund kan det konstateras att inskrivning av den rätt som följer av ett äganderättsförbehåll enbart skulle ge fördelar ur informationssynpunkt. Med den lösning som utredningen föreslagit skulle det framgå av inskrivningsregistret inte bara att det finns ett äganderättsförbehåll utan också vem som innehar denna rätt. Detta är naturligtvis en fördel. Det förhållandet att tidigare ägare kommer att kvarstå i registret innebär dock att detta blir mer komplicerat. Särskilt tydligt blir detta i de fall då förvärvet skett utomlands och inskrivningen av förvärvet sker i samband med att luftfartyget registreras i det svenska luftfartygsregistret. I ett sådant fall skulle, om utredningens förslag följs, två ägare skrivas in samtidigt såsom de första inskrivna ägarna till luftfartyget.

Det avgörande skälet mot utredningens förslag är dock enligt regeringens mening att detta skulle innebära ett avsteg från den nuvarande ordningen för sakrättsligt skydd för sådana rättigheter som äganderättsförbehåll. I dag gäller avtalsprincipen. Den fördel som det kan innebära att innehavaren av rätten till ett äganderättsförbehåll framgår direkt i registret motiverar inte att man här gör ett avsteg från denna princip.

Mot bakgrund av det anförda anser regeringen att äganderättsförbehåll inte bör bli föremål för inskrivning utan endast antecknas i registret.

Återköpsrätt

Juridiska fakultetsnämnden vid Uppsala universitet har anfört att ett förvärv som innebär en återköpsrätt för överlåtaren bör behandlas på motsvarande sätt som om köpet var beroende av ett äganderättsförbehåll, men att innehavaren till återköpsrätten även skall ha rätt att få det behandlat som en optionsrätt. Betänkandet innehåller ett förslag om rätt till inskrivning av optionsrätt. En optionsrätt innebär en rätt att under vissa villkor köpa viss egendom vid en bestämd eller obestämd tidpunkt i framtiden.

En återköpsrätt har drag som är gemensamma med både äganderättsförbehåll och optionsrätter. I likhet med äganderättsförbehåll ger en återköpsrätt en tidigare ägare möjligheter att återfå full äganderätt till egendomen. Den innebär dock inte att viss del av äganderätten kvarstår hos överlåtaren. I de fall ett förvärv förenats med en återköpsrätt övergår – till skillnad mot vad som gäller vid äganderättsförbehåll – hela äganderätten till förvärvaren.

Vid en jämförelse med optionsrätt är den huvudsakliga skillnaden att återköpsrätten tillkommer en tidigare ägare till egendomen och att den är knuten till en överlåtelse. Från ett mer generellt perspektiv har optionsrätten dock samma funktion som en återköpsrätt eftersom den ger innehavaren rätt att under vissa förutsättningar köpa viss egendom.

En fördel med att behandla återköpsrätter på samma sätt som äganderättsförbehåll vore att dessa då skulle bli föremål för sakrättsligt skydd under samma förutsättningar som sådana förbehåll. Det står dock avtalsparterna fritt att utforma överlåtelseavtalet på det sätt de önskar. Den som vill försäkra sig om att få en sakrättsligt skyddad rätt att i framtiden återfå äganderätten till överlåten egendom kan förena överlåtelsen med ett äganderättsförbehåll. Mot att behandla återköpsrätten som äganderättsförbehåll talar också de stora likheterna mellan återköpsrätter och optionsrätter. Mot denna bakgrund anser regeringen att det saknas skäl att behandla återköpsrätter på samma sätt som äganderättsförbehåll.

Andra villkor som inskränker förvärvarens förfoganderätt

En övergång av äganderätten kan även innehålla andra villkor än äganderättsförbehåll. Förvärvaren kan vara förhindrad att sälja egendomen, upplåta nyttjanderätt i den eller inteckna den. Denna typ av villkor kan utgöra del i en finansiering och de kan även förekomma i testamenten eller gåvobrev. Enligt regeringens uppfattning bör även sådana villkor, såsom utredningen föreslagit, kunna skyddas. Detta skydd bör, på samma sätt som föreslagits för äganderättsförbehåll, åstadkommas genom att det görs en anteckning om villkoret i registret.

När skall en anteckning föras in i registret?

Äganderättsförbehåll och villkor som innebär begränsningar i en förvärvares förfoganderätt har ofta tillkommit för att skydda en tidigare ägares intresse. För att de skall få sakrättslig verkan måste de antecknas i registret. En fråga är om en sådan anteckning, som utredningen har föreslagit, skall föras in självant av inskrivningsmyndigheten eller enbart på ansökan av förvärvaren eller den som är berörd av anteckningen.

En fördel med en ordning som innebär att inskrivningsmyndigheten självant skall anteckna förbehåll och villkor är att sannolikheten för att registret avspeglar de verkliga förhållandena därmed ökar. De förfogandeinskränkningar som gäller för ägaren kommer att framgå av registret även om ingen av parterna till överlåtelseavtalet har begärt att detta skall antecknas.

Ett starkt skäl som kan anföras mot en sådan ordning är att den skulle medföra betydande merarbete för inskrivningsmyndigheten. Eftersom myndigheten då skulle svara för att eventuella förfogandeinskränkningar antecknas i registret, skulle de handlingar som ges in behöva granskas noggrant i alla ärenden som rör inskrivning av förvärv. Avtalen är inte sällan både omfattande och komplicerade.

Ett alternativ är att myndigheten enbart skall göra sådana anteckningar på ansökan. På så sätt undviks att myndighetens granskning görs onödigt betungande. Regeringen anser att ett system som bygger på ett ansökningsförfarande är att föredra. Möjligheterna att ansöka om anteckning måste dock vara utformade på ett sådant sätt så att de som

berörs kan åstadkomma sakrättsligt skydd för sådana förbehåll eller villkor.

Som nämnts tidigare syftar ett äganderättsförbehåll eller annat villkor som inskränker ägarens möjligheter att förfoga över luftfartyget i regel till att skydda den tidigare ägaren. Om en ansökan endast skulle kunna göras av den som ansöker om inskrivning av ett förvärv av luftfartyget, dvs. den nye ägaren, skulle detta kunna medföra en risk för att sådana förfogandeinskränkningar inte antecknas. En förvärvare kan ju låta bli att ansöka om anteckning av inskränkningen, om det ligger i hans eller hennes intresse. Även den till vars förmån inskränkningen gäller måste därför kunna ansöka om att denna skall antecknas.

I regel bör anteckningen göras samtidigt som inskrivning av förvärvet sker. I vissa fall kan det dock tänkas att det först senare framkommer att det finns förbehåll eller andra inskränkande villkor. Det bör därför vara möjligt att även efter det att förvärvet skrivits in kunna göra en anteckning om förbehållet eller villkoret. Genom att införa en möjlighet till senare anteckning skyddas också den som förbehållet eller villkoret gäller till förmån för. Denne kan göra detta i efterhand, även om ägaren inte har ansökt om att ett sådant förbehåll eller villkor skall antecknas i registret.

Med hänsyn till vad som anförts föreslår regeringen att en anteckning om äganderättsförbehåll och villkor som inskränker förfoganderätten enbart skall kunna göras på ansökan av den som ansöker eller har ansökt om inskrivning av förvärv av luftfartyget eller den till vars förmån förbehållet eller villkoret gäller.

6.2.3 Särskilt om de sakrättsliga reglernas utformning

Regeringens förslag: Den som ingår ett avtal avseende ett luftfartyg skall anses känna till sådana uppgifter som finns i registret och därmed vara bunden av dem.

Ett förvärv av ett luftfartyg som skrivits in skall gälla framför ett annat förvärv från samma överlåtare. I de fall ett förvärv skett trots att överlåtaren inte hade rätt att förfoga över luftfartyget kan detta förvärv ändå bli gällande om den som förvärvat luftfartyget söker inskrivning för sitt förvärv och var i god tro om överlåtarens rätt att förfoga över det.

En förvärvare skall vara skyddad mot överlåtarens borgenärer från det att han eller hon ansökt om inskrivning för sitt förvärv.

Utredningens förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens, utom vad gäller tidpunkten för registrets publicitetsverkan. Utredningens ställningstagande i denna del redovisas närmare nedan.

Remissinstanserna har tillstyrkt utredningens förslag eller inte invänt mot det.

Skälen för regeringens förslag: Ovan har frågan om hur det sakrättsliga skyddet skall åstadkommas behandlats. Att detta skall ske genom inskrivning besvarar dock inte frågan om vad skyddet skall omfatta. Enligt regeringens uppfattning bör skyddet omfatta de båda element som normalt ingår i det sakrättsliga skyddet: omsättningskyddet och borgenärsskyddet.

Omsättningskyddet

Omsättningskydd, dvs. skydd mot en tidigare ägares dispositioner uppkommer i princip genom inskrivningen. Verkan av inskrivningen är att de rättigheter som skrivs in i registret anses vara allmänt kända. Detsamma gäller i fråga om anteckningar om äganderättsförbehåll och andra villkor som innebär inskränkningar i ägarens förfoganderätt. En grundläggande princip i svensk rätt är att den som förvärvar något anses göra det inbegripet de olika anspråk på egendomen som han eller hon känner till. Tredje mans anspråk på viss egendom – t.ex. en leasetagares rätt att bruka luftfartyget – är bara i fara om förvärvaren inte kände till tredje mans rätt. Om förvärvaren är i god tro, kan en sådan rättighet under vissa förutsättningar få sämre rätt. Den grundläggande sakrättsliga bestämmelsen vad avser omsättningskyddet bör enligt regeringens mening därför, i enlighet med vad utredningen föreslagit, utformas som en regel som innebär att den som ingår ett avtal avseende ett visst luftfartyg skall anses känna till de uppgifter som finns i inskrivningsregistret.

Av denna regel följer att en förvärvare av ett luftfartyg kan skydda sig gentemot ett senare förvärv av luftfartyget genom att ansöka om inskrivning av sitt förvärv. För att förvärvet skall få sakrättsligt skydd krävs dock att ansökan beviljas. Om ansökan om inskrivning sker samma inskrivningsdag för två olika förvärv, bör de ha företräde i tidsordning. Det äldre förvärvet bör i denna situation ha företräde framför det yngre.

Frågan uppkommer om denna huvudregel bör kompletteras i något avseende. Enligt nuvarande ordning kan en förvärvare uppnå sakrättsligt skydd i den mån förutsättningarna för godtrosvärv enligt lagen (1986:796) om godtrosvärv är uppfyllda, se närmare avsnitt 4.4. Enligt regeringens uppfattning bör det även i fortsättningen vara möjligt att göra godtrosvärv av luftfartyg. I och med att inskrivning införs som sakrättsligt moment bör godtrosvärv endast kunna uppnås genom inskrivning. Det bör krävas att överlåtaren var inskriven som ägare vid överlåtelsen och att förvärvaren söker inskrivning av förvärvet innan inskrivning söks eller en ansökan om anteckning görs avseende det vari bristen i förfoganderätten består, exempelvis en tidigare överlåtelse eller ett äganderättsförbehåll.

En viktig fråga – bland annat för utformningen av godtrosregeln – är vid vilken tidpunkt inskrivningar och anteckningar i registret skall anses vara allmänt kända och därmed utesluta god tro. Utredningen har föreslagit att en införing skall anses känd från den inskrivningsdag då ärendet om införingen togs upp (2 n § i utredningens förslag till ändring i lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg). Detta innebär att god tro avseende den omständighet som införingen rör är utesluten från kl. 12.00 efter den inskrivningsdag då ärendet om införingen togs upp. Denna bestämmelse överensstämmer dock inte med utredningens förslag till bestämmelse om godtrosvärv (2 g § i utredningens förslag). Enligt förslaget i denna del är god tro utesluten avseende en införd omständighet redan från och med den inskrivningsdag då ärendet om inskrivning togs upp, dvs. 24 timmar före den tidpunkt som avses i den allmänna regeln.

Regeringen anser att regleringen bör vara enhetlig i detta avseende och att därför samma tidpunkt bör gälla. Frågan är vilken tidpunkt som bör väljas.

En tänkbar lösning är att välja utgången av den inskrivningsdag då en ansökan om införingen gjordes eller ett ärende om en införelse togs upp på annat sätt. En följd av detta skulle vara att förvärvare inte omedelbart kan få sakrättsligt skydd den dag då ansökan om inskrivning ges in, eftersom verkan av en sådan inskrivning inträder först efter utgången av inskrivningsdagen. Ett sätt att komma tillrätta med detta är att i stället införa en regel som innebär att en införelse skall anses vara allmänt känd redan från och med den inskrivningsdag då ansökan om införingen gjordes eller togs upp på annat sätt. Detta skulle också stämma överens med vad som nu gäller i fråga om inteckningar där inteckningsmedgivandet givits av den som har överlåtit luftfartyget. I dessa fall finns det inget hinder mot inteckningen, om inteckningen söks innan förvärvet har anmälts till luftfartygsregistret.

Regeringen anser mot bakgrund av det anförda att sistnämnda lösning är att föredra. En förvärvare skall alltså, genom att ansöka om inskrivning, kunna få sakrättsligt skydd redan från och med den dag då överlåtelserna görs. En förutsättning för att skyddet skall bestå bör vara att ansökan leder till att inskrivning beviljas för förvärvet.

Borgenärsskydd

Borgenärsskydd är frågan om en avvägning mellan en förvärvares och överlåtarens borgenärs intressen. Den grundläggande frågan är i vilken utsträckning en förvärvare skall kunna bryta borgenärernas möjligheter få betalt ur luftfartyget genom att ansöka om inskrivning av sitt förvärv. Inom sjörätten bryter en ansökan om inskrivning möjligheterna till betalning utom för sådana fordringar som är direkt knutna till egendomen genom inteckning, luftpanträtt eller retentionsrätt. Med luftpanträtt avses en panträtt som uppkommer direkt genom lag för vissa typer av fordringar och retentionsrätt är den rätt som exempelvis den som reparerat en sak har att innehålla saken tills betalning erlagts. Det finns enligt regeringens bedömning inte anledning att göra en annan avvägning här än i sjörätten. Detta innebär att en fordran som är förenad med inteckning, luftpanträtt eller retentionsrätt skall gälla även mot ny ägare som beviljats inskrivning av sitt förvärv.

En näraliggande frågeställning är från vilken tidpunkt det sakrättsliga skyddet i förhållande till överlåtarens borgenärer skall gälla. Situationer där ett sådant skydd är av vikt är t.ex. om överlåtare går i konkurs eller blir föremål för utmätning. Bör detta skydd gälla från samma tidpunkt som god tro är utesluten? Detta är dock inte omedelbart givet. Även om en borgenär känner till att ett luftfartyg överlåtit får han eller hon ta luftfartyget i anspråk för betalning av fordran mot överlåtare. En överlåtelserna kan ju till och med ske i syfte att undandra borgenären värdet av luftfartyget.

Ett alternativ är att, på samma sätt som för godtrosvärv, låta detta ske från och med den dag då ansökan om inskrivning gjordes. Detta skulle emellertid kunna öppna en möjlighet för illojala förfaranden. En gäldenär skulle då kunna hindra en utmätning genom att överlåta

luftfartyget på samma inskrivningsdag som utmätningen sker och se till att inskrivning söks för förvärvet. En förvärvares skydd mot överlåtarens borgenärer bör därför inträda först efter utgången av den inskrivningsdag då ansökan om inskrivning gjordes. Skyddet bör bestå under förutsättning att ansökningen också leder till inskrivning.

6.3 Nyttjanderätt och optionsrätt

Regeringens förslag: Det skall vara möjligt att skydda nyttjanderätten till ett luftfartyg gentemot en ny ägare till luftfartyget och mot ägarens borgenärer genom inskrivning. Däremot skall optionsrätt till ett luftfartyg inte kunna skyddas genom inskrivning.

Utredningens förslag innebär att det införs regler om sakrättsligt skydd för nyttjanderätt som löper under minst sex månader och optionsrätt till luftfartyg. Dessa rättigheter gäller mot en ny ägare och ägarens borgenärer samt kan bli föremål för godtrosförvärv. Det rättsliga skyddet skall erhållas genom inskrivning.

Remissinstanserna: De flesta av remissinstanserna har godtagit utredningens förslag eller lämnat det utan erinran. *Juridiska fakultetsnämnden vid Uppsala universitet* har bl.a. ifrågasatt om inte även nyttjanderätter som upplåtits i andra hand eller köpoptioner i senare led i en upplåtelsekedja bör kunna erhålla sakrättsligt skydd samt anfört att det bör införas en lagregel som tydliggör att en nyttjanderätt eller optionsrätt inte gäller mot upplåtarens borgenärer, om inte inskrivning av rättigheten har sökts. Fakultetsnämnden har vidare, liksom *Institutet för sjö rätt och annan transporträtt* pekat på vissa tillämpningsproblem när ett nyttjanderättsavtal utgör en s.k. wet lease, vilket innebär att upplåtaren enligt avtalet är förpliktad att utöver luftfartyget även tillhandahålla personal.

Skälen för regeringens förslag: Som redovisats i avsnitt 4.2 är det vanligt förekommande att luftfartyg finansieras genom olika former av leasing. Leasing av luftfartyg har kommit att användas i allt större utsträckning och torde även i fortsättningen vara en viktig finansieringsform.

I avsnitt 6.2.1 har regeringen föreslagit att det skall vara möjligt att skydda ett förvärv av ett luftfartyg genom att detta skrivs in i ett offentligt register. Dessa regler skyddar finansiärernas, dvs. leasegivarens, äganderätt till luftfartyget. Ett sådant skydd torde i många fall vara en nödvändighet för att en finansiär skall kunna acceptera det aktuella finansieringsupplägget. Även om reglerna i första hand alltså tillgodoser finansiärernas intressen, ligger det också i lufttrafikföretagens, dvs. leasetagarnas, intresse att finansiären kan skydda sin äganderätt.

En reglering som endast gör det möjligt att skapa sakrättsligt skydd för äganderätten är dock inte heltäckande. Som utredningen har konstaterat är det en öppen fråga vilken ställning nyttjanderättsavtal och optionsavtal rörande lös egendom har i sakrättsligt avseende. Detta aktualiserar frågan

om det bör införas särskilda regler för att säkerställa sakrättsligt skydd för sådana rättigheter.

I enlighet med det ställningstagande som regeringen gjort i avsnitt 5 är det angeläget att svensk rätt innehåller regler som är anpassade för moderna finansieringslösningar. En konsekvens av att det för närvarande saknas sådana regler är att lufttrafikföretagen i vissa fall väljer att registrera sina luftfartyg i andra länder. Om det finns utländska regler som innebär att finansieringslösningarna kan erhålla ett mer ändamålsenligt rättsligt skydd än i Sverige, kommer detta sannolikt att leda till att luftfartygen även i fortsättningen kommer att registreras utomlands.

Bedömningen huruvida särskilda regler om sakrättsligt skydd för nyttjanderätt och optionsrätt bör införas måste göras mot denna bakgrund. Som nämnts tidigare innehas en stor del av luftfartygen med nyttjanderätt genom leasingavtal. För att tillgodose lufttrafikföretagens behov av förutsägbarhet och stabilitet behövs det regler som innebär att nyttjanderätten inte upphör för det fall finansiären överlåter luftfartyget eller att luftfartyget blir föremål för ett exekutivt förfarande vid betalningssvårigheter på finansiärens sida.

Det finns skäl att anta att svensk rätt inte skulle anses erbjuda tillräckligt skydd för leasing av luftfartyg, om inte också nyttjanderätten kan skyddas. Regeringen anser därför, i likhet med utredningen, att ett sådant skydd bör införas.

De regler som föreslagits avseende äganderätt kan ge ett skydd utifrån flera aspekter. Den som söker inskrivning för ett förvärv kan dels få skydd gentemot andra som också anser sig ha ett anspråk på äganderätten till luftfartyget, dels få skydd mot att luftfartyget tas i anspråk för överlåtarens skulder. Under vissa förutsättningar kan ett förvärv på grund av reglerna om godtrosvärv bli gällande trots att överlåtaren inte hade rätt att överlåta luftfartyget. Frågan är om det beträffande nyttjanderätter finns behov av skydd i alla dessa avseenden.

När det gäller nyttjanderätt är problemställningen något annorlunda än vad avser äganderätt. Vid nyttjanderättsupplåtelser intar upplåtaren i princip samma ställning som överlåtaren, med den skillnaden att upplåtaren behåller sin rätt till egendomen i alla de avseenden som inte omfattas av nyttjanderättsupplåtelsen. Detta innebär exempelvis att luftfartyget kan överlåtas under nyttjanderättens löptid. Som en följd måste en nyttjanderättshavare för att uppnå samma skyddsgrad som en förvärvare får genom att vara skyddad gentemot överlåtarens borgenärer vara skyddad vid varje överlåtelse av luftfartyget och inte bara sådan som sker på grund av utmätning eller konkurs. I likhet med vad utredningen föreslagit bör därför regler som ger sådant skydd införas. Dessa regler innebär att nyttjanderätten skyddas dels i förhållande till en ny ägare om luftfartyget överlåts, dels gentemot vissa fordringsanspråk mot ägaren.

Härefter finns det anledning att ta upp frågan i vilken utsträckning en nyttjanderättshavare bör vara skyddad mot andra som också anser sig ha nyttjanderätt till luftfartyget. Denna fråga gäller alltså dels om nyttjanderättshavaren är skyddad mot senare upplåtelser, dels om godtrosvärv av nyttjanderätt bör kunna ske.

Som utredningen konstaterat är det i viss mån oklart i svensk rätt vilken ställning ett nyttjanderättsavtal har i sakrättsligt hänseende. Den

som innehar ett luftfartyg med nyttjanderätt och har besittning till det är dock i vart fall genom besittningen skyddad gentemot senare upplåtelser till luftfartyget. Genom att ta luftfartyget i besittning kan en nyttjanderättshavare således erhålla sakrättsligt skydd mot senare upplåtelser.

Utredningen har föreslagit regler som innebär att godtrosförvärv skall kunna ske av bl.a. nyttjanderätter. En följd av detta skulle vara att det också måste införas regler om hur konkurrerande anspråk på nyttjanderätt skall hanteras. Ett sådant regelsystem skulle bli komplicerat och svåröverskådligt.

Det kan ifrågasättas om det finns behov av ett sådant regelsystem. Det torde vara mycket sällsynt att det överhuvudtaget uppstår en situation med konkurrerande dubbelupplåtelser av nyttjanderätter som liknar den som uppstår vid dubbelöverlåtelser, s.k. tvesalu. När ett luftfartyg överlåts till två olika personer är överlåtarens syfte i regel att tillskansa sig dubbla köpeskillingar. Någon sådan vinst uppkommer inte vid leasing, eftersom leasingavgifter knappast torde betalas av den som inte har luftfartyget i sin besittning, i vart fall inte under någon längre period.

De fall av dubbelupplåtelse som någon gång skulle kunna tänkas förekomma bör dessutom kunna lösas med hjälp av allmänna sakrättsliga principer. Regeringen föreslår därför inte några särskilda regler i detta avseende.

Av utredningens förslag följer att endast förstahandsupplåtelser av nyttjanderätt skall kunna skrivas in. *Juridiska fakultetsnämnden vid Uppsala universitet* har ifrågasatt om inte även andrahandsnyttjanderätter skall kunna bli föremål för inskrivning. Sådana upplåtelser är relativt vanliga och brukar benämnas *subleasing*. Frågan är om det finns skäl att frångå vad utredningen föreslagit.

Som en utgångspunkt kan konstateras att en andrahandsupplåtelse är skyddad i samma mån som förstahandsupplåtelsen, om inskrivning söks för denna. Detta innebär att skydd i förhållande till luftfartygets ägares borgenärer och i förhållande till ny ägare till luftfartyget kan skapas genom att förstahandsnyttjanderätten skrivs in. Någon särskild möjlighet till inskrivning av andrahandsupplåtelser behövs därför inte för att åstadkomma skydd i detta avseende. Med hänsyn till att inskrivning inte ansetts behövas för att tillskapa skydd för förstahandsnyttjanderätten i förhållande till konkurrerande nyttjanderätter, bör detta inte heller komma i fråga avseende andrahandsnyttjanderätter.

Med hänsyn till vad som nu anförts avstår regeringen, i likhet med utredningen, ifrån att föreslå regler om möjlighet till inskrivning av andrahandsnyttjanderätter.

Som påpekats av *Juridiska fakultetsnämnden vid Uppsala universitet* och *Institutet för sjö rätt och annan transporträtt* är en särskild fråga hur nyttjanderättsavtal som, utöver upplåtelsen av luftfartyget, innefattar andra förpliktelser för upplåtaren skall hanteras om upplåtaren försätts i konkurs. Förpliktelsen kan t.ex. bestå i att tillhandahålla personal (s.k. wet lease). Institutet har ifrågasatt om sådana nyttjanderättsavtal skall kunna erhålla sakrättsligt skydd.

Att en nyttjanderättshavare erhållit sakrättsligt skydd genom inskrivning ger inte några garantier för att leasegivaren uppfyller sina skyldigheter. En nyttjanderättshavare kan dock, även om upplåtaren inte

uppfyller sin skyldighet att tillhandahålla personal, ändå ha ett intresse av att nyttjanderätten till luftfartyget består. Denne kan ju välja att själv lösa uppkommande problem på annat sätt och kräva ersättning för kostnaden av leasegivaren. Det finns därför, enligt regeringens uppfattning, inte skäl att inskränka lagens tillämpningsområde i förhållande till denna typ av nyttjanderättsavtal.

En annan fråga är om det bör krävas att ett nyttjanderättsavtal gäller för någon viss minsta tid för att det skall få skrivas in. Utredningen har föreslagit att enbart sådana nyttjanderätter som gäller för minst sex månader skall kunna skrivas in. För en tidsgräns talar att det nya registret inte skall behöva tyngas av uppgifter som bara har betydelse under en kort tid. Det finns dock ingen naturlig gräns för hur lång giltighetstid ett avtal bör ha för att ett behov av att skydda det sakrättsligt skall anses uppkomma. Behovet av sådant skydd beror snarare på andra omständigheter, som exempelvis upplåtarens finansiella status eller förestående förändringar hos upplåtaren som innefattar överlåtelse av dennes tillgångar. Kostnaden för att söka inskrivning kommer vidare att utgöra en naturlig avgränsning av vilka nyttjanderätter som kommer att bli föremål för inskrivning. Regeringen anser mot denna bakgrund att nyttjanderättsavtal bör kunna skrivas in oavsett hur lång deras giltighet är.

Utöver rätt till inskrivning av nyttjanderätt har utredningen föreslagit att inskrivning skall kunna ske av optionsrätter. En optionsrätt ingår ofta som en del i en leasingslösning. I regel innebär den att nyttjanderättshavaren på vissa villkor har rätt att köpa egendom vid en viss tidpunkt.

Den situation där en optionsrätt främst skulle kunna bli hotad är om luftfartyget överläts. Innehavaren av optionsrätten kan i dessa fall ha intresse av att rättigheten gäller även mot förvärvaren. Detta talar för att också optionsrätter bör kunna skrivas in. En sådan ordning skulle dock innebära ett avsteg från vad som hittills gällt enligt svensk rätt. I praktiken torde optionsrätter i huvudsak förekomma i samband med nyttjanderätter. De är dessutom ofta så nära förbundna med nyttjanderättsavtalet att de uppnår tillräckligt sakrättsligt skydd i och med att nyttjanderätten skrivs in.

Mot denna bakgrund finns det inget självständigt intresse av att erbjuda möjligheten till inskrivning av optionsrätter.

6.4 Inskrivningsregister

6.4.1 Var skall inskrivning ske?

Regeringens förslag: Inskrivning av förvärv av och nyttjanderätt till luftfartyg skall ske i ett nytt register – inskrivningsregistret för luftfartyg – som förs av Luftfartsverket. Den inskrivningsbok för luftfartyg som förs av Stockholms tingsrätt avskaffas. Inskrivning av inteckning skall i fortsättningen ske i det nya inskrivningsregistret. Luftfartygsregistret kvarstår oförändrat.

Utredningens förslag innebär att inskrivning av rättigheter skall ske i luftfartygsregistret och att inskrivningsboken för luftfartyg som förs vid Stockholms tingsrätt skall integreras med detta register. Luftfartygsregistret skall vara förlagt till Luftfartsverket och blir ett kombinerat offentlighetsligt och privaträttsligt register.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har tillstyrkt utredningens förslag eller lämnat det utan erinran. *Luftfartsverket* ställde sig ursprungligen positiv till utredningens förslag. I en senare framställning har verket dock motsatt sig att inskrivningsverksamheten vid Stockholms tingsrätt för närvarande överförs till Luftfartsverket. Verket har också anfört att luftfartygsregistret och inskrivningsboken inte bör integreras, eftersom detta förutsätter att datasäkerheten för luftfartygsregistret höjs väsentligt. *Svenska Bankföreningen* har avstyrkt förslaget att överföra inskrivningsverksamheten till Luftfartsverket och anfört att denna verksamhet även fortsättningsvis bör skötas av allmän domstol, dock inte nödvändigtvis Stockholms tingsrätt. *Sveriges Advokatsamfund* och *Finansbolagens förening* har betonat att det i flera avseenden vore mer praktiskt att handläggningen sker i Stockholm och inte i Norrköping, där Luftfartsverket är beläget.

Skälen för regeringens förslag: Som tidigare nämnts finns det två centraliserade register avseende luftfartyg. Det ena är det offentlighetsliga luftfartygsregistret som förs av Luftfartsverket. Det andra är den privaträttsliga inskrivningsbok för luftfartyg som förs vid Stockholms tingsrätt. Dessa register har olika syften. Luftfartygsregistret används för administrativa ändamål, exempelvis vid utfärdande av olika intyg och tillstånd samt vid tillsyn av luftfarten, medan inskrivningsboken används för inskrivning av inteckningar för att därigenom göra det möjligt för enskilda att använda luftfartyg som säkerhet för krediter. De båda registren är i viss utsträckning beroende av varandra.

Regeringen anser att det med fog kan hävdas att en ordning med två register förda av olika myndigheter inte är rationell. Detta eftersom den ger upphov till dubbelarbete, tidsförluster och andra olägenheter som är svåra att undgå när allmänheten måste vända sig till skilda myndigheter i frågor som hänger samman inbördes och fler än en myndighet måste ta del i handläggningen av frågorna. Olägenheten av att ha registrering vid två myndigheter kommer att öka om det blir möjligt att genom inskrivning få sakrättsligt skydd för förvärv av äganderätt. Detta talar för att registren, som utredningen föreslagit, slås samman.

Det finns emellertid skäl som talar mot denna lösning. Kommissionen har i december 2002 lagt fram ett förslag om gemenskapens ratifikation av Kapstadskonventionen (se närmare avsnitt 4.8). Frågan om Sverige skall skriva under denna konvention bereds för närvarande inom Regeringskansliet (dnr Ju2003/1626/L3). Om Sverige tillträder Kapstadskonventionen kan detta innebära att ett internationellt registersystem ersätter det svenska registret för inskrivning. Det är troligt att en nu föreslagen reglering av inskrivningsregistret för luftfartyg i vart fall kommer att bli en tillfällig lösning såvitt avser de luftfartyg som omfattas av konventionen. Mot denna bakgrund är det enligt regeringens uppfattning inte motiverat att integrera inskrivningsregistret med

luftfartygsregistret. Följaktligen bör luftfartygsregistret kvarstå oförändrat.

Av artikel II paragraf 1 i 1949 års Genèvekonvention (jfr avsnitt 4.8) framgår att alla inskrivningar för ett luftfartyg måste göras i ett och samma register. Detta innebär att det inte är möjligt att skriva in inteckningar i ett register och ägande- och nyttjanderätter i ett annat. Ett nytt register – inskrivningsregistret för luftfartyg – bör därför inrättas i vilket inteckning, förvärv av äganderätt och nyttjanderätt skall kunna skrivas in med sakrättslig verkan. Registret skall vara datoriserat.

Regeringen bedömer att olägenheterna med fler än ett register kan reduceras genom att det nya registret och luftfartygsregistret koncentreras till en och samma myndighet. Att inrätta en fristående myndighet för att handha verksamheten framstår inte som ändamålsenligt. Enligt regeringens mening bör i stället någon av de nuvarande registerhållarna, Luftfartsverket eller Inskrivningsmyndigheten vid Stockholms tingsrätt, anförtros uppgiften.

Utredningen föreslår att inskrivningsverksamheten överförs från Stockholms tingsrätt till Luftfartsverket. Regeringen konstaterar att förslaget ligger i linje med det pågående reformarbetet att renodla och koncentrera domstolarnas verksamhet till sådana frågor som kräver domstolsprövning. Under de senaste åren har ansvaret för sjöfartsregistreringen överförs från Stockholms tingsrätt till Sjöfartsverket och handläggningen av ärenden om inskrivning av företagshypotek överförs från Inskrivningsmyndigheten i Malmö domsaga till Patent- och registreringsverket (prop. 2000/01:88, bet. 2000/01:JuU24, rskr. 2000/01:223). Vidare har den fastighetsrättsliga inskrivningsverksamheten koncentrerats till sju inskrivningsmyndigheter och bouppteckningsverksamheten har förts över från domstolsväsendet till skatteförvaltningen (prop. 1999/2000:1 utg.omr. 4, bet. 1999/2000:JuU1, rskr. 1999/2000:78). Dessa organisationsförändringar har bl.a. medfört att inskrivning av rätt till luftfartyg är den enda kvarvarande inskrivningsverksamheten vid Stockholms tingsrätt.

Mot bakgrund av det anförda anser regeringen att den lämpligaste och mest ändamålsenliga lösningen är att till Luftfartsverket förlägga såväl den offentligrättsliga som den privaträttsliga registreringen.

6.4.2 Handläggningen av inskrivningsärenden

Regeringens förslag: Bestämmelserna om handläggningen av inskrivningsärenden utformas efter förebild av motsvarande bestämmelser i sjölagen (1994:1009). Förvaltningslagens regler tillämpas på handläggningen vid Luftfartsverket.

Utredningens förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna har tillstyrkt eller inte haft något att erinra mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelser om handläggningen av inskrivningsärenden finns i lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg och kungörelsen (1955:630) med närmare föreskrifter om inskrivningsbok för luftfartyg m.m. Bestämmelserna är, till skillnad från

vad som t.ex. gäller för den fastighetsrättsliga och sjörättsliga inskrivningsverksamheten, uttömmande. Som tidigare redovisats föreslås att ytterligare inskrivningsmöjligheter införs. Detta innebär att det finns ett behov av en mer omfattande reglering.

Eftersom inskrivningsverksamheten för luftfartyg i större utsträckning än hittills kommer att överensstämma med andra inskrivningsverksamheter, inte minst inskrivning av fartyg enligt sjölagen, framstår det som lämpligt att förfaranderegleringen ges en motsvarande utformning. Regeringen föreslår därför att förfarandereglererna i lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg utformas efter förebild av motsvarande regler i sjölagen.

När inskrivningsverksamheten för fartyg och företagshypotek överfördes till förvaltningsmyndighet behandlades frågan om den närmare utformningen och placeringen av förfarandereglererna (prop. 2000/01:88 s. 43 f.). Det konstaterades att en fullständig reglering i respektive speciallag skulle innebära att dessa skulle behöva byggas ut med ett stort antal bestämmelser, vilket inte framstod som ändamålsenligt. Utgångspunkten var därför att lagarna skulle fyllas ut av andra regler. Inte minst med tanke på att fristående förvaltningsmyndigheter skulle överta handläggningen framstod det som mest lämpligt att föreskriva att förvaltningslagen skulle gälla i tillämpliga delar.

Detta synsätt gör sig i lika hög grad gällande vad gäller inskrivning av rätt till luftfartyg. Den föreslagna inskrivningsmyndigheten, Luftfartsverket, är en förvaltningsmyndighet och förvaltningslagen är därför tillämplig på verkets handläggning. Detta innebär att inskrivningsärendena hos verket kommer att handläggas enligt förvaltningslagen (1986:223) i den mån inte lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg innehåller särskilda regler.

6.4.3 Överklagande av beslut i ett inskrivningsärende

Regeringens förslag: Ett slutligt beslut i ett inskrivningsärende skall kunna överklagas till allmän domstol. Detta skall ske inom tre veckor från det att underrättelse eller bevis om beslutet hölls tillgängligt för sökanden eller senast fyra veckor från den inskrivningsdag då beslutet meddelades.

Behörig domstol att överpröva inskrivningsmyndighetens beslut i nu aktuella ärenden skall vara Stockholms tingsrätt.

Prövningstillstånd skall krävas vid överklagande till hovrätt.

I övrigt anpassas reglerna om överklagande till vad som gäller enligt lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Utredningens förslag innebär att beslut i inskrivningsärenden skall överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har tillstyrkt utredningens förslag eller lämnat det utan erinran. Några remissinstanser, *Hovrätten för Skåne och Blekinge*, *Länsrätten i Östergötlands län*, *Sveriges Advokatsamfund*, *Föreningen Sveriges Kronofogdar* samt *Svenska Bankföreningen*, har ansett att överklagande i

inskrivningsärenden bör ske till allmän domstol. Advokatsamfundet har vidare framhållit att det inte bör krävas prövningstillstånd vid överklagande till högre instans. Även *Kammarrätten i Göteborg* har ansett att det, under en övergångsperiod, vore lämpligt att tillåta fri fullföljd.

Skälen för regeringens förslag: Av 51 § lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg följer att beslut enligt den lagen kan överklagas till hovrätten samt att bestämmelserna i rättegångsbalken om överklagande av tingsrätts beslut skall tillämpas. Detta innebär bl.a. att beslut får överklagas endast under vissa i rättegångsbalken angivna förutsättningar och att tiden för överklagande är tre veckor från dagen för beslutet eller i vissa fall den dag då klaganden fick del av beslutet (se bl.a. 49 kap. 5 § och 52 kap. 1 § rättegångsbalken).

Utredningen har föreslagit att myndighetens beslut skall överklagas till allmän förvaltningsdomstol och inte som hittills till allmän domstol. Det kan i och för sig framstå som naturligt att beslut meddelade av en förvaltningsmyndighet överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Enligt regeringens mening är det emellertid av avgörande betydelse vilken instans som med hänsyn till ärendenas karaktär framstår som bäst lämpad att överpröva ifrågavarande beslut. Det finns – såsom påtalats av några remissinstanser – skäl som talar för att överprövningen av inskrivningsmyndighetens beslut bör ligga kvar på allmän domstol. Framför allt kommer inskrivningsverksamheten att innefatta en prövning med civilrättslig karaktär. Detta är frågor som tillhör de allmänna domstolarnas rättsområde och det framstår som naturligt att överprövningen därför sker vid dessa domstolar.

Vidare kommer det att finnas betydande likheter mellan inskrivning av luftfartyg och inskrivning av fartyg. När Sjöfartsverket övertog den senare inskrivningsverksamheten (prop. 2000/01:88 s. 46 f.) gjordes bedömningen att överklaganden skulle ske till allmän domstol. Detta talar enligt regeringens mening också för att Luftfartsverkets beslut skall överklagas till allmän domstol och att överprövningen av dessa ärenden därmed hålls samman.

Sammantaget anser regeringen att den mest ändamålsenliga lösningen är att beslut i inskrivningsärenden överklagas till allmän domstol.

I enlighet med den vid allmän domstol gällande instansordningen bör Luftfartsverkets beslut överklagas till tingsrätt och tingsrätts beslut till hovrätt. Det är Stockholms tingsrätt som i nuläget besitter den kompetens som behövs för att överpröva dessa ärenden. Det är också den domstolen som prövar överklaganden av beslut om inskrivning av fartyg. Regeringen gör bedömningen att Stockholms tingsrätt bör vara den instans som överprövar Luftfartsverkets beslut i nu berört hänseende.

Även vad gäller klagotidens längd bör reglerna anpassas till vad som gäller för de övriga inskrivningsverksamheterna. Såvitt gäller andra frågor om överklagande bör hänvisningar göras till relevanta lagrum i ärendelagen. Detta motsvarar vad som gäller för fartygsinskrivningar.

I betänkandet föreslås att ett krav på prövningstillstånd införs vid överklagande till högre rätt. Enligt nuvarande ordning uppställs inte något sådant krav vid överklagande till hovrätt. En av grundtankarna i det reformarbete som under senare år har bedrivits på rättsväsendets område har varit att tyngdpunkten i rättskipningen skall ligga i första

instans. Vidare innebär överflyttningen av inskrivningsverksamheten från Stockholms tingsrätt till Luftfartsverket att instanskedjan förlängs med ytterligare en instans. Mot denna bakgrund anser regeringen att prövningen i hovrätt bör ske under förutsättning att prövningstillstånd meddelas. Detta är också i överensstämmelse med den ordning som gäller för inskrivning enligt sjölagen och vissa andra ärenden, t.ex. skuldsanering, där förvaltningsmyndighets beslut överklagas till allmän domstol.

6.5 Avregistrering ur luftfartygsregistret m.m.

Regeringens förslag: Om ett luftfartyg avregistreras ur luftfartygsregistret, skall de införingar som finns i inskrivningsregistret avföras. Avregistrering ur luftfartygsregistret får bara ske, om de till vars förmån införingarna gäller medger detta.

Det skall även vara möjligt att avföra införingar i inskrivningsregistret om dessa är inaktuella.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna har inte haft någon erinran mot förslaget. Dock har från *Saab AB* påpekats att det är väsentligt att ett luftfartyg kan avregistreras ur luftfartygsregistret utan tidsutdräkt.

Skälen för regeringens förslag Bland annat vid överlåtelse flyttas luftfartyg mellan olika länder. Ett luftfartyg kan i sådana fall behöva avregistreras ur ett lands luftfartygsregister för att kunna registreras i ett annat.

Lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg är enbart tillämplig på luftfartyg som är införda i det svenska luftfartygsregistret. Om ett luftfartyg avregistreras, innebär detta alltså att lagen inte längre är tillämplig såvitt avser det luftfartyget.

Enligt 24 § i den nuvarande lagen skall de inteckningar som finns i ett luftfartyg avföras ur inskrivningsboken om detta avregistreras ur luftfartygsregistret. Om detta skulle kunna ske utan inteckningshavarnas samtycke, skulle dessa kunna förlora det skydd som inteckningen innebär. Enligt 2 kap. 9 § luftfartslagen krävs det därför att inteckningshavarna medger att luftfartyget avregistreras.

Regeringens förslag innebär att det, utöver inteckningar, kommer att kunna finnas andra inskrivna rättigheter i ett luftfartyg. Även innehavarna av dessa bör vara skyddade mot att luftfartyget avregistreras och att de därmed förlorar sin rätt. Detta skydd bör utformas på motsvarande sätt som det som gäller för inteckningshavare. För att avregistrering skall få ske bör det därför krävas att de som är inskrivna som ägare eller nyttjanderättshavare till ett luftfartyg eller den till vars förmån ett villkor om äganderättsförbehåll eller förfogandeinskränkning gäller samtycker till detta.

I likhet med vad som gäller beträffande inteckningar, bör de införingar som finns beträffande ett luftfartyg i inskrivningsregistret avföras om luftfartyget avregistreras ur luftfartygsregistret.

Det finns också behov av att kunna avföra tidigare införingar i inskrivningsregistret även i de fall där ett luftfartyg inte avregistreras ur luftfartygsregistret. Detta gäller införingar av uppgifter som inte längre är aktuella. Dit hör t.ex. införingar om äganderättsförbehåll som inte längre gäller eftersom full betalning har erlagts eller ett inskrivet förvärv som grundas på en överlåtelse som hävts. Det bör vara möjligt att avföra sådana uppgifter ur registret.

6.6 Statens skadeståndsansvar

Regeringens förslag: Om ett förvärv till följd av reglerna om godtrosförvärv kommer att gälla mot den rätte ägaren eller mot någon till vars förmån en förfogandeinskränkning gäller skall staten ersätta den enskilde för den förlust som därigenom uppkommit.

Den enskilde skall vidare ges rätt till ersättning från staten för skada till följd av felaktiga uppgifter i inskrivningsregistret för luftfartyg.

Reglerna skall utformas i enlighet med vad som gäller för fastighetsregistret och fartygsregistrets skeppsdel.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har tillstyrkt utredningens förslag eller lämnat det utan erinran. *Justitiekanslern* har föreslagit att skadeståndsanspråken, i likhet med vad som gäller inom fastighets- och sjörätten, bör hanteras av Kammarkollegiet. *Svenska Bankföreningen* har ansett att det tydligt bör framgå att staten påtar sig ett ansvar för rättsförluster även vid felaktiga avföranden av förvärv ur registret.

Skälen för regeringens förslag: Vad regeringen föreslagit ovan innebär att det kommer att bli möjligt att i inskrivningsregistret för luftfartyg med sakrättslig verkan skriva in förvärv av luftfartyg och nyttjanderätt till luftfartyg. En inskrivning kommer att kunna få en självständig rättsgrundande verkan i förhållande till det materiella rättsläget. En rättshandling som företas av tredje man i god tro, i överensstämmelse med en inskrivning i registret, kan bli giltig även om det inte finns materiell grund för dess giltighet. Som en följd kan en felaktig uppgift i registret orsaka att enskilda förlorar rättmätiga anspråk gentemot ett luftfartyg och därmed vållas skada. En enskild kan också orsakas skada till följd av exempelvis ett beslut om rättelse av en uppgift i registret eller ett tekniskt fel.

Både i jordabalken (JB) och sjölagen finns bestämmelser som reglerar det allmännas skadeståndsansvar gentemot den enskilde i sådana situationer (se 18 kap. 4 § och 19 kap. 37 och 38 §§ JB respektive 22 kap. 4 och 5 §§ sjölagen). Dessa bestämmelser gäller vid sidan av regeln om statens skadeståndsansvar för fel och försummelse vid myndighetsutövning i 3 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207).

I 13 § lagen (2000:224) om fastighetsregister och i 22 kap. 4 § sjölagen har det införts särskilda regler som rör behandling av personuppgifter. Reglerna hänvisar till 48 § personuppgiftslagen (1998:204), enligt vilken en enskild har rätt till ersättning för skada och kränkning av den personliga integriteten som har orsakats av en felaktig behandling av

personuppgifter. De närmare övervägande som ligger till grund för dessa regler redovisas i prop. 1999/2000:39 respektive prop. 2000/01:88.

Det finns inte skäl att reglera frågan om det allmännas skadeståndsansvar annorlunda i lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg än inom fastighets- och sjörätten. Regeringen föreslår därför att det i lagen införs motsvarande bestämmelser.

Med anledning av *Svenska Bankföreningens* påpekande finns det anledning att beakta att förslagen i denna lagrådsremiss i princip enbart är hänförliga till inskrivningsregistret för luftfartyg. De bör därför inte vara tillämpliga om skadan uppkommit till följd av t.ex. felaktigheter i luftfartygsregistret. Om ett luftfartyg felaktigt avregistreras ur luftfartygsregistret och de rättigheter som finns inskrivna till följd av detta avförs, får frågan om det allmännas skadestånd avgöras utifrån de regler som gäller för luftfartygsregistret. De här föreslagna reglerna blir därför enbart tillämpliga vid avföranden som sker av andra skäl.

Som *Justitiekanslern* anfört kan det finnas goda skäl att samordna hanteringen av skadeanspråk mot staten av nu aktuellt slag till en myndighet. Regeringen återkommer till frågan i samband med utfärdandet av förordning till lagen.

7 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Lagen skall träda i kraft den 1 april 2005.

De inteckningar som är inskrivna i inskrivningsboken för luftfartyg skall fortsätta att gälla. Med undantag för anteckningar om ägare skall även de anteckningar som gjorts i inskrivningsboken fortsätta att gälla. För ansökningar om inskrivning som gjorts före ikraftträdandet skall äldre bestämmelser tillämpas.

Utredningens förslag innebär bl.a. att den som vid lagens ikraftträdande under de tre närmast föregående åren varit antecknad i luftfartygsregistret som ägare till ett luftfartyg skall skrivas in som ägare med verkan från ikraftträdandet. Den som har varit antecknad som ägare under kortare tid, skall ett år efter ikraftträdandet skrivas in som ägare om inte ny inskrivning dessförinnan söks av en förvärvare eller talan om bättre rätt till luftfartyget väcks.

Remissinstanserna har antingen tillstyrkt utredningens förslag eller inte invänt mot det.

Skälen för regeringens förslag: Tidpunkten för lagens ikraftträdande bör bestämmas med hänsyn till de förberedelser som krävs för att upprätta det nya inskrivningsregistret för luftfartyg och för att överföra innehållet i inskrivningsboken dit. Enligt regeringens bedömning bör lagen träda i kraft den 1 april 2005.

I avsnitt 6.4.1 har föreslagits att systemet med inskrivningsboken skall avskaffas och att ett nytt register, inskrivningsregistret för luftfartyg, skall inrättas. En fråga som uppkommer är vad som skall ske beträffande de inskrivningar och anteckningar som finns i inskrivningsboken vid tidpunkten för ikraftträdandet av förslagen i denna lagrådsremiss. Det rimliga är att låta dem gälla med samma innehåll i det nya registret. Att

inte göra det skulle kunna leda till rättsförluster för innehavarna av de nu inskrivna inteckningarna.

Ansökningar som görs före ikraftträdandet men som inte har avgjorts vid denna tidpunkt skall prövas enligt äldre bestämmelser. Inte minst av praktiska skäl bör dock även dessa ansökningar efter ikraftträdandet handläggas av den nya inskrivningsmyndigheten.

Den ägaruppgift som enligt nuvarande regler antecknas i luftfartygsregistret innebär inte något sakrättsligt skydd för den som står angiven som ägare. Utredningens förslag innebär att dessa uppgifter skall läggas till grund för en automatisk inskrivning av äganderätten. Uppgifterna skulle således ges en rättslig betydelse som de inte haft tidigare. För flertalet ägare skulle detta i och för sig vara en smidig lösning, eftersom de inte behöver vidta några åtgärder för att åstadkomma sakrättsligt skydd för sin äganderätt.

En förutsättning för att en sådan lösning skall kunna godtas är dock att den inte skulle medföra oacceptabla risker för att enskilda drabbas av rättsförluster. Eftersom en ägaruppgift i luftfartygsregistret hittills inte inneburit något sakrättsligt skydd är det inte säkert att den som har ett konkurrerande anspråk på äganderätten har haft anledning att agera på grund av uppgifterna i registret. Det är alltså möjligt att luftfartygsregistret i vissa fall inte speglar de verkliga ägarförhållandena. Ett skäl för detta kan vara reglerna om tredjemansansvar som är knutna till uppgifterna i luftfartygsregistret. Om uppgifterna automatiskt ges sakrättslig verkan, skulle detta innebära att den rätte ägaren i dessa fall kan komma att förlora sin äganderätt. Detta gäller även om övergångsbestämmelser av det slag som utredningen föreslår skulle införas.

Regeringen anser mot denna bakgrund att utredningens förslag i denna del inte bör följas. I stället bör den som vill få ett förvärv av ett luftfartyg inskrivet själv ansöka om detta.

8 Kostnadskonsekvenser m.m.

Med hänsyn till att inskrivning av förvärv enligt förslaget kommer att medföra sakrättsligt skydd är det troligt att antalet inskrivningsärenden kommer att öka.

Förslaget att Luftfartsverket skall föra inskrivningsregistret bedöms kunna medföra fördelar genom den samordning som skapas mellan inskrivnings- och registerverksamheterna och delar av Luftfartsverkets övriga verksamhet.

Frågan om vilka kostnader som uppkommer i samband med överföringen av inskrivningsboken från Stockholms tingsrätt till Luftfartsverket bereds för närvarande. De kostnader som kan uppkomma skall vara statsfinansiellt neutrala.

9 Författningskommentar

9.1 Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

2 kap. 9 §

Om det finns en inskrivning i ett luftfartyg enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg, får luftfartyget avregistreras endast om den till vars förmån inskrivningen gäller har medgett det. Detsamma gäller i fråga om anteckningar som avses i 2 a § nämnda lag.

Paragrafen anger vissa inskränkningar i möjligheterna att avregistrera ett luftfartyg från luftfartygsregistret. Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

Lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg är endast tillämplig på luftfartyg som är registrerade i luftfartygsregistret. Om ett luftfartyg avregistreras ur registret, skall de införingar som finns beträffande luftfartyget avföras enligt 24 § i den lagen. I ett sådant fall skulle en inteckningshavare eller den som skrivits in som ägare till ett luftfartyg i inskrivningsregistret eller den till vars förmån en anteckning i detta register gäller kunna drabbas av en rättsförlust. Förevarande paragraf syftar till att förhindra detta och det krävs därför att de som berörs av införingarna i inskrivningsregistret samtycker till avregistreringen.

Den prövning som sker enligt bestämmelsen är av formell natur. Det skall i detta sammanhang inte prövas om t.ex. en inskrivning är materiellt giltigt eller om rättigheten som den avser har upphört att gälla. Om den som är inskriven som nyttjanderättshavare eller en inteckningshavare motsätter sig avregistrering, får någon sådan inte ske. Om den som begärt avregistreringen, dvs. ägaren till luftfartyget, anser att en sådan inskrivning inte längre är giltig, kan denne enligt 2 h § lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg begära att inskrivningen avförs.

I de fall förvärv, nyttjanderätt eller inteckning finns inskrivna i registret, krävs medgivande av den som inskrivningen gäller till förmån för, dvs. rättighetsinnehavaren. Samtycke krävs också, om det har gjorts en anteckning i inskrivningsregistret enligt 2 a § i nämnda lag, dvs. en anteckning om äganderättsförbehåll eller villkor som innebär att det finns inskränkningar i ägarens rätt att förfoga över luftfartyget. Samtycke skall i dessa fall ges av den som anteckningen gäller till förmån för. Med detta avses t.ex. den som innehar rätten enligt ett äganderättsförbehåll.

Om samtycke till avregistrering inte lämnas, skall inskrivningsmyndigheten enligt 58 § 11 anteckna detta i inskrivningsregistret för luftfartyg.

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

1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om inskrivning av förvärv av och nyttjanderätt till luftfartyg samt om inteckning i luftfartyg.

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

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

Paragrafen innehåller dels information om lagens innehåll och en påminnelse om de internationella reglerna, dels en avgränsning av lagens tillämpningsområde.

I paragrafens *första stycke* finns information om lagens innehåll. En nyhet är att det görs möjligt att med sakrättslig verkan skriva in förvärv av luftfartyg och nyttjanderätt till luftfartyg. I likhet med utredningens förslag har ordet *förvärv* av luftfartyg använts. Ordet ”förvärv” har använts för att behålla likheten med reglerna om inskrivning av fastigheter och skepp. Den rättighet som skyddas är äganderätt. Till skillnad från vad som gäller vid inskrivning av skepp, där inskrivningen av förvärv är obligatorisk, är inskrivningen här frivillig. Förvärvet av ett luftfartyg kan således ha skett långt innan inskrivning av förvärvet söks. Det förvärv som ligger till grund för inskrivningen kan också ha skett när luftfartyget befann sig utomlands och inte var registrerat i det svenska luftfartygsregistret. Detta hindrar inte att inskrivning sker.

Paragrafens *andra stycke* anger lagens tillämpningsområde. Lagen skall som tidigare vara tillämplig endast på luftfartyg som är införda i det svenska luftfartygsregistret. Att ett luftfartyg har förts in i bihanget till luftfartygsregistret medför inte att lagen blir tillämplig. För de luftfartyg som inte är införda i luftfartygsregistret blir således allmänna principer om sakrätt till lös egendom tillämpliga.

Om ett luftfartyg avregistreras ur luftfartygsregistret är lagen inte längre tillämplig på luftfartyget. Detta får till följd att inskrivningar eller anteckningar i inskrivningsregistret skall avföras. En särskild regel om detta finns i 24 §. För att en avregistrering skall kunna göras krävs dock rättighetsinnehavarnas medgivande enligt 2 kap. 9 § luftfartslagen.

Bestämmelserna om inskrivning av förvärv och nyttjanderätt är också tillämpliga på andelar i luftfartyg. En inteckning kan däremot inte beviljas i en andel i ett luftfartyg enligt 3 § tredje stycket.

Tredje stycket har ändrats så att den aktuella lagen anges i lagtexten. Ändringen innebär inte någon saklig förändring.

1 a §

För inskrivning enligt denna lag skall ett register föras med hjälp av automatiserad behandling, benämnt inskrivningsregistret för luftfartyg. Det skall ge offentlighet åt den information som ingår i registret.

Regeringen meddelar föreskrifter om inskrivningsregistrets innehåll, närmare ändamål och behandling av uppgifter samt om personuppgiftsansvar enligt personuppgiftslagen (1998:204).

Regeringen får meddela föreskrifter om expeditionsavgifter för bevis om inskrivningsåtgärd.

I paragrafen, som är ny, anges att det skall föras register över inskrivningen. Paragrafen innehåller vidare bl.a. ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om expeditionsavgifter. Bestämmelserna i paragrafen har utformats efter förebild av 2 kap. 1 § lagen (2003:000) om företagsinteckning (tidigare 4 kap. 1 § lagen (1984:649) om företagshypotek). Övervägandena finns i avsnitt 6.4.1.

Första stycket motsvarar i huvudsak nuvarande 2 § andra stycket och föreskriver att det för inskrivning enligt denna lag skall finnas ett inskrivningsregister för luftfartyg och att detta skall vara datoriserat. Bestämmelsen beskriver vidare syftet med registret, nämligen att ge offentlighet åt den information som ingår i registret. Detta utgör registrets grundläggande ändamål.

Av *andra stycket* framgår att regeringen meddelar föreskrifter om registrets innehåll, närmare ändamål och behandling av uppgifter och om personuppgiftsansvar enligt personuppgiftslagen. Registret kommer inte att bli särskilt omfattande och uppgifterna som införs är inte av särskilt känsligt slag. Det har därför ansetts tillfyllest att ta in bestämmelserna om registrets innehåll i en förordning.

I *tredje stycket* ges regeringen bemyndigande att meddela föreskrifter om expeditionsavgifter. Eftersom inskrivningsverksamheten flyttas från allmän domstol kommer förordningen (1987:452) om avgifter vid de allmänna domstolarna inte längre vara tillämplig.

1 b §

Inskrivningsärenden enligt denna lag handläggs av en för hela landet gemensam inskrivningsmyndighet. Regeringen bestämmer vilken myndighet som skall vara inskrivningsmyndighet.

Paragrafen, som är ny, behandlar den myndighet som skall handlägga inskrivningsärenden. Bestämmelsen i paragrafen har utformats efter förebild av 2 kap. 2 § lagen (2003:000) om företagsinteckning (tidigare 4 kap. 2 § lagen (1984:649) om företagshypotek). Övervägandena finns i avsnitt 6.4.1.

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 2 § första stycket.

2 §

Den som har förvärvat äganderätt till ett luftfartyg får ansöka om inskrivning av förvärvet.

Paragrafen, som är ny, innehåller den grundläggande regeln om inskrivning av förvärv av luftfartyg. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.1.

Paragrafen behandlar frågan om vem som kan ansöka om inskrivning av ett förvärv. Förutsättningar för att bevilja en sådan ansökan framgår motsatsvis av 45 §.

Paragrafen kompletteras av bestämmelserna i 2 a och 2 c–2 e §§. Den är enligt 1 § andra stycket även tillämplig på andelar i luftfartyg. Även den som äger en andel av ett luftfartyg kan alltså ansöka om inskrivning av sitt förvärv.

2 a §

Om ett förvärv av ett luftfartyg är föremål för ett äganderättsförbehåll eller är beroende av något annat villkor som inskränker rätten att överlåta, upplåta eller inteckna luftfartyget, får den som ansöker om inskrivning av ett förvärv enligt 2 § ansöka om att en anteckning om förbehållet eller villkoret skall göras i registret.

En ansökan enligt första stycket får också göras av den till vars förmån förbehållet eller villkoret gäller.

I paragrafen, som är ny, behandlas frågan om hur äganderättsförbehåll och villkor som innebär inskränkningar i förvärvarens rätt skall hanteras. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.2.

Av *första stycket* framgår att en förutsättning för att inskrivningsmyndigheten skall kunna göra en anteckning om ett förbehåll eller villkor är att antingen den som har ansökt om inskrivning av ett förvärv eller den till vars förmån förbehållet eller villkoret gäller ansöker om detta. Vem som kan innefattas i denna kategori behandlas i kommentaren till 2 kap. 9 § luftfartslagen. Myndighetens möjligheter att inhämta utredning m.m. framgår av 43 och 44 §§.

I 45 § andra stycket anges under vilka förutsättningar en ansökan skall avslås. Avslagsgrunderna svarar mot innehållet i förevarande paragraf.

Som framgår av ordalydelsen kan en anteckning avse ett äganderättsförbehåll. Det är dock inte nödvändigt att villkoret benämns just äganderättsförbehåll, utan det avgörande är den faktiska innebörden av villkoret. En anteckning kan också avse andra villkor som innebär att förvärvarens förfoganderätt inskränks. Detta kan exempelvis vara ett avtalsvillkor som innebär att förvärvaren inte får överlåta luftfartyget vidare. Anteckning av villkor är främst avsedd att äga rum i samband med att inskrivning av förvärv sker. Ett villkor behöver i och för sig inte antecknas i registret för att bli gällande mellan parterna, men för att det skall anses ha kommit till tredje mans kännedom krävs att det förs in i registret.

Paragrafen innehåller inte någon begränsning i tid avseende när ansökan om anteckning får ske. Det är alltså möjligt att göra en sådan ansökan samtidigt med en ansökan om inskrivning av ett förvärv eller vid en senare tidpunkt.

Av *andra stycket* framgår att en ansökan också får göras av den till vars förmån förbehållet eller villkoret gäller, t.ex. den som innehar rätten enligt ett äganderättsförbehåll.

2 b §

Den som har förvärvat nyttjanderätt till ett luftfartyg genom upplåtelse av den inskrivne ägaren får ansöka om inskrivning av nyttjanderätten.

En sådan ansökan får också göras avseende en upplåtelse som gjorts av någon annan än den inskrivne ägaren, om upplåtaren förvärvat luftfartyget före upplåtelsen och senast på samma inskrivningsdag som ansökan om inskrivning av nyttjanderätt görs söker inskrivning för sitt förvärv.

Paragrafen, som är ny, innebär att det blir möjligt att skriva in förvärv av nyttjanderätt till ett luftfartyg. Övervägandena finns i avsnitt 6.3.

I *första stycket* anges på motsvarande sätt som i 2 § vem som får ansöka om inskrivning av nyttjanderätt. En förutsättning för att inskrivning skall kunna ske är att nyttjanderätten har upplåtits av den som är inskriven som ägare till luftfartyget. Endast nyttjanderättsupplåtelse i första hand kan alltså skrivas in.

Det finns inte några begränsningar vad avser nyttjanderättsavtalets varaktighet. Även nyttjanderätt som gäller under kort tid kan skrivas in.

I *andra stycket* finns en särskild regel som aktualiseras i de fall där upplåtaren inte är inskriven som ägare. Nyttjanderätten kan ofta upplåtas samtidigt som ett luftfartyg överlåts. För att möjliggöra att ansökan om inskrivning av förvärvet och nyttjanderätten sker i ett sammanhang är det

därför tillräckligt att upplåtaren senast på samma inskrivningsdag söker inskrivning av förvärvet. Om ansökan av inskrivning av förvärvet avslås, blir en följd att även ansökan om inskrivning av nyttjanderätten skall avslås (se 46 § 3).

2 c §

En införing i inskrivningsregistret för luftfartyg skall, från och med den inskrivningsdag då ärendet om införingen togs upp, anses känd för var och en vars rätt till luftfartyget beror av god tro om en omständighet som införingen avser.

Paragrafen, som är ny, ger uttryck för den publicitetsverkan som inskrivningsregistret för luftfartyg har. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.3.

Bestämmelsen innebär att en uppgift i registret skall anses känd för var och en vars rätt till luftfartyget är beroende av god tro om en omständighet som införingen avser från och med den dag då ärendet om införingen togs upp. I och med detta kan ingen vara i god tro avseende ett förhållande som införts i registret. Detta innebär att de rättigheter som finns införda i registret vid en viss tidpunkt är skyddade mot ett förfogande över luftfartyget vid denna tidpunkt. På samma sätt erhålls också skydd för de anteckningar som förts in i registret.

En förvärvare av ett luftfartyg bör således efter utgången av inskrivningsdagen kontrollera såväl vilka uppgifter som registret innehåller som eventuella ineliggande inskrivnings- eller anteckningsärenden för luftfartyget och först i samband med detta sluta förvärvsavtalet.

Bestämmelsen har även betydelse vid tillämpning av 2 d, 45 och 46 §§.

2 d §

Ett förvärv av äganderätt till ett luftfartyg skall gälla även om överlåtaren inte hade rätt att överlåta luftfartyget, om

- 1. överlåtarens rätt till luftfartyget var inskriven när överlåtelsen skedde,*
- 2. förvärvaren har ansökt om inskrivning av förvärvet och inte kände till eller borde ha känt till bristen i överlåtarens rätt att förfoga över luftfartyget när ansökan gjordes, samt*
- 3. inskrivning därefter beviljas.*

Om förvärv genom exekutiv försäljning finns bestämmelser i utökningsbalken.

Paragrafen, som är ny, behandlar frågan om godtrosförvärv av luftfartyg. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.3.

Paragrafens *första stycke* innebär, tillsammans med 1 § andra stycket, att en särregel införs för godtrosförvärv av luftfartyg som finns införda i luftfartygsregistret. Lagen (1986:796) om godtrosförvärv av lösöre är således inte tillämplig på dessa luftfartyg. Däremot tillämpas denna lag även i fortsättningen på luftfartyg som inte är registrerade i luftfartygsregistret.

Bestämmelsen reglerar hur konkurrerande förvärv skall hanteras i de fall då överlåtaren vid endera av dem eller båda inte hade rätt att överlåta luftfartyget. Det kan exempelvis röra sig om att någon sålt luftfartyget till två olika personer, s.k. tvesalu. Vid den andra överlåtelsen hade ju överlåtaren inte rätt att överlåta luftfartyget på nytt. Den som överlåter ett luftfartyg kan också av andra skäl ha varit förhindrad att förfoga över det,

t.ex. genom ett villkor om överlåtelseförbud. Paragrafen innebär att sådana överlåtelser under vissa förutsättningar ändå kan komma att bli gällande.

Tre krav måste vara uppfyllda för att en överlåtelse som sker trots att överlåtaren inte hade rätt att överlåta luftfartyget skall bli gällande.

För det första krävs att överlåtaren är inskriven som ägare när överlåtelsen skedde. I detta avseende är det således tidpunkten för överlåtelsen som är avgörande. Detta innebär att ett godtrosförvärv inte kan ske om överlåtaren först efter den tidpunkt då överlåtelsen ägde rum skrivits in som ägare. Det är inte tillräckligt att ansökan om inskrivning gjorts utan denna måste ha lett till ett införande i registret före tidpunkten för överlåtelsen.

För det andra krävs att förvärvaren har ansökt om inskrivning av sitt förvärv och var i god tro om överlåtarens rätt att förfoga över luftfartyget när ansökan gjordes. Förvärvaren är inte i god tro om han eller hon kände till eller bort känna till att överlåtaren inte hade en sådan rätt. Förvärvaren måste vara i god tro under tiden fram till dess att ansökan om inskrivning görs. Det är alltså inte tillräckligt att förvärvaren var i god tro vid tidpunkten för överlåtelsen. Vid bedömning av om förvärvaren varit i god tro anses denne enligt 2 c § känna till de uppgifter som är införda eller för vilka inskrivning sökts senast samma dag som förvärvaren ansöker om inskrivning. Om någon annan har ansökt om inskrivning av förvärv av luftfartyget eller det finns en anteckning som innebär att överlåtarens rätt att förfoga över det var inskränkt, är förvärvaren således inte i god tro. En speciell situation kan uppstå om det på samma inskrivningsdag ges in två ansökningar om inskrivning av förvärv som grundas på överlåtelser från den som är inskriven som ägare. I det fallet har det äldsta avtalet företräde. Vid den senare överlåtelsen hade ju överlåtaren inte rätt att förfoga över luftfartyget. Av 2 c § följer att den senare förvärvaren anses känna till detta vid tidpunkten för hans eller hennes ansökan om inskrivning. I vissa fall kan det vara svårt att avgöra i vilken tidsordning överlåtelseerna skett. Inskrivningsmyndigheten måste dock ta ställning i den frågan. Myndigheten har i dessa fall möjlighet att infordra kompletterande utredning enligt 43 §.

Det krävs slutligen att förvärvarens ansökan om inskrivning av förvärvet beviljas. Bestämmelser om detta finns i 45 §. I 45 § första stycket fjärde punkten finns avslagsgrunder som svarar mot innehållet i förevarande paragraf.

Av *andra stycket* framgår att paragrafen inte är tillämplig vid exekutiv försäljning. Då tillämpas i stället 14 kap. 3 § UB.

Om någon lider förlust till följd av bestämmelsen i första stycket kan denne ha rätt till ersättning från staten enligt 51 §.

2 e §

Om ett luftfartyg har överlåtit och inskrivning har sökts för förvärvet, får luftfartyget efter utgången av den inskrivningsdag då ansökan gjordes inte tas i anspråk för en annan fordran mot överlåtaren än för sådan som är förenad med in-teckning som sökts före denna inskrivningsdag eller för vilken luftpanträtt eller retentionsrätt gäller i luftfartyget.

Om ansökan om inskrivning avslås, får luftfartyget tas i anspråk utan de begränsningar som anges i första stycket.

I denna paragraf, som är ny, behandlas det s.k. borgenärsskyddet vid överlåtelse av luftfartyg. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.3.

Första stycket innebär att den som förvärvat ett luftfartyg och ansökt om inskrivning av detta erhåller sakrättsligt skydd gentemot överlåtarens borgenärer, förutsatt att ansökan beviljas. Det sakrättsliga skyddet för förvärvaren knyts till inskrivningen och inträder från den inskrivningsdag då ansökan gjordes.

Bestämmelsen innebär att det sakrättsliga skyddet för förvärvaren inte är beroende av att denne fått luftfartyget i sin besittning. Förvärvaren är skyddad även om luftfartyget finns kvar i överlåtarens besittning. Traditionsprincipen gäller således inte. Omvänt innebär detta att så länge inskrivning inte har sökts för ett förvärv gäller överlåtelsen inte mot överlåtarens borgenärer. Dessa kan utan hinder av överlåtelsen, och oavsett om de känner till denna eller inte, genom att t.ex. ansöka om utmätning mot överlåtaren ta luftfartyget i anspråk för fordringar mot denne. Detta gäller även om förvärvaren skulle ha fått luftfartyget i sin besittning.

Sedan inskrivning sökts kan egendomen i princip inte längre tas i anspråk för fordringar mot överlåtaren. Denna regel är dock inte utan undantag. En inskrivningsansökan ger inte förvärvaren företräde framför en fordran för vilken kvarstad eller utmätning meddelats i egendomen. Den ger inte heller förvärvaren skydd om överlåtaren försatts i konkurs innan ansökan gjordes. En ansökan om inskrivning av ett förvärv påverkar inte heller sådana fordringar som är förenade med inteckning i luftfartyget och inte heller sådana som gäller i luftfartyget på grund av retentionsrätt eller luftpanträtt.

Regeln om borgenärsskydd på grund av inskrivning tillämpas på köp, byte och gåva. Den gäller däremot inte för förvärv genom arv, testamente, bolagsskifte eller andra s.k. universalfång. Vid sådana förvärv inträder den nye ägaren i den tidigare ägarens ställning. Detta innebär att tillgångarna fortfarande kan tas i anspråk för betalning av den tidigare ägarens skulder.

Av *andra stycket* följer att begränsningarna i första stycket inte gäller om ansökan om inskrivning avslås.

2f§

Nyttjanderätt till ett luftfartyg gäller mot ny ägare till luftfartyget, om inskrivning av nyttjanderätten sökts senast på inskrivningsdagen före den inskrivningsdag då den nye ägaren ansöker om inskrivning av sitt förvärv.

Ett luftfartyg får inte till skada för nyttjanderättshavaren tas i anspråk för annan fordran mot upplåtaren än för sådan som är förenad med inteckning som sökts före den dag då inskrivning av nyttjanderätten sökts eller för vilken luftpanträtt eller retentionsrätt gäller i luftfartyget.

Paragrafen, som är ny, anger vilket sakrättsligt skydd en nyttjanderätt får genom inskrivning. Övervägandena finns i avsnitt 6.3.

Första stycket behandlar det skydd nyttjanderättshavare har mot en ny ägare till luftfartyget. Om det finns en inskriven nyttjanderätt, gäller denna även mot en ny ägare. Av 2 c § följer att den som köper ett luftfartyg måste kontrollera såväl innehållet i inskrivningsregistret som

eventuella ineliggande inskrivningsärenden för att vara säker på att luftfartyget inte belastas av en nyttjanderätt.

Andra stycket behandlar skyddet för en inskriven nyttjanderätt gentemot fordringsanspråk mot ägaren. En inskriven nyttjanderätt har inte företräde framför sådana fordringar för vilka inteckning beviljats eller sökts före det att nyttjanderätten skrevs in och sådana fordringar för vilka luftpanträtt eller retentionsrätt gäller i luftfartyget.

Bestämmelserna har betydelse vid tillämpning av reglerna i utsökningsbalken om luftfartyg.

2 g §

Talan om bättre rätt till ett luftfartyg kan med laga verkan riktas mot den som senast beviljats eller sökt inskrivning för sitt förvärv, även om denne innan talan väcktes överlätit egendomen till någon annan. Den till vilken överlåtelsen skett har i rättegången samma ställning som om överlåtelsen skett under rättegången.

Första stycket skall också tillämpas när någon vill söka betalning ur ett luftfartyg för en fordran som är förenad med inteckning eller för vilken luftpanträtt eller retentionsrätt gäller i luftfartyget. Om en tvist som rör äganderätten är antecknad i registret, får talan om betalning också riktas mot den som har äganderättsanspråk på luftfartyget.

I denna paragraf, som är ny, behandlas frågan om s.k. processlegitimation. Paragrafen bygger på 2 kap. 11 § sjölagen och 18 kap. 9 och 10 §§ JB och är avsedd att tillämpas på motsvarande sätt. Paragrafen är dock bara tillämplig när någon är inskriven som ägare, eller har ansökt om detta, i inskrivningsregistret för luftfartyg.

Första stycket innebär att den som vill väcka talan om bättre rätt till ett luftfartyg för vilket det finns en inskriven ägare eller en ansökan om inskrivning av förvärv, kan välja mot vem talan skall föras. Talan kan riktas antingen mot den som är inskriven som ägare (eller ansökt om inskrivning av förvärv) eller mot den till vilken luftfartyget överlåtits.

Om svaranden har överlätit luftfartyget till någon annan innan talan om bättre rätt väcktes, får den senare samma ställning i rättegången som om överlåtelsen skett under rättegången. Denne kan därmed intervensera i rättegången enligt 14 kap. rättegångsbalken och kan dessutom föreläggas att göra detta.

Regeln är tillämplig även i de fall luftfartyget ägs av flera. Talan kan under samma förutsättningar riktas mot den som är inskriven som ägare eller ansökt om detta eller mot den till vilken andelen överlåtits.

Andra stycket innebär att första stycket skall tillämpas på motsvarande sätt när betalning söks ur ett luftfartyg för en fordran som förenad med inteckning för vilken det sökts inskrivning eller för en fordran som är förenad med luftpanträtt eller retentionsrätt. Om det pågår en tvist om äganderätten, vilken har antecknats i inskrivningsregistret, kan borgenären välja att rikta talan mot den som innehar fartyget med äganderättsanspråk. Borgenärens rätt till betalning ur luftfartyget gäller alltså oavsett vem som innehar det.

2 h §

Den som är inskriven som ägare eller nyttjanderättshavare eller den till vars förmån ett antecknat förbehåll eller villkor gäller, får ansöka om att rättigheten, förbehållet eller villkoret skall avföras ur registret.

Paragrafen, som är ny, behandlar frågan om avförande av en tidigare inskriven ägande- eller nyttjanderätt eller en anteckning om förbehåll eller villkor. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.2.

En uppgift skall bara avföras ur registret om den som är inskriven som ägare eller nyttjanderättshavare eller den som ett förbehåll eller villkor gäller till förmån för begär det (jfr kommentaren till 2 kap. 9 § luftfartslagen). Paragrafen kompletteras av 47 a §.

Avföranden som sker enligt denna paragraf skall skiljas från sådana avföranden som beror på att luftfartyget inte längre är registrerat i luftfartygsregistret. Detta regleras i 24 §.

3 §

Efter medgivande av den som är inskriven som ägare, får ett luftfartyg genom inskrivning i inskrivningsregistret för luftfartyg intecknas till säkerhet för fordran på ett visst penningbelopp.

En inteckning får till säkerhet för en och samma fordran meddelas i flera luftfartyg, men inte på ett sådant sätt, att något av dem kommer att besväras av en inteckning, som inte gäller med samma förmånsrätt i de övriga. Ett luftfartyg som är intecknat för samma fordran som ett annat luftfartyg, får inte intecknas särskilt.

En inteckning får inte meddelas i en andel av ett luftfartyg.

Paragrafen behandlar inteckning i luftfartyg till säkerhet för en fordran.

Första stycket har ändrats på grund av att inskrivningsboken har ersatts av inskrivningsregistret för luftfartyg och att det blir möjligt att skriva in förvärv av luftfartyg.

Ändringarna i första stycket innebär också att det, för att inteckning skall kunna beviljas krävs att den som äger luftfartyget skrivs in som ägare. Ändringen innebär inte någon förändring för de inteckningar som finns inskrivna i inskrivningsboken vid ikraftträdandet (se punkten 3 i övergångsbestämmelserna).

I andra och tredje stycket har det gjorts vissa språkliga ändringar.

4 §

Inteckning i luftfartyg får, om den som är inskriven som ägare medger det, beviljas att gälla även i lager av reservdelar, eller i en andel i ett sådant lager, som tillhör ägaren till luftfartyget, om delarna till art och ungefärligt antal förtecknats i fordringshandlingen eller i en bilaga till denna och förvaras på angivna platser här i landet eller i annan stat som tillträtt den i Genève den 19 juni 1948 avslutade konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg. Vid sådan inteckning skall 3 § andra stycket tillämpas på motsvarande sätt.

Till reservdelar räknas föremål som är avsedda att monteras på eller i ett luftfartyg i stället för delar eller föremål som tagits bort därifrån, såsom delar av flygkroppen samt motorer, propellrar, radioutrustning och instrument eller delar därav.

Paragrafen behandlar inteckning som beviljas att gälla även i lager av reservdelar.

Första stycket har ändrats på grund av att inskrivningsboken har ersatts av inskrivningsregistret för luftfartyg och att det blir möjligt att skriva in förvärv av luftfartyg.

Vidare har det gjorts vissa språkliga ändringar.

6 §

När ansökan om inteckning görs skall fordringshandlingen ges in i original.

Första stycket har ändrats språkligt. Det nuvarande andra stycket har flyttats till 47 §.

11 §

En överlåtelse av ett luftfartyg eller en andel i ett luftfartyg hindrar inte att luftfartyget intecknas på grund av överlåtarens medgivande, om ansökan om inteckningen gjorts senast inskrivningsdagen före den inskrivningsdag då den nye ägaren söker inskrivning av sitt förvärv.

Första stycket har ändrats redaktionellt. Det nuvarande andra stycket har flyttats till 47 §.

15 §

Omfattar *en* inteckning även reservdelar, *har* inteckningshavaren panträtt i dessa, *om han eller hon vid förvaringsplatsen har anslagit ett väl synligt tillkännagivande* om inteckningen, med angivande av dess omfattning, inteckningshavarens namn och adress, *och* att inteckningen *har skrivits in i inskrivningsregistret för luftfartyg.*

Paragrafen har ändrats på grund av att inskrivningsboken har ersatts av inskrivningsregistret för luftfartyg. Vidare har det gjorts vissa språkliga ändringar.

19 b §

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

Paragrafen har endast ändrats språkligt.

21 §

Vill ägaren *till* intecknad egendom *byta ut* en inteckningshandling *mot* en eller flera andra handlingar *som innehåller* medgivande av inteckning för motsvarande belopp, *skall dessa handlingar, ges in till inskrivningsmyndigheten. I inskrivningsregistret för luftfartyg görs anteckning om utbytet och på* den eller de nya inteckningshandlingarna *görs de anmärkningar som är av betydelse för* inteckningsrättens bedömande. *Ett utbyte kan också ske på begäran av en* inteckningshavare, *om* den intecknade egendomens ägare samtyckt till åtgärden.

Paragrafen behandlar utbyte av inteckningshandlingar.

Paragrafen har ändrats på grund av att inskrivningsboken har ersatts av inskrivningsregistret för luftfartyg.

Med ”ägaren” avses i första hand den som är inskriven som ägare i inskrivningsregistret för luftfartyg. Eftersom inskrivningen av förvärv är frivillig är det dock inte säkert att det gjorts någon sådan inskrivning om inteckningen beviljats före ikraftträdandet. I dessa fall kan ledning hämtas i den ägaruppgift som är antecknad i luftfartygsregistret.

Vidare har det gjorts vissa språkliga ändringar.

22 §

Efter medgivande av ägaren till ett luftfartyg får en inteckning dödas helt eller för visst belopp eller, där flera luftfartyg är intecknade för samma fordran, i visst luftfartyg. I samband med ansökan om dödande skall inteckningshandlingens ges in till inskrivningsmyndigheten.

Under de *förutsättningar* som *anges* i första stycket *kan innehavaren av en* inteckning som *även* omfattar reservdelar, få inteckningen dödad i samtliga reservdelar eller i de reservdelar som förvaras på viss plats.

Dödande av *en* inteckning i *ett* visst luftfartyg eller i reservdelar *får inte ske på ett sådant sätt*, att inteckningsförhållandena efter åtgärden *strider* mot *bestämmelserna* i 3 § andra stycket eller 4 § första stycket.

Paragrafen behandlar dödande av inteckningar.

Den har ändrats på grund av att inskrivningsboken har ersatts av inskrivningsregistret för luftfartyg.

Angående ordet ”ägaren”, se kommentaren till 21 §.

Vidare har det gjorts vissa språkliga ändringar.

24 §

Om ett luftfartyg avförs ur luftfartygsregistret, skall de inskrivningar eller anteckningar som finns avseende luftfartyget i inskrivningsregistret för luftfartyg avföras.

Paragrafen behandlar avföranden ur inskrivningsregistret för luftfartyg.

Paragrafen har ändrats på grund av att inskrivningsboken för luftfartyg har ersatts av inskrivningsregistret för luftfartyg samt att inskrivningsregistret innehåller även andra inskrivna rättigheter än inteckningar.

Paragrafen innebär att införingarna automatiskt skall avföras om ett luftfartyg avregistreras ur luftfartygsregistret. Förutsättningarna för att ett luftfartyg skall kunna avregistreras ur luftfartygsregistret framgår av 2 kap. 9 § luftfartslagen.

29 §

Har *ägaren till* intecknad egendom gjort *en* avbetalning *på det intecknade beloppet*, är inteckningshavaren, *om inte* annat förbehåll *gjorts*, *skyldig* att på begäran av ägaren och mot förskott *på kostnaden för detta visa upp* inteckningshandlingen för avbetalningens antecknande i *inskrivningsregistret för luftfartyg*. I *registret* skall *det* anmärkas, att handlingen *inte längre ger* inteckningsrätt för *det* avbetalade beloppet.

Sedan anteckning om avskrivning *enligt första stycket* har skett, *får, om ägaren begär det och ger in en handling som innehåller ett sådant* medgivande som *avses* i 5 §, *en* inteckning *på ett* belopp motsvarande vad som avskrivits meddelas att gälla med förmånsrätt näst efter inteckningshavarens återstående fordran. Ägaren *skall dock utan att inteckningshandlingen visas upp, kunna* få inteckningen dödad till belopp motsvarande vad som avskrivits.

Paragrafen behandlar avbetalning på intecknade belopp.

Paragrafen har ändrats på grund av att inskrivningsboken har ersatts av inskrivningsregistret för luftfartyg. På samma sätt som angetts i kommentaren till 21 § avses med uttrycket ägaren i första hand den som är inskriven som ägare.

Vidare har det gjorts vissa språkliga ändringar.

36 §

En inteckning är *utan verkan om den* har meddelats *trots att den som medgett inteckningen var försatt i konkurs när ansökan om inteckning gjordes, eller ett beslut om egendomsavträde meddelades samma dag som ansökan gjordes.*

Denna paragraf har ändrats till följd av att 13 § upphävs. Bestämmelsen är avsedd att vara tillämplig även i de fall då inteckningen medgetts av flera. Ändringen innebär inte någon förändring i sak.

I 47 § 3 finns en avslagsgrund med motsvarande innehåll.

Av 58 § 3 framgår att inskrivningsmyndigheten skall göra en anteckning i inskrivningsregistret för luftfartyg, om en inteckning är ogiltig enligt förevarande bestämmelse.

38 §

Inskrivningsärenden är enligt denna lag ärenden om

- 1. inskrivning av förvärv av luftfartyg,*
- 2. inskrivning av nyttjanderätt till luftfartyg,*
- 3. inteckning i luftfartyg eller reservdelar till luftfartyg,*
- 4. annan införing i inskrivningsregistret för luftfartyg som görs på grund av föreskrift i lag eller annan författning, och*
- 5. avförande av en införing enligt 1–4 ur inskrivningsregistret för luftfartyg som görs på grund av föreskrift i lag eller annan författning.*

Inskrivningsärenden tas upp på inskrivningsdag. Sådan hålls till klockan tolv varje måndag, tisdag, onsdag, torsdag och fredag som inte är helgdag. Som helgdag anses även midsommarafton, julafton och nyårsafton. En ansökan som kommer in efter klockan tolv anses gjord följande inskrivningsdag.

Regeringen meddelar närmare föreskrifter om inskrivningsförfarandet.

Paragrafen, som är ny, behandlar begreppen inskrivningsärende och inskrivningsdag och innehåller en upplysning om att regeringen har möjlighet att meddela föreskrifter om inskrivningsförfarandet. Paragrafen motsvarar i huvudsak 2 kap. 15 § sjölagen.

I *första stycket* av denna paragraf definieras vad som är inskrivningsärenden. Med ”annan införing” åsyftas i första hand de anteckningar rörande vissa inskrivningsrättsligt relevanta förhållanden som regleras i 2 a § samt i 57 och 58 §§.

I *andra stycket* anges vilka dagar som är inskrivningsdagar, dvs. på vilka dagar som inskrivningsärenden kan tas upp. Ansökan som kommer in till inskrivningsmyndigheten under löpande inskrivningsdag skall tas upp till handläggning på den inskrivningsdagen. Det kan emellertid ske först när inskrivningsdagen har löpt ut, eftersom det är först då som ansökningen är gjord i rättslig mening. Ansökan som kommer in mellan två inskrivningsdagar anses gjord på den senare dagen. Från utgången av en inskrivningsdag till utgången av nästa inskrivningsdag är det inskrivningsrättsliga läget statiskt.

Tredje stycket motsvarar i huvudsak nuvarande 53 §.

38 a §

Vid handläggning hos inskrivningsmyndigheten av inskrivningsärenden tillämpas inte bestämmelserna i 10 § andra stycket, 27 och 28 §§ förvaltningslagen (1986:223).

Paragrafen, som är ny, anger vilka bestämmelser i förvaltningslagen som inte är tillämpliga på inskrivningsförfarandet. Paragrafen motsvarar 2 kap. 15 a § sjölagen.

Eftersom ärendehanteringens övertas av en förvaltningsmyndighet kommer förvaltningslagen att vara tillämplig. Se närmare avsnitt 6.4.2. Av 3 § förvaltningslagen följer att den lagen inte gäller i de fall

särreglering förekommer. Således kommer förvaltningslagens regler gälla endast om någon motsvarande reglering inte finns i lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg.

Av paragrafen framgår att bestämmelserna i förvaltningslagen om omprövning av beslut inte är tillämpliga. Detta är i överensstämmelse med vad som gäller vid handläggningen av inskrivningsärenden inom t.ex. fastighets- och sjörätten (se t.ex. prop. 2000/01:88 s. 51). Med hänsyn till intresset av att inskrivningsmyndigheten utan särskilda undersökningar skall kunna avsluta pågående inskrivningsdag är inte heller reglerna i 10 § andra stycket förvaltningslagen om betydelsen av att en handling har avskiljts för myndigheten på ett postkontor tillämpliga.

39 §

Hos inskrivningsmyndigheten skall det föras dagbok över inskrivningsärendena. Handlingarna i sådana ärenden skall föras samman i akter.

Om sökanden eller någon annan har lämnat en uppgift eller avgett en förklaring av betydelse för ärendets prövning eller om en särskild utredning har verkställts i ärendet, skall anteckning om det göras i dagboken eller i akten. I dagboken eller akten skall även tas upp kallelser, förelägganden och beslut som inte skall föras in i inskrivningsregistret för luftfartyg.

Vite som inskrivningsmyndigheten förelägger med stöd av denna lag döms ut av myndigheten.

Paragrafen, som är ny, behandlar dagboks- och aktföring samt utdömmande av vite. Paragrafen svarar mot 2 kap. 16 § sjölagen.

Första stycket motsvarar – med mindre redaktionella skillnader – nuvarande 45 § och 47 § första stycket. Närmare föreskrifter meddelas av regeringen (jfr 38 § tredje stycket).

Andra stycket överensstämmer i huvudsak med nuvarande 47 § andra stycket. Nytt är att i akten eller i dagboken även skall tas upp kallelser, förelägganden och andra beslut än de som skall föras in i inskrivningsregistret med stöd av den föreslagna 41 §.

I 48 § andra stycket har införts en möjlighet att förelägga vite. Av *tredje stycket* framgår att inskrivningsmyndigheten prövar frågor om utdömmande av vite.

40 §

En ansökan i ett inskrivningsärende skall göras skriftligen.

I paragrafen, som är ny, anges att en ansökan i ett inskrivningsärende skall vara skriftlig.

41 §

Ett beslut, som innebär att en ansökan i ett inskrivningsärende bifalls, avslås eller förklaras förfallen eller att ärendet skjuts upp, skall föras in i inskrivningsregistret för luftfartyg. Innebär beslutet att ansökan inte bifalls, skall skälen för beslutet antecknas i dagboken eller akten.

Ett beslut som skall föras in i registret meddelas genom en sådan införing och skall anses ha det innehåll som framgår av registret.

Ett beslut om inteckning skall antecknas på den handling som ligger till grund för ansökan om inteckning. Bevis angående inteckning i reservdelar skall innehålla en upplysning om vad som anges i 15 §.

Paragrafen, som är ny, behandlar registrering och anteckning av inskrivningsmyndighetens beslut. Paragrafens första och andra stycken motsvarar 2 kap. 17 § sjölagen.

Första stycket innehåller en förteckning över de beslut i inskrivningsärenden som skall föras in i inskrivningsregistret (jfr 48 § angående rättelse). Alla slutliga beslut skall föras in i registret. Vidare måste, med hänsyn till de rättsverkningar som knyts till en inskrivningsansökan, även viss införing ske i registret den inskrivningsdag en ansökan första gången behandlas, även om beslutet endast innebär uppskov. Däremot finns det ingen anledning att i registret föra in förberedande beslut som inte kan medföra någon rättsverkan. Sådana beslut tas upp i dagboken eller akten (jfr 39 § andra stycket).

I *andra stycket* föreskrivs att beslut som skall föras in i inskrivningsregistret meddelas genom sådan införing och skall anses ha det innehåll som framgår av registret. Det betyder 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, trots att det får rättsverkan redan från utgången av nämnda inskrivningsdag.

Tredje stycket motsvarar med vissa redaktionella skillnader nuvarande 48 § första stycket.

42 §

Om ett beslut i ett inskrivningsärende har gått emot sökanden eller någon annan som har hörts i ärendet, skall denne genast underrättas om beslutet. En underrättelse om att ett förvärv har skrivits in skall alltid lämnas till den som dessförinnan senast var inskriven som ägare.

I underrättelsen skall anges de skäl för beslutet som har antecknats i dagboken eller i akten och vad den som vill överklaga beslutet skall göra.

Paragrafen, som är ny, behandlar frågan om underrättelse av inskrivningsmyndighetens beslut. Paragrafen svarar mot 2 kap. 18 § sjölagen.

Enligt *första stycket* skall en sökande som ett beslut gått emot underrättas om beslutet så att han eller hon inte riskerar att försitta tiden för överklagande. Detsamma gäller var och en som hörts i ärendet om beslutet gått denne emot. När det gäller ett beslut som innefattar förvärvsinskrivning skall alltid den som senast var inskriven som ägare underrättas. Det bör uppmärksammas att flera delägare kan vara inskrivna som ägare till luftfartyg.

Enligt *andra stycket* skall i underrättelsen alltid anges de beslutsskäl som har antecknats i dagboken eller akten (jfr 41 § första stycket) och vad den som vill överklaga beslutet skall göra.

43 §

Om en ansökan i ett inskrivningsärende inte omedelbart bör avslås, får ärendet skjutas upp till en viss senare inskrivningsdag, om det är nödvändigt för utredningen.

Om ärendet skjuts upp, får sökanden föreläggas att ge in den utredning som krävs eller att infinna sig personligen eller genom ombud hos inskrivningsmyndigheten. Även någon annan än sökanden får höras och kan

föreläggas sådan inställelse. Följer sökanden inte föreläggandet, kan ansökan förklaras förfallen. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

Ett inskrivningsärende får vidare skjutas upp till en senare inskrivningsdag, om ärendet med hänsyn till dess art eller omfattning inte lämpligen kan tas upp till omedelbar prövning. Ett ärende som har skjutits upp på sådan grund skall tas upp till prövning senast andra inskrivningsdagen efter den inskrivningsdag då ansökan gjordes.

I denna paragraf, som är ny, behandlas uppskovsinstitutet. Ytterligare föreskrifter om uppskov finns i 44 §. Paragrafen motsvarar 2 kap. 21 § sjölagen.

Enligt *första stycket* får ett inskrivningsärende skjutas upp till viss senare inskrivningsdag om detta är nödvändigt för utredningen. En förutsättning är dock att ansökningen inte bör avslås omedelbart. Avslag bör endast tillgripas om det från början står klart att ansökningen inte kommer att kunna bifallas. Uppskov kan t.ex. komma i fråga då sökanden inte genast kan styrka ett åberopat förvärv. Uppskov måste bestämmas till viss angiven inskrivningsdag men det är möjligt att bestämma denna relativt, t.ex. så att den anges som första inskrivningsdag efter det att en viss omständighet inträtt.

Andra stycket ger inskrivningsmyndigheten möjlighet att förelägga sökanden att förebringa behövlig utredning eller att personligen eller genom ombud inställa sig hos inskrivningsmyndigheten för att höras. Sådan inställelse kan även åläggas annan än sökanden. En situation där sökanden kan behöva komplettera utredningen är när han eller hon inte skriftligen har kunnat styrka ett åberopat förvärv. Att sökanden inte har kunnat styrka sitt förvärv skriftligen kan bero på att någon handling rörande förvärvet inte upprättats eller att en upprättad fångeshandling kommit bort eller förstörts. I så fall bör sökanden i ansökan uppge att han eller hon inte kan förebringa skriftlig utredning om förvärvet och anledningen till detta. Sökanden bör också lämna en uttömmande redogörelse för omständigheterna vid förvärvet. Finner inskrivningsmyndigheten att ansökan är tillfredsställande i dessa hänseenden bör den uppgivne fångesmannen beredas tillfälle att yttra sig. Det finns även en möjlighet att tillgripa muntlig handläggning. Därvid bör i första hand sökanden kallas till inskrivningsmyndigheten för att redogöra för hur det gått till vid förvärvet eller komplettera ansökans innehåll på den punkten. Om fångesmannen är känd för myndigheten kan det vara ändamålsenligt att också kalla denne. I annat fall får han eller hon beredas tillfälle att yttra sig över sökandens framställning sedan den kompletterats vid sammanträdet.

Bestämmelsen i *tredje stycket* ger inskrivningsmyndigheten möjlighet att skaffa sig rådrom till viss senare inskrivningsdag för att överväga ett 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 eller att granska ett utförligt och invecklat köpekontrakt. Uppskov för detta ändamål får emellertid inte meddelas längre än till andra inskrivningsdagen efter den då ansökningen gjordes. Det betyder bl.a. att ett sådant uppskov i regel är uteslutet ifall uppskovsinstitutet redan utnyttjats för utredningsändamål.

44 §

Om det kan antas att ett förvärv som åberopas i ett inskrivningsärende är ogiltigt eller på annan grund inte kan göras gällande eller att en åtgärd som ansökan avser på annat sätt skulle kränka någons rätt, skall den vars rätt berörs ges tillfälle att yttra sig. Detta gäller också om ovisshet råder i fråga om förvärvsvillkor.

Om ett förvärv som åberopas i ett inskrivningsärende grundas på testamente, dom eller förrättning som ännu inte vunnit laga kraft, eller om det pågår rättegång om hävning eller återgång av förvärv av den egendom som ärendet angår eller om bättre rätt till denna, skall ärendet skjutas upp till dess saken slutligt avgjorts.

Är i annat fall sökandens rätt tvistig, kan han eller hon föreläggas att inom viss tid väcka talan vid domstol. Om sökanden inte gör det, kan ansökan förklaras förfallen. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

Paragrafen, som är ny, innehåller regler kring uppskovsinstitutet. Den motsvarar 2 kap. 22 § sjölagen.

I *första stycket* finns bestämmelser om att inskrivningsmyndigheten i vissa fall skall bereda den som berörs av ansökan tillfälle att yttra sig.

I *andra stycket* anges vissa fall då uppskov är obligatoriskt. Bland annat nämns den situationen att rättegång pågår om hävning eller återgång av förvärv av det berörda luftfartyget. Det behöver inte vara fråga om ett förvärv som är identiskt med det som åberopas i ärendet utan kan ligga längre tillbaka i fångskedjan.

Det fall att sökandens rätt är tvistig utan att tvisten är föremål för rättegång regleras i *tredje stycket*. Tvistefrågan får givetvis inte prövas i inskrivningsärendet, eftersom förfarandet i sådana ärenden inte är anpassat för sådant ändamål. I stället bör sökanden beredas tillfälle att få sin sak klarlagd genom rättegång. Han eller hon bör alltså få uppskov för utredningsändamål enligt 43 § och kan därvid enligt förevarande stycke föreläggas att väcka talan vid domstol inom viss tid, vid äventyr att ansökan annars förklaras förfallen. En upplysning om denna påföljd för underlåtenhet att rätta sig efter föreläggandet skall tas in i föreläggandet. Uppskov skall emellertid, som framhållits vid 43 §, inte beviljas om det redan skulle stå klart att ansökningen inte kommer att kunna bifallas. Ett föreläggande för sökanden att väcka talan vid domstol innefattar inte skyldighet för honom att också visa för inskrivningsmyndigheten att han gjort detta. Det blir i stället domstolen som underrättar om det enligt 56 §. Skulle däremot tvistefrågan höra under främmande jurisdiktion eller prövas av skiljemän torde sökanden ha att visa att han ställt sig föreläggandet till efterrättelse.

45 §

En ansökan om inskrivning av äganderätt till ett luftfartyg skall avslås om

- 1. bestämmelsen i 40 § inte har iakttagits,*
- 2. ansökan avser ett luftfartyg som inte är infört i luftfartygsregistret eller, om det samtidigt ges in en ansökan om registrering i det registret, sådan åtgärd inte beviljas,*
- 3. sökanden inte styrker sitt förvärv,*
- 4. överlåtaren inte hade rätt att överlåta luftfartyget och förutsättningarna för att förvärvet enligt 2 d § trots detta skall gälla inte föreligger,*
- 5. luftfartyget har blivit föremål för kvarstad eller betalningssäkring till säkerhet för ett anspråk mot överlåtaren och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då ansökan görs eller överlåtaren har försatts i konkurs före utgången av den inskrivningsdagen,*
- 6. luftfartyget har sålts exekutivt till någon annan än sökanden,*

7. förvärvet har skett genom en gåva mellan makar och denna inte har registrerats enligt 16 kap. äktenskapsbalken, eller

8. det är uppenbart att förvärvet av något annat skäl är ogiltigt eller inte kan göras gällande.

En ansökan om anteckning enligt 2 a § skall avslås, om bestämmelsen i 40 § första stycket inte har iakttagits, om förvärvet inte är inskrivet eller skrivs in samma dag som ansökan ges in eller om det inte visas att det är föremål för ett äganderättsförbehåll eller är beroende av något annat villkor som inskränker förvärvarens rätt att överlåta, upplåta eller inteckna luftfartyget.

I paragrafen, som är ny, regleras under vilka förutsättningar en ansökan om inskrivning av förvärv enligt 2 § eller en ansökan om åtgärder enligt 2 a § skall avslås.

Paragrafen är uttömmande. Om ingen av avslagsgrunderna är för handen, skall ansökan bifallas. Bestämmelserna i 43 och 44 §§ ger dock inskrivningsmyndigheten möjlighet att skjuta upp prövningen av ett ärende.

I första stycket återfinns de grunder enligt vilka en ansökan om inskrivning av förvärv skall avslås. Den första punkten innebär att en ansökan skall avslås om kravet på skriftlighet enligt 40 § inte har iakttagits.

Enligt andra punkten skall ansökan avslås, om luftfartyget inte är registrerat i luftfartygsregistret eller en samtidig ansökan om registrering inte beviljas. Regeln är föranledd av att lagen enligt 1 § endast är tillämplig på luftfartyg som är införda i luftfartygsregistret.

Den tredje punkten i avslagskatalogen innebär att sökanden skall styrka sitt förvärv. Den ankommer således på sökanden att ge in de handlingar som behövs för inskrivningsmyndighetens prövning.

Fjärde punkten reglerar de fall då ansökan avser en överlåtelse som skett trots att överlåtaren inte hade rätt att överlåta luftfartyget

Den femte punkten innebär att en ansökan skall avslås om luftfartyget belagts med kvarstad eller blivit föremål för betalningssäkring och det senast på samma inskrivningsdag tas upp ett ärende om detta. Det saknar betydelse om åtgärden vidtagits efter det att överlåtelsen ägt rum. Ansökan skall också avslås om överlåtaren försätts i konkurs före utgången av inskrivningsdagen. Att ett luftfartyg har blivit utmätt hindrar däremot inte att inskrivning beviljas för en överlåtelse (jfr 4 kap. 29 § UB). Utsökningsborgenärens rätt gäller utan vidare mot ny ägare och behöver alltså inte skyddas genom avslag på inskrivningsansökningen.

Av sjätte punkten följer att ett exekutivt förvärv, som konkurrerar med det åberopade förvärvet, ges företräde så att inskrivning av det sistnämnda inte kommer i fråga.

Enligt sjunde punkten skall en ansökan om förvärvsinskrivning avslås om förvärvet har skett genom en sådan gåva mellan makar som inte har registrerats enligt 16 kap. äktenskapsbalken.

Åttonde punkten innebär att en ansökan skall avslås om det är uppenbart att förvärvet av någon annan anledning är ogiltigt eller inte kan göras gällande. Hit hör t.ex. fall då luftfartyget har överlåtits av någon som var omyndig och förmyndaren inte godkänt rättshandlingen.

Andra stycket innebär att en ansökan enligt 2 a § måste göras skriftligen. Vidare måste sökanden ge in utredning som visar att det finns

förutsättningar för att göra anteckningen (jfr kommentaren till denna paragraf).

46 §

En ansökan om inskrivning av nyttjanderätt till ett luftfartyg skall avslås om

- 1. bestämmelsen i 40 § inte har iakttagits,*
- 2. sökanden inte styrker att han har nyttjanderätt till luftfartyget,*
- 3. upplåtaren inte är inskriven som ägare i inskrivningsregistret för luftfartyg eller skrivs in som det samma dag som ansökan ges in,*
- 4. upplåtelsen står i strid med en anteckning som avses i 2 a §,*
- 5. luftfartyget har blivit föremål för kvarstad eller betalningssäkring till säkerhet för ett anspråk mot upplåtaren och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då ansökan görs eller upplåtaren har försatts i konkurs före utgången av den inskrivningsdagen,*
- 6. luftfartyget före upplåtelsen frångått upplåtaren på grund av exekutiv försäljning,*
- 7. det är uppenbart att upplåtelsen av något annat skäl är ogiltig eller inte kan göras gällande.*

Paragrafen, som är ny, reglerar under vilka förutsättningar en ansökan om inskrivning av nyttjanderätt enligt 2 b § skall avslås. Den är uppbyggd på samma sätt som 45 § och är i likhet med den paragrafen uttömmande.

Av *punkten 3* följer att nyttjanderätt inte kan skrivas in om inte upplåtaren är inskriven som ägare eller skrivs in som ägare samma dag som ansökan om inskrivning av nyttjanderätten ges in. Bestämmelsen innebär alltså att endast förstahandsupplåtelse kan skrivas in och att upplåtarens förvärv måste skrivas in.

Punkterna 1–2 och 4–7 motsvaras av punkterna 1–2 och 4, 6, 7 och 9 i 45 §.

47 §

En ansökan om inteckning skall avslås om

- 1. bestämmelsen i 40 § inte har iakttagits,*
- 2. det på fordringshandlingen inte finns ett sådant bevittnat medgivande som avses i 5 §,*
- 3. inteckning söks samma dag som en ny ägare ansöker om inskrivning av förvärv av luftfartyget eller därefter, och den nye ägaren inte medgivit inteckningen eller ansökan om inskrivning av förvärvet avslås,*
- 4. luftfartyget har blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då inteckningen söks, om inte i fråga om kvarstad ansökan har medgetts av kronofogdemyndigheten, eller*
- 5. den som medgett inteckningen är försatt i konkurs när ansökan om inteckning görs, eller ett beslut om egendomsavträde meddelas samma dag som ansökan görs.*

Paragrafen innehåller avslagsgrunderna vid ansökan om inteckning. Tidigare fanns dessa regler i ett antal andra bestämmelser.

Första punkten innebär att skriftlighetskravet gäller även vid ansökan om inteckning. *Andra punkten* motsvarar nuvarande 6 § andra stycket, *tredje punkten* motsvarar nuvarande 11 § andra stycket, *fjärde punkten* motsvarar nuvarande 12 § och *femte punkten* motsvarar nuvarande 13 §.

47 a §

En ansökan om avförande av en inskrivning eller anteckning enligt 2 h § skall avslås om bestämmelsen i 40 § inte har iakttagits eller om det inte visas att rättigheten, förbehållet eller villkoret gått åter eller av annat skäl inte gäller.

I paragrafen, som är ny, anges under vilka förutsättningar en ansökan om avförande av en inskrivning eller anteckning skall avslås. Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

Det grundläggande kravet är att det visas att den uppgift som ligger till grund för införingen inte längre är aktuell. En situation där detta kan aktualiseras är om ett köp hävs. Sökanden måste, för att ansökan skall kunna bifallas, ge in utredning som visar att så är fallet och att äganderätten har återgått till säljaren. I de fall där saken varit föremål för rättegång eller skiljeförfarande fordras att en lagakraftägande dom eller skiljedom ges in.

Bestämmelsen aktualiseras också i det fallet att t.ex. ett äganderättsförhåll inte längre gäller på grund av att förvärvaren har erlagt full betalning. Även då krävs att sökanden ger in utredning som visar att äganderättsförbehållet inte längre gäller.

48 §

Om inskrivningsmyndigheten finner att en införing i inskrivningsregistret för luftfartyg innehåller en uppenbar oriktighet till följd av myndighetens eller någon annans skrivfel eller liknande förbiseende skall införingen rättas. Detta gäller också i fråga om en uppenbar oriktighet i registret till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till skada för ägare eller annan rättighetshavare skall det inbördes företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter vad som är skäligt. Innan rättelse sker, skall inskrivningsmyndigheten ge den som berörs av åtgärden, om han eller hon är känd, tillfälle att yttra sig. Även den myndighet som avses i 53 § skall ges tillfälle att yttra sig. Något yttrande behöver dock inte inhämtas, om det är uppenbart obehövligt. Meddelas inte beslut samma dag som ärendet tas upp, skall en anteckning om ärendet göras i registret.

Beslut om rättelse skall meddelas genom införing i registret. Skälet för beslutet skall antecknas i dagboken eller i akten. I stället för bevis eller handling som har utfärdats i enlighet med den tidigare införingen, skall en ny sådan handling utfärdas. Den tidigare handlingen skall återkrävas, göras obrukbar och behållas av inskrivningsmyndigheten. Den som har handlingen är skyldig att ge in den för detta ändamål. I ett föreläggande att fullgöra en sådan skyldighet får vite sättas ut.

Ett beslut om rättelse får överklagas även av den myndighet som avses i 53 §.

Denna paragraf gäller i stället för 28 § personuppgiftslagen (1998:204).

I denna paragraf, som är ny, behandlas frågan om rättelse av felaktiga införingar i inskrivningsregistret. Paragrafen svarar i huvudsak mot 2 kap. 29 § sjölagen.

Med felaktig införing avses sådan införing som på grund av felskrivning, tekniskt fel eller annat sådant missöde kommit att avvika från avsikten hos den som beslutade om införingen. Rättsliga oriktigheter kan däremot bara angripas med rättsmedel, normalt genom överklagande.

Enligt *första stycket* skall inskrivningsmyndigheten självmant rätta uppenbar oriktighet av den aktuella typen i registret. I detta sammanhang kan det bl.a. behöva göras ingrepp i en genom oriktig införing etablerad företrädesordning mellan rättsägare. I den mån en rättelse i ett sådant fall skulle kunna vara till förfång för en rättsägare, skall inskrivningsmyndigheten pröva efter skälighet hur företrädet skall vara.

Med ägare jämställs den till vars förmån rådighetsinskränkande förvärvsvillkor gäller. Berörd part skall, om han eller hon är känd, ges tillfälle att yttra sig innan rättelse sker. Den myndighet som enligt 53 § skall tillvarata statens rätt i ersättningsmål 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. 23 § 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 införing i registret och skall följaktligen meddelas i särskilt inskrivningsärende. Skälen för beslutet skall redovisas i dagbok eller akt. Bevis eller handling, som utfärdats i enlighet med den oriktiga införingen, skall ersättas med nytt bevis eller ny sådan handling. För det ändamålet skall inskrivningsmyndigheten återfordra handlingen, göra den obrukbar och behålla den. Handlingens innehavare är skyldig att ge in den till inskrivningsmyndigheten. Inskrivningsmyndigheten kan förelägga vite i ett föreläggande att ge in en sådan handling.

I *tredje stycket* föreskrivs att talan mot beslut om rättelse skall kunna föras inte endast av enskild som rättelsen berör utan också av den myndighet som bevakar statens rätt i ersättningsmål enligt 53 §.

Av *fjärde stycket* framgår att bestämmelserna i paragrafen gäller i stället för bestämmelserna om rättelse i personuppgiftslagen (1998:204). Beträffande förhållandet till Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter hänvisas till de överväganden som gjorts i prop. 2000/01:88 s. 51 ff. och prop. 1999/2000:39 s 120 f.

49 §

Ett beslut av inskrivningsmyndigheten i ett inskrivningsärende får överklagas till Stockholms tingsrätt av den som beslutet rör, om det har gått honom eller henne emot. Ett beslut som inte är slutligt får överklagas endast i de fall som avses i 37 § lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Vid överklagande tillämpas lagen om domstolsärenden, om inte annat följer av denna lag.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till hovrätten.

Om ett inskrivningsärende enligt beslut av domstol skall tas upp till ny handläggning av inskrivningsmyndigheten skall det ske utan dröjsmål efter det att beslutet kommit till myndigheten.

I denna paragraf, som är ny, behandlas frågor om överklagande. Paragrafen motsvarar i huvudsak 2 kap. 19 § sjölagen. Övervägandena finns i avsnitt 6.4.3.

I *första stycket* regleras vilken domstol som har att pröva ett överklagande av ett beslut av inskrivningsmyndigheten i ett inskrivningsärende. Hittills har gällt att sådana beslut prövas av hovrätten. Besluten skall i fortsättningen prövas av Stockholms tingsrätt. Efter mönster från 36 § ärendelagen föreskrivs att ett beslut i ett inskrivningsärende får överklagas enbart av den som beslutet rör och om det har gått honom eller henne emot. För beslut som inte är slutliga gäller emellertid som huvudregel att de får överklagas först i samband med överklagande av beslut som innebär att ärendet avgörs. I några praktiskt

viktiga fall får dock också beslut som inte är slutliga överklagas särskilt, t.ex. beslut om föreläggande och utdömande av vite. Detta framgår av 37 § ärendelagen, till vilken en hänvisning görs.

Andra stycket innehåller en hänvisning till ärendelagens bestämmelser om överklagande.

I *tredje stycket* föreskrivs att det krävs prövningstillstånd vid överklagande till hovrätten.

I *fjärde stycket* föreskrivs att om ett inskrivningsärende enligt beslut av en domstol skall tas upp till ny handläggning, så skall det ske utan dröjsmål efter det att inskrivningsmyndigheten erhållit domstolens beslut.

49 a §

Den som vill överklaga ett beslut av inskrivningsmyndigheten skall göra det skriftligen. Skrivelsen skall ges in till inskrivningsmyndigheten.

Om överklagandet avser ett slutligt beslut, skall skrivelsen ha kommit in till inskrivningsmyndigheten inom tre veckor från den dag en underrättelse eller ett bevis om beslutet hölls tillgängligt för sökanden. Skrivelsen får dock alltid ges in inom fyra veckor från den inskrivningsdag då beslutet meddelades.

I fråga om klagotid för överklagande av beslut som avses i 37 § lagen (1996:242) om domstolsärenden tillämpas bestämmelserna i 38 § första och andra styckena samma lag.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om överklagande. Den motsvarar 2 kap. 19 a § sjölagen.

I *första stycket* har det klargjorts att den som vill överklaga inskrivningsmyndighetens beslut skall göra detta skriftligen.

I *andra stycket* behandlas överklagande av slutliga beslut, dvs. beslut om bifall eller avslag på ansökan, beslut om att förklara ansökan förfallen samt beslut om rättelse.

Enligt *tredje stycket* skall i fråga om klagotid för icke slutliga beslut som kan överklagas enligt 37 § ärendelagen tillämpas de bestämmelser som finns i 38 § första och andra styckena samma lag. Det innebär att klagotiden är tre veckor.

50 §

Om det överklagade beslutet har antecknats i inskrivningsregistret för luftfartyg, skall uppgift om överklagandet föras in i registret. När det finns ett lagakraftvunnet beslut med anledning av överklagandet, skall beslutets innehåll antecknas i registret.

Paragrafen, som är ny, behandlar vad som skall antecknas i registret vid överklagande av beslut. Bestämmelsen motsvarar 2 kap. 19 b § sjölagen.

51 §

Om någon lider förlust på grund av ett förvärv ansetts vara gällande enligt 2 d §, har denne rätt till ersättning av staten för sin förlust.

Om någon lider förlust till följd av ett tekniskt fel i inskrivningsregistret för luftfartyg eller i en anordning som hos inskrivningsmyndigheten eller någon annan statlig myndighet är ansluten till registret, har han eller hon rätt till ersättning av staten.

Har den skadelidande medverkat till förlusten genom att utan skälig anledning underlåta att vidta åtgärder för att bevara sin rätt eller på annat sätt genom eget vållande, skall ersättningen efter vad som är skäligt sättas ned eller helt falla bort.

Om personuppgifter i inskrivningsregistret för luftfartyg har behandlats i strid med denna lag eller andra föreskrifter om registret, är också 48 § personuppgiftslagen (1998:204) tillämplig.

I 51–55 §§, som är nya, regleras statens skadeståndsansvar för rättsförluster i vissa situationer och därmed sammanhängande frågor. Regleringen överensstämmer med vad som gäller inom fastighets- och sjörätten. Övervägandena finns i avsnitt 6.6.

52 §

Om en förlust drabbar en rättsägare som avses i 48 § till följd av ett beslut i ett ärende om rättelse, har han eller hon rätt till ersättning av staten. Har den skadelidande medverkat till förlusten genom att utan skälig anledning underlåta att vidta åtgärder för att bevara sin rätt eller på annat sätt genom eget vållande, skall ersättningen efter vad som är skäligt sättas ned eller helt falla bort.

Se kommentaren till 51 §.

53 §

Staten företräds i ett ärende om ersättning enligt 51 eller 52 § av den myndighet som regeringen bestämmer.

Se kommentaren till 51 §.

54 §

Vill den som är part i ett mål om rätt till luftfartyg kräva ersättning enligt 51 §, om han eller hon förlorar målet, skall parten antingen till gemensam handläggning med målet väcka talan mot staten om sitt ersättningskrav eller skriftligen underrätta den myndighet som avses i 53 § om rättegången.

Om förberedelsen i målet har avslutats utan att någon ersättningstalan väckts eller underrättelse lämnats enligt första stycket, skall domstolen förelägga parten att vidta en av åtgärderna inom en viss tid. Iakttas inte tiden är ersättningskravet förfallet. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

Se kommentaren till 51 §.

55 §

Har den som tillerkänts ersättning enligt 51 eller 52 § också haft rätt att kräva beloppet av någon annan, träder staten in i rätten mot denne.

Ersättning enligt 51 eller 52 § på grund av en domstols dom betalas ut sedan domen har vunnit laga kraft.

Se kommentaren till 51 §.

56 §

Väcks talan om hävning eller återgång av ett förvärv av ett luftfartyg eller om bättre rätt till ett luftfartyg eller annars i en fråga som angår inskrivning i inskrivningsregistret för luftfartyg, skall rätten genast underrätta inskrivningsmyndigheten.

Underrättelsen skall, utöver uppgift om parterna, innehålla sådana uppgifter om luftfartyget att det kan identifieras i luftfartygsregistret.

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

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om en domstols underrättelseskyldighet. Paragrafen har sin förebild i 22 kap. 9 § sjölagen.

Första stycket innebär att rätten genast skall underrätta inskrivningsmyndigheten om det anhängiggörs vissa slags tvister som rör luftfartyg. Bestämmelsen syftar till att säkerställa att inskrivningsmyndigheten får kännedom om sådant som har betydelse för inskrivningsverksamheten. I *andra stycket* anges vilka uppgifter underrättelsen skall innehålla.

Av 58 § 1 och 2 framgår att inskrivningsmyndigheten, när den erhåller en underrättelse enligt förevarande paragraf, skall göra en anteckning i inskrivningsregistret för luftfartyg.

57 §

Inskrivningsmyndigheten skall göra en anteckning i inskrivningsregistret för luftfartyg om innehav av inteckning, om den som innehar en fordringshandling, för vilken inteckning beviljats, begär det och visar upp fordringshandlingen i original.

Om den som är antecknad som innehavare hos inskrivningsmyndigheten med en bevitnad skriftlig handling visar att innehavet upphört, skall detta antecknas i registret.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om innehavsanteckning. Den överensstämmer, med vissa redaktionella ändringar, med nuvarande 38 § första och tredje stycket.

58 §

I inskrivningsregistret för luftfartyg skall antecknas när

1. talan har väckts om hävning eller återgång av förvärv av ett luftfartyg eller om bättre rätt till sådan egendom eller om en annan fråga som angår inskrivning,

2. mål som avses i 1 har avgjorts genom en dom eller ett slutligt beslut som vunnit laga kraft,

3. en inteckning helt eller delvis är ogiltig enligt en dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft, eller på grund av förhållande som avses i 36 §,

4. ägaren till ett luftfartyg har försatts i konkurs,

5. ett luftfartyg eller en rättighet som skrivits in i sådan egendom blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning, eller när en konkursförvaltare har begärt att ett luftfartyg skall säljas exekutivt,

6. beslut som avses i 3 eller 4 om konkurs, kvarstad, betalningssäkring eller utmätning har upphävts eller återgått eller när fråga om exekutiv försäljning av ett luftfartyg eller en rättighet som skrivits in i sådan egendom har förfallit av annan anledning,

7. anmälan, bevis eller fördelningslängd inkommit som visar inverkan på inteckning av exekutiv försäljning

8. någon i enlighet med 11 kap. 6 § luftfartslagen (1957:297) skriftligen anmäler att han eller hon har en fordran för vilken luftpanträtt gäller i luftfartyget,

9. det visas att luftpanträtt som avses i 8 har upphört att gälla,

10. domstol har meddelat sådan förklaring som avses i 26 §, eller

11. ett luftfartyg enligt 2 kap. 8 § luftfartslagen (1957:297) skall avregistreras men det finns hinder mot avregistreringen enligt 2 kap. 9 § samma lag.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om anteckningar som skall göras i inskrivningsregistret. Den är uppbyggd med 2 kap. 28 § sjölagen som förebild.

Anteckningar skall göras avseende samtliga luftfartyg som är införda i luftfartygsregistret, alltså även beträffande de luftfartyg som inte tidigare förekommer i inskrivningsregistret.

Paragrafen överensstämmer innehållsmässigt med reglerna i 39-43 §§. Någon saklig förändring är inte avsedd.

Övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2005.

2. För ansökningar som gjorts före ikraftträdandet tillämpas äldre bestämmelser. Om ett sådant ärende skjuts upp till inskrivningsdag efter ikraftträdandet skall handläggningen äga rum hos inskrivningsmyndigheten och införing ske i inskrivningsregistret för luftfartyg.

3. De inteckningar i luftfartyg som skrivits in i inskrivningsboken enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg och som är inskrivna vid ikraftträdandet, skall från och med ikraftträdandet anses inskrivna i inskrivningsregistret för luftfartyg med samma innehåll som framgår av inskrivningsboken. En inteckning som skrivs in på grund av en ansökan som gjorts senast på den sista inskrivningsdagen före ikraftträdandet, skall vid tillämpning av denna punkt anses vara inskriven vid ikraftträdandet.

4. De anteckningar som gjorts i inskrivningsboken enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg och som finns antecknade vid ikraftträdandet, skall från och med ikraftträdandet anses införda i inskrivningsregistret för luftfartyg med samma innehåll som framgår av inskrivningsboken. En anteckning som görs på grund av en ansökan eller en anmälan som gjorts senast på den sista inskrivningsdagen före ikraftträdandet, skall vid tillämpning av denna punkt anses vara antecknad vid ikraftträdandet. Denna punkt gäller inte beträffande sådan anteckning om ägare som avses i 39 § lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg.

Det föreslås att lagen träder i kraft den 1 april 2005. Övervägandena till övergångsbestämmelserna redovisas i avsnitt 7.

Punkten 2 innebär att äldre bestämmelser tillämpas i fråga om ansökningar som gjorts före ikraftträdandet. Om ett sådant ärende skjuts upp till en inskrivningsdag efter ikraftträdandet sker handläggningen hos Luftfartsverket. Införingen sker i dessa fall i inskrivningsregistret för luftfartyg.

Punkten 3 innebär att tidigare inskrivna inteckningar i inskrivningsboken anses inskrivna i inskrivningsregistret med samma innehåll. Inteckningshavarna behöver alltså inte vidta någon åtgärd med anledning av tillskapandet av det nya registret. En ansökan om inteckning som görs före ikraftträdande men som inte avgjorts vid ikraftträdande skall vid tillämpningen av denna punkt anses inskriven vid denna tidpunkt. Detta innebär att även en sådan inteckning som med stöd av äldre bestämmelser skrivs in efter ikraftträdande anses inskriven i inskrivningsregistret med samma innehåll som framgår av inskrivningsboken.

Av *punkten 4* följer att även sådana anteckningar som finns införda i inskrivningsboken anses införda i inskrivningsregistret. Undantag gäller dock i fråga om anteckning om ägare som görs i inskrivningsboken. Dessa anteckningar anses inte införda i inskrivningsregistret. Samma

regel gäller för anteckningar som för inteckningar när ärendet om anteckningen inte avgjorts före ikraftträdandet.

9.3 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

7 och 8 §§

Paragraferna har ändrats på grund av att inskrivningsboken har ersatts av inskrivningsregistret för luftfartyg. Vidare har det gjorts vissa språkliga ändringar.

9.4 Förslag till lag om ändring i utsökningsbalken

4 kap.

30 §

I *första stycket* har vissa språkliga ändringar gjorts.

I *andra stycket* regleras prioritetsordningen mellan utmätning och en rättighet som skrivits in i inskrivningsregistret för luftfartyg. Regleringen överensstämmer med vad som gäller för fast egendom. För luftfartyg aktualiseras bestämmelsen vid utmätning av ett luftfartyg i vilket nyttjanderätt skrivits in i inskrivningsregistret för luftfartyg. Med ”rättighet” avses för luftfartyg alltså nyttjanderätt.

11 kap.

2 §

I *andra stycket* har gjorts en ändring på grund av att inskrivningsboken har ersatts av inskrivningsregistret för luftfartyg.

2 a §

Paragrafen, som är ny, innehåller kompletterande bestämmelser som aktualiseras vid exekutiv auktion av ett luftfartyg i vilket nyttjanderätt skrivits in. Bestämmelserna rör vissa underrättelser för auktionen och hur nyttjanderätten skall tas upp i sakägarförteckningen.

3 a §

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om exekutiv auktion av ett luftfartyg i vilket nyttjanderätt skrivits in. Paragrafen har sin förebild i 12 kap. 39 § UB och är avsedd att tillämpas på motsvarande sätt.

Paragrafen reglerar även fall då det finns mer än en nyttjanderätt inskriven för ett luftfartyg. Detta kan bli aktuellt då flera nyttjanderätter på bestämd tid som avser olika tidsperioder skrivits in.

14 kap.

3 §

I regeringens förslag till 2 d § i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg finns bestämmelser om godtroshövd förvärv av luftfartyg. Enligt tredje stycket i den paragrafen är bestämmelsen inte tillämplig på förvärv som sker genom exekutiv försäljning. I sådana fall blir i stället *första stycket* i förevarande paragraf tillämplig. I detta stycke föreskrivs på samma sätt som för registrerat skepp att om en exekutiv försäljning av ett luftfartyg som registrerats i inskrivningsregistret för luftfartyg har vunnit laga kraft och köpeskillingen betalats skall, om gäldenären inte var rätt ägare, köparens förvärv ändå gälla, om gäldenärens åtkomst var inskriven när försäljningen ägde rum.

Enligt 1 kap. 8 § UB är bestämmelsen även tillämplig när ett luftfartyg som är registrerat utomlands säljs exekutivt här i landet.

6 §

Av denna bestämmelse följer att en tredje man, som enligt 3 § första stycket förlorat sin rätt till ett luftfartyg som är registrerat i inskrivningsregistret för luftfartyg, är berättigad till ersättning av staten enligt samma bestämmelser som gäller när sådan ersättning skall utgå med anledning av att ägarens rätt har gått förlorad genom frivillig försäljning. Detta innebär att den materiella rätten till ersättning grundas på denna bestämmelse men att anspråk på ersättning i övrigt skall behandlas enligt bestämmelsen i 51 § lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg.

9.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva

2 §

Vid överlåtelser av luftfartyg knyts förvärvarens sakrättsliga skydd till inskrivningen av förvärvet. Till följd av detta har även fullbordan av en gåva av ett luftfartyg – i likhet med vad som gäller för skepp och skeppsbygge – knutits till inskrivningen.

9.6 Förslag till lag om ändring i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter

38 c §

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om överklagande av beslut om stämpelskatt i inskrivningsärenden meddelade av Luftfartsverket. Övervägandena finns i avsnitt 6.4.3.

De aktuella besluten skall överklagas till Stockholms tingsrätt och därefter till hovrätt. Prövningen i hovrätt förutsätter att prövningstillstånd meddelas. Detta motsvarar vad som gäller för överklagande av beslut enligt lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg. Vidare görs i paragrafen en hänvisning till ärendelagens handläggningsbestämmelser. Härigenom kommer samma instansordning och handläggningsregler som för

överklagande av beslut i inskrivningsärenden enligt t.ex. sjölagen (se 38 b §) att tillämpas vid överklagande av stämpelskattebeslut.

39 a §

Paragrafen behandlar frågor om överklagande.

I paragrafen har det tydliggjorts att tingsrätten endast skall rättidspröva motpartens överklagande. Av 24 § förvaltningslagen följer att det är den beslutande myndigheten som skall pröva om det första överklagandet, som skall ges in till myndigheten enligt 38 a §, har gjorts i rätt tid (jfr även 8 § lagen om domstolsärenden).

39 b §

Paragrafen behandlar frågor om överklagande.

Ändringen motsvarar den som har gjorts i 39 a §.

39 c §

Paragrafen, som är ny, behandlar vad som skall gälla vid överklagande av beslut av Luftfartsverket som innefattar prövning av en fråga om fastställande eller återvinning av skatt.

Bestämmelsen motsvarar vad som gäller för överklagande av registermyndighets beslut enligt 39 b §.

Sammanfattning av betänkandet Rättigheter i luftfartyg (SOU 1997:122)

Utredningens uppdrag har, i den del som redovisas i förevarande betänkande, varit att behandla frågan om sakrättslig verkan av registrering av luftfartyg.

För närvarande sker registrering av luftfartyg i luftfartygsregistret, som förs av Luftfartsverket, medan inteckningar skrivs in i inskrivningsbok som förs av inskrivningsdomare i Stockholms domsaga. Den ägarregistrering som härvid förekommer har ingen sakrättslig verkan. För att ett förvärv av luftfartyg skall vara sakrättsligt skyddat krävs enligt allmänna lösörerättsliga principer att tradition av luftfartyget har skett.

Genom bl.a. den ökade förekomsten av nya finansieringsformer, såsom leasing, har det uppkommit ett påtagligt behov av att reformera den svenska luftsakrätten. Utredningen föreslår att en sådan reform i stor utsträckning sker efter sjörättslig förebild.

Den inskrivningsbok för luftfartyg som förs vid Stockholms tingsrätt föreslås bli integrerad med luftfartygsregistret, som således blir ett kombinerat offentlighetsrättsligt och privaträttsligt register. Registret skall vara förlagt till Luftfartsverket.

Enligt utredningens förslag blir det möjligt att i luftfartygsregistret med sakrättslig verkan skriva in förvärv, såväl fullbordade som ofullbordade. Inskrivningen ersätter tradition som sakrättsligt moment. Det blir också möjligt att med sakrättslig verkan skriva in nyttjanderätter samt optionsrätter som avser rätt att genom köp förvärva ett luftfartyg. Det nuvarande systemet med fordringsinteckning behålls. Inskrivningsdag skall hållas varje arbetsdag fram till klockan tolv.

Registrering i luftfartygsregistret skall fortfarande bygga på en registreringsrätt och inte på en registreringsplikt. Viss registreringsplikt kan emellertid sägas föreligga genom att det föreskrivs att ett luftfartyg som används inom svenskt område måste vara registrerat. Möjligheten att registrera ett luftfartyg i luftfartygsregistret utökas, så att det även blir möjligt för den som inte är hemmahörande i ett land inom EES att registrera ett luftfartyg. Förutsättning för registrering är att luftfartyget brukas av någon som själv hade kunnat bli registrerad som ägare om han ägt luftfartyget och att brukaren har ett drifttillstånd som är utfärdat i Sverige. Det krav som för närvarande finns på att ett luftfartyg för att få registreras skall ha ett luftvärdighetsbevis, och i de flesta fall ett miljövärddighetsbevis, tas bort. Detta innebär inte någon försämring för flygsäkerheten eller miljön, eftersom ett luftfartyg inte får brukas utan att det är luftvärdigt och miljövärddigt. Det införs en bestämmelse om att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer av miljöskäl får föreskriva att en viss typ av luftfartyg inte får registreras.

För att det av luftfartygsregistret i så stor utsträckning som möjligt skall framgå vem som faktiskt brukar ett luftfartyg, föreslås att det införs en skyldighet att till luftfartygsregistret anmäla en nyttjanderättsupplåtelse av ett registrerat luftfartyg – som inte skrivs in – som avser obestämd tid eller en bestämd tid om minst en månad.

Utredningsförslaget omfattar dessutom privat- och exekutionsrättslig följdlagstiftning.

Betänkandets lagförslag

Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs i fråga om luftfartslagen (1957:297)¹
dels att 2 kap. 11 a och 14–16 §§ skall upphöra att gälla,
dels att 1 kap. 2 §, 2 kap. 1–4 och 6–13 §§, 11 kap. 6 § och 13 kap. 2
 och 6 §§ skall ha följande lydelse,
dels att i 2 kap. rubriken närmast före 12 § skall utgå och närmast före
 10 och 13 §§ skall införas rubriker med följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §

Luftfart får äga rum med svenska luftfartyg. Med luftfartyg som har luftfart inom svenskt område skall nationalitet i en annan stat får vara registrerat i Sverige eller i ett luftfart äga rum endast om det har annat land som är medlem i tröffats avtal med den andra staten Internationella civila om rätt till luftfart inom svenskt luftfartsorganisationen (ICAO). område.

Om det finns särskilda skäl får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer medge att luftfart äger rum även med andra luftfartyg och bestämma på vilka villkor detta får ske.

2 kap.

1 §

Luftfartsverket för register över luftfartyg (luftfartygsregistret). Detta förs med hjälp av automatisk databehandling.

Om inskrivning av rätt till luftfartyg och om vissa internationella förhållanden beträffande rätt till luftfartyg finns det särskilda bestämmelser.

2 §²

Ett luftfartyg får registreras i Sverige bara om det ägs av svenska staten, svensk kommun eller landstingskommun, medborgare i ett land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller Sverige bara om det helt ägs av svenska staten, svensk kommun landstingskommun, medborgare i ett land inom Europeiska ekonomiska

¹ Lagen omtryckt 1986:166.

² Senaste lydelse 1993:43.

av dödsbo efter en sådan person, eller av bolag, förening, samfällighet eller stiftelse som har svensk nationalitet eller har sitt säte i ett land som omfattas av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, samarbetsområdet eller av dödsbo efter en sådan person, eller av bolag, förening, samfällighet eller stiftelse som har svensk nationalitet eller har sitt säte i ett land som omfattas av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Även om förutsättning enligt första stycket inte föreligger får ett luftfartyg registreras i Sverige om det brukas av någon som avses i första stycket och denne har ett drifttillstånd som är utfärdat i Sverige.

Luftfartsverket får medge att ett luftfartyg får registreras i Sverige även om nämnda krav inte är uppfyllda. Sådant medgivande får bara lämnas om luftfartyget i regel används med utgångspunkt i Sverige.

Luftfartsverket får medge att ett luftfartyg får registreras i Sverige även om förutsättningar enligt första eller andra stycket inte föreligger. Sådant medgivande får bara lämnas om luftfartyget i regel används med utgångspunkt i Sverige.

3 §

Ett luftfartyg, som är registrerat i en främmande stat, får inte registreras i Sverige, om det inte avregistreras i den främmande staten.

Ett luftfartyg, som är registrerat i ett annat land, får inte registreras i Sverige, om det inte avregistreras i det andra landet.

4 §

Ett luftfartyg får registreras bara om det har luftvärdighetsbevis. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att luftfartyg för registrering också skall ha miljövärdighetsbevis.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att luftfartyg av miljöskäl inte får registreras i Sverige.

Luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis skall vara utfärdade eller godkända i Sverige.

6 §

Ett luftfartyg skall avregistreras om

1. ägaren skriftligen begär det,
2. kraven i 2 § inte är uppfyllda,
3. det har förolyckats eller förstörts,
4. det efter en flygning inte har hörts av på tre månader, eller

5. det på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara luftfartyg eller, utan att ändring skett, inte anses utgöra ett luftfartyg.

Ägaren är skyldig att inom en månad skriftligen anmäla om något har hänt som enligt första stycket 2–5 medför att ett luftfartyg skall avregistreras.

7 §

Om det finns en rättighet inskriven i ett luftfartyg får det avregistreras endast om rättighetshavaren har medgett det.

8 §

Ett luftfartyg skall föras ur registret i följande fall.

1. Om ägaren begär det.
2. Om kraven i 2 § inte är uppfyllda.
3. Om det har förolyckats eller förstörts.
4. Om det efter en flygning inte har hörts av på tre månader.
5. Om det inte har haft giltigt luftvärdighetsbevis eller miljövärddighetsbevis på tre år.

Ägaren är skyldig att anmäla om något har hänt som enligt första stycket 2–4 medför att ett luftfartyg skall avregistreras. När ett fall enligt första stycket 5 inträffar, behöver luftfartyget inte avregistreras om ägaren inom en viss tid som bestäms av luftfartsverket visar att luftfartyget är luftvärdigt och miljövärddigt.

Om någon annan än ägaren brukar ett registrerat luftfartyg för obestämd tid eller för en bestämd tid om minst en månad skall, om nyttjanderätten inte skrivits in enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg, upplåtaren eller brukaren genast efter upplåtelsen skriftligen anmäla detta förhållande för anteckning i luftfartygsregistret.

Om anteckning enligt första stycket skett skall upplåtaren eller brukaren anmäla till luftfartygsregistret när en upplåtelse för obestämd tid upphör eller en upplåtelse för en bestämd tid upphör i förtid.

9 §

Om ett luftfartyg är in-tecknat, får det avregistreras endast om in-teckningshavaren har medgett det.

Ett luftfartyg som finns utomlands får efter ansökan av den som förvärvat luftfartyget, för viss tid föras in i ett bihang till luftfartygsregistret, om förutsättningarna i 2 och 3 §§ är uppfyllda, och förbud mot registrering inte har föreskrivits enligt 4 §.

Nationaliteten

10 §

Om någon innehar ett registrerat luftfartyg på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, skall innehavet antecknas i luftfartygsregistret. De som träffar avtal om ett sådant köp skall anmäla det till luftfartsverket.

Ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret har svensk nationalitet. Luftfartsverket utfärdar bevis om registreringen (nationalitets- och registreringsbevis).

Om någon innehar ett registrerat luftfartyg med nyttjanderätt för obestämd tid eller för bestämd tid om minst två veckor, skall anteckning om innehavet göras i luftfartygsregistret om ägaren eller innehavaren begär det.

11 §

Om ett luftfartyg har byggts utomlands för svensk räkning eller om ett luftfartyg som finns utomlands har övergått till svensk ägare, får fartyget för viss tid antecknas i ett bihang till luftfartygsregistret, om

Ett luftfartyg som har antecknats i bihanget till luftfartygsregistret har svensk nationalitet så länge den anteckningen gäller och anses vid tillämpning av 1 kap. 2 § första stycket vara registrerat i Sverige. Luftfartsverket utfärdar bevis om anteckningen i bihanget (interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis).

Nationaliteten

12 §

Luftfartyg som är införda i luftfartygsregistret har svensk nationalitet.

Ett luftfartyg skall ha nationalitets- och registreringsbevis när det används vid luftfart.

Luftfartsverket utfärdar bevis om registreringen (nationalitets- och registreringsbevis).

Om ett luftfartyg används på grund av medgivande enligt 1 kap. 2 § andra stycket, gäller de bestämmelser som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Märkningen

13 §

Ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret eller antecknat i bihanget skall vara märkt med sina nationalitets- och registreringsbeteckningar.

Ett utländskt luftfartyg skall vara märkt i enlighet med föreskrifterna i registreringsstaten vid luftfart inom svenskt område.

Om ett luftfartyg används på grund av medgivande enligt 1 kap. 2 § andra stycket, gäller de bestämmelser som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

11 kap.

6 §

Luftpanträtten i ett luftfartyg, som är registrerat i Sverige, upphör efter tre månader från den dag åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av fartyget avslutades. Detta gäller dock inte, om borgenärens anspråk på panträtt inom samma tid har anmälts till *inskrivningsdomaren* för anteckning i *inskrivningsboken för luftfartyg* och dessutom överenskommelse har träffats om panträttens belopp eller talan om panträdden har väckts i laga ordning.

Bestämmelserna i första stycket gäller också om fartyget är registrerat i *en annan stat* som har biträtt *Genèvekonventionen*. Borgenärens anspråk på panträtt skall i sådant fall anmälas hos den myndighet som för inskrivningsboken för fartyget.

Om fartyget inte är registrerat eller om det är registrerat i *en annan främmande stat* än som anges i andra stycket, upphör luftpanträtten efter ett år från den dag åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av fartyget avslutades. Detta gäller dock inte, om inom samma tid överenskommelse har träffats om panträttens belopp eller

Luftpanträtten i ett luftfartyg, som är registrerat i Sverige, upphör efter tre månader från den dag åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av fartyget avslutades. Detta gäller dock inte, om borgenärens anspråk på panträtt inom samma tid har anmälts till *Luftfartsverket* för anteckning i *luftfartygsregistret* och dessutom överenskommelse har träffats om panträttens belopp eller talan om panträdden har väckts i laga ordning.

Bestämmelserna i första stycket gäller också om fartyget är registrerat i *ett annat land* som har biträtt *Genèvekonventionen*. Borgenärens anspråk på panträtt skall i sådant fall anmälas hos den myndighet som för inskrivningsboken för fartyget.

13 kap.

2 §

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som
Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som
uppsåtligen

1. bryter mot 1 kap. 2 § första stycket,

1. bryter mot 1 kap. 2 a § första stycket eller mot villkor som har meddelats enligt 1 kap. 2 a § andra stycket,

2. bryter mot 1 kap. 2 a § första stycket eller mot villkor som har meddelats enligt 1 kap. 2 a § andra stycket,

2. bryter mot förbud eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 3 §,

3. bryter mot förbud eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 3 §,

3. lämnar oriktiga uppgifter vid ansökan eller anmälan enligt 2 kap.,

4. lämnar oriktiga uppgifter vid ansökan eller anmälan enligt 2 kap.,

4. framför luftfartyg som *ej* är märkt enligt 2 kap. 16 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd därav,

5. framför luftfartyg som *inte* är märkt enligt 2 kap. 13 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd därav,

5. bryter mot 3 kap. 1 § första stycket eller 4 kap. 1 eller 3 §,

6. bryter mot 3 kap. 1 § första stycket eller 4 kap. 1 eller 3 §,

6. vid tjänstgöring ombord på luftfartyg *väger* att följa befälhavarens order,

7. vid tjänstgöring ombord på luftfartyg *underlåter* att följa befälhavarens order,

7. bryter mot 5 kap. 7 §, 6 kap. 4 § eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 8 §,

8. bryter mot 5 kap. 7 §, 6 kap. 4 § eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 8 §,

8. upplåter eller driver en anläggning i strid med 6 kap. 9 § första stycket,

9. upplåter eller driver en anläggning i strid med 6 kap. 9 § första stycket,

9. bryter mot 6 kap. 15 § första stycket,

10. bryter mot 6 kap. 15 § första stycket,

10. utövar luftfart utan tillstånd enligt 7 kap.,

11. utövar luftfart utan tillstånd enligt 7 kap.,

11. vid utövande av luftfart åsidosätter de villkor som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 § första stycket eller 6 § första stycket,

12. vid utövande av luftfart åsidosätter de villkor som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 § första stycket eller 6 § första stycket,

12. bryter mot trafikföreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. 1 eller 2 §,

13. bryter mot trafikföreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. 1 eller 2 §,

13. underlåter att landa enligt vad som sägs i 8 kap. 3 §,

14. underlåter att landa enligt vad som sägs i 8 kap. 3 §,

14. bryter mot 8 kap. 4 §,

15. bryter mot 8 kap. 4 §,

15. använder ett luftfartyg vid

16. använder ett luftfartyg vid

luftfart utan föreskriven försäkring eller säkerhet enligt 10 kap. 2 §. luftfart utan föreskriven försäkring eller säkerhet enligt 10 kap. 2 §. Bilaga 2

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms även den som av oaktsamhet begår gärning som avses i första stycket 1–6, 8–13 och 15–16.

6 §

Om ägaren eller någon som är i hans ställe uppsåtligen begår eller medverkar till en sådan gärning som anges i 2 § 1 eller 2, kan luftfartyget förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga brott eller om det i övrigt finns särskilda skäl. Detta gäller dock inte, om förverkande är uppenbart oskäligt. Om fartyget inte finns i behåll, kan värdet förklaras förverkat.

Om ägaren eller någon som är i hans ställe uppsåtligen begår eller medverkar till en sådan gärning som anges i 2 § 1, 2 eller 3, kan luftfartyget förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga brott eller om det i övrigt finns särskilda skäl. Detta gäller dock inte, om förverkande är uppenbart oskäligt. Om fartyget inte finns i behåll, kan värdet förklaras förverkat.

Första stycket gäller inte mot den som i god tro har förvärvat luftfartyget eller någon särskild rätt till det.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller också i fråga om sådant gods som avses i 8 kap. 4 § första och andra styckena, om dess ägare eller någon som är i ägarens ställe begår eller medverkar till en sådan gärning som anges i 2 § 14.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller också i fråga om sådant gods som avses i 8 kap. 4 § första och andra styckena, om dess ägare eller någon som är i ägarens ställe begår eller medverkar till en sådan gärning som anges i 2 § 15.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1998.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (1995: 227) om inskrivning av rätt till luftfartyg

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg

dels att 7, 12, 13 och 24 §§ skall upphöra att gälla,

dels att 1–3, 6, 9, 11, 15, 19 b, 21, 22, 29, 36 och 38–53 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det skall införas 17 nya paragrafer, 2 a–2 n och 54–56 §§, med följande lydelse,

dels att det skall införas rubriker närmast före 2 a, 2 d, 2 e, 2 f och 56 §§ med följande lydelse, att rubrikerna närmast före 44 och 53 §§ skall utgå och att rubrikerna närmast före 38 och 51 §§ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Vad i denna lag är stadgat om inteckning i luftfartyg och om vissa anteckningar beträffande sådant luftfartyg äger tillämpning på förda i det svenska luftfartygsregistret.

Denna lag gäller inskrivning av luftfartyg. Lagen är tillämplig på luftfartyg som är införd i det svenska luftfartygsregistret. Bestämmelserna i 2 a–2 d, 2 f–2 n, 38–46 och 48–56 §§ är även tillämpliga på andelar i registrerat luftfartyg.

Om vissa internationella förhållanden beträffande rätt till luftfartyg är särskilt stadgat.

2 §

Ärenden som avses i denna lag (inskrivningsärenden rörande luftfartyg) upptagas av den inskrivningsdomare vid Stockholms rådhusrätt som är därtill utsedd.

Över sådana ärenden skall föras särskild inskrivningsbok.

Inskrivning enligt denna lag kan ske av

- 1. förvärv av luftfartyg,*
- 2. optionsrätt till luftfartyg,*
- 3. nyttjanderätt till luftfartyg, och*
- 4. inteckning i luftfartyg eller reservdelar till luftfartyg.*

Inskrivning sker i luftfartygsregistret. Registret förs av den myndighet som anges i 2 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) (registermyndigheten).

Förvärv av luftfartyg

2 a §

Den som med äganderätt har förvärvat ett luftfartyg har rätt till inskrivning av sitt förvärv.

Detsamma gäller den som har förvärvat ett luftfartyg under villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa med ett sådant förbehåll.

Övergår vid förvärv som skett under villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller som är att jämställa med ett sådant förbehåll förvärvarens eller överlåtarens rätt till någon annan, skall vad som sägs i första stycket och vad som i övrigt föreskrivs i denna lag om inskrivning av förvärv och verkan därav tillämpas.

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

2 b §

Om registermyndigheten vid inskrivning av ett förvärv av ett luftfartyg eller rätt till sådan egendom finner att förvärvet beror av villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller som är att jämställa med ett sådant förbehåll, skall även villkoret skrivas in.

Om registermyndigheten vid inskrivningen eller därefter finner att förvärvet är förenat med annat villkor som inskränker förvärvarens rätt att överlåta fartyget eller söka inteckning eller upplåta rättighet i det, eller att förvärvarens behörighet i ett sådant avseende är inskränkt genom någon annans rätt att nyttja fartyget på grund av testamente, skall det antecknas i registret.

2 c §

Ett förvärv som har skrivits in enligt 2 a § skall på ansökan av överlåtaren eller förvärvaren avföras ur registret om det visas att förvärvet gått åter.

Optionsrätt till luftfartyg**2 d §**

Den som har en optionsrätt att genom köp förvärva ett luftfartyg har rätt till inskrivning av sin optionsrätt.

En optionsrätt som har skrivits in enligt första stycket skall på ansökan av upplåtaren eller optionshavaren avföras ur registret om det visas att optionen upphört i förtid.

Nyttjanderätt till luftfartyg**2 e §**

Den som har en nyttjanderätt till ett luftfartyg för obestämd tid eller för en bestämd tid om minst sex månader har rätt till inskrivning av sin nyttjanderätt.

Efter ansökan av upplåtaren eller nyttjanderättshavaren skall en enligt första stycket inskriven nyttjanderätt för obestämd tid avföras ur registret om det visas att den upphört. Motsvarande gäller en enligt första stycket inskriven nyttjanderätt för en bestämd tid som upphör i förtid.

Verkan av inskrivning av förvärv, optionsrätt och nyttjanderätt**2 f §**

Har ett luftfartyg överlåtits och inskrivning sökts för förvärvet, får luftfartyget efter utgången av den inskrivningsdag då ansökan gjordes inte tas i anspråk för en annan fordran mot överlåtaren än sådan som är förenad med panträtt eller retentionsrätt i luftfartyget.

2 g §

Om ett luftfartyg har förvärvats genom överlåtelse från någon som inte var rätt ägare, skall förvärvet

ändå gälla, om överlåtarens åtkomst var inskriven när luftfartyget överläts och förvärvaren sökt inskrivning och därvid varken insett eller bort inse att överlåtaren inte var rätt ägare. Detsamma gäller förvärv genom överlåtelse från någon som var rätt ägare men som på grund av förvärvsvillkor saknade rätt att förfoga över luftfartyget.

Godtrosförvärv inträder dock inte, om det på samma inskrivningsdag som inskrivning söks för förvärvet tas upp ett ärende om inskrivning eller annan införing i registret av omständighet, varav bristen i överlåtarens förfoganderätt beror, eller om anteckning i registret, att talan väckts om hävning eller återgång av förvärv av egendomen eller om bättre rätt till egendomen.

Om förvärv genom exekutiv försäljning finns särskilda bestämmelser.

2 h §

En optionsrätt eller en nyttjanderätt till ett luftfartyg gäller mot en ny ägare om inskrivning av rättigheten sökts innan den nya förvärvaren av luftfartyget söker inskrivning av sitt förvärv. Vid samtidig ansökan har det äldsta avtalet företräde.

2 i §

Om nyttjanderätt eller optionsrätt till ett luftfartyg har förvärvats genom upplåtelse från någon som inte var rätt ägare, skall upplåtelsen ändå gälla, om upplåtarens åtkomst var inskriven när luftfartyget uppläts och den som förvärvat nyttjanderätten eller optionsrätten sökt inskrivning och därvid varken insett eller bort inse att upplåtaren inte var rätt ägare. Detsamma gäller upplåtelse från någon som var rätt ägare men som

på grund av förvärvsvillkor saknade rätt att förfoga över luftfartyget.

Godtrosförvärv inträder dock inte, om det på samma inskrivningsdag som inskrivning söks för upplåtelsen tas upp ett ärende om inskrivning eller annan införing i registret av omständighet, varav bristen i upplåtarens förfoganderätt beror, eller om anteckning i registret, att talan väckts om hävning eller återgång av förvärv av egendomen eller om bättre rätt till luftfartyget.

2 j §

Har optionsrätt eller nyttjanderätt till ett luftfartyg upplåtits till flera var för sig har den upplåtelse för vilken inskrivning först söks företräde. En upplåtelse gäller dock inte före en tidigare upplåtelse om rättighetshavaren vid ansökan om inskrivning ägde eller bort äga kännedom om denna. Vad som sagts nu med avseende på företräde mellan upplåtelse av rättigheter gäller endast om dessa inte utan förfång för någondera parten kan utövas vid sidan av varandra.

I fall då inskrivning av rättigheterna söks samma dag, och de inte utan förfång för någondera parten kan utövas vid sidan av varandra, har de sinsemellan företräde efter den tidsföljd i vilken de upplåtits. Är upplåtelseerna samtidiga eller kan det inte utrönas i vilken tidsföljd de skett, skall rätten på talan förordna om företrädet mellan dem efter vad som med hänsyn till omständigheterna är skäligt.

2 k §

När en rättighet, som inte utan förfång för en annan rättighet kan utövas vid sidan av denna, skall vika, har rättighetshavaren rätt till

ersättning av upplåtaren för skada, om han vid upplåtelsen varken ägde eller bort äga kännedom om den andra upplåtelsen.

2 l §

Talan om bättre rätt till ett luftfartyg kan med laga verkan riktas mot den som senast beviljats eller sökt inskrivning för sitt förvärv, även om denne före talans väckande överlätit egendomen till någon annan. Den till vilken överlåtelsen skett har i rättegången samma ställning som om överlåtelsen skett under rättegången.

Första stycket skall också tillämpas när någon vill söka betalning ur ett luftfartyg för fordran som är förenad med panträtt eller retentionsrätt i fartyget. Om en tvist som rör äganderätten är antecknad i registret, kan talan om betalning i stället riktas mot den som innehar fartyget med äganderättsanspråk.

2 m §

Den rättsverkan som en sökt eller beviljad inskrivning medför enligt 2 f och 2 g §§ består även efter avregistrering.

Den rättsverkan som en ansökan om inskrivning medför enligt 2 f, 2 g, 2 h, 2 i och 2 j §§ förfaller om ansökan avslås.

Bestämmelserna i 2 f, 2 g och 2 l §§ och i denna paragraf om rättsverkan av en inskrivningsansökan skall också tillämpas i fråga om en ansökan om avregistrering med anledning av ett förvärv.

2 n §

En införing i luftfartygsregistret skall, efter utgången av den inskrivningsdag då ärendet om införingen upptogs, anses känd för var och en vars rätt till luftfartyget

3 §

Där ägaren det medgiver, må Efter medgivande av den som är luftfartyg genom inskrivning i inskriven som ägare i inskrivningsboken intecknas till luftfartygsregistret får ett luftfartyg säkerhet för fordran å visst belopp i genom inskrivning i penningar. luftfartygsregistret intecknas till

Inteckning må till säkerhet för en säkerhet för fordran på ett visst och samma fordran meddelas i flera penningbelopp.

luftfartyg, dock ej så, att något av En inteckning får till säkerhet dem kommer att besväras av för en och samma fordran meddelas inteckning, som ej gäller med i flera luftfartyg, men inte på ett samma förmånsrätt i de övriga. sådant sätt, att något av dem Fartyg som är intecknat för samma kommer att besväras av en fordran som annat fartyg, må ej inteckning, som inte gäller med särskilt intecknas. samma förmånsrätt i de övriga. Ett fartyg som är intecknat för samma fordran som ett annat fartyg, får inte särskilt intecknas.

Ej må inteckning meddelas i lott i En inteckning kan inte meddelas luftfartyg. i en andel av ett luftfartyg.

6 §

Då inteckning sökes, skall Den som ansöker om en fordringshandlingen i huvudskrift inteckning skall ge in ingivnas till inskrivningsdomaren. fordringshandlingen i original.

Finnes ej å handlingen bevittnat medgivande som i 5 § sägs, skall ansökningen avslås.

9 §

Ej må i inteckningsärende andra I ett ärende som rör inteckning än skriftliga bevis gälla i fråga om av reservdelar till luftfartyg är det åtkomst till luftfartyg eller tillåtet endast med skriftliga bevis när det gäller att visa åtkomsten till reservdelarna.

11 §

Överlåter någon till annan Överlåter någon ett luftfartyg luftfartyg eller lott i sådant fartyg, eller en andel i ett sådant fartyg, och har, innan ny ägares fång och har, innan förvärvaren ansökt anmäles till luftfartygsregistret, om inskrivning av sitt förvärv, inteckning blivit sökt på grund av inteckning blivit sökt på grund av tidigare ägares medgivande, utgöre den tidigare ägares medgivande, överlåtelsen ej hinder för utgör överlåtelsen inte hinder för inteckningens beviljande. inteckningens beviljande.

Sökes inteckning samma dag ny ägares fång anmäles till luftfartygsregistret eller därefter,

skall ansöknings avslås, utan så är att nye ägaren iklätt sig förbindelse att låta luftfartyget intecknas på grund av tidigare ägares medgivande eller eljest är med honom lika förbunden.

15 §

Omfattar inteckning jämväl reservdelar, *njute* inteckningshavaren panträtt i dessa, *såframt vid förvaringsplatsen genom hans försorg finnes anslaget väl synligt* omfattar en inteckning också reservdelar, *har* inteckningshavaren panträtt i dessa, *om han vid förvaringsplatsen väl synligt har försorg finnes anslaget väl synligt* tillkännagivande om inteckningen, inteckningen, med angivande av dess omfattning, *inteckningssamt* inteckningshavarens namn och adress, *ävensom därom att inteckningen har skrivits in i riket förda inskrivningsboken för luftfartyg.*

19 b §¹

Inteckning *medför* företräde i förhållande till annan inteckning efter den tidsföljd i vilken inteckningarna *sökas*. Inteckningar som *sökas* på samma inskrivningsdag *medföra* lika rätt.

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

I förhållande till optionsrätt eller nyttjanderätt ger inteckning företräde, om den söks innan inskrivning av rättigheten söks. Inskrivning av optionsrätt eller nyttjanderätt ger företräde framför inteckning som söks samma inskrivningsdag.

21 §

Vill ägaren *av* intecknad egendom i stället för en inteckningshandling sätta en eller flera andra handlingar *innefattande* medgivande av inteckning för motsvarande belopp, *ingive* inteckning för motsvarande belopp, inteckningshandlingen jämte den eller de handlingar, som *skola* sättas i stället, *till* inteckning för motsvarande belopp, inteckningshandlingen jämte den eller de handlingar, som *skall* sättas i stället, *in* till inskrivningsdomaren; *och göra* registermyndigheten. *I luftfartygsdenne om utbytet anteckning i registret görs anteckning om inskrivningsboken samt anmärke å utbytet och på den eller de nya*

¹ Senaste lydelse 1970:986.

den eller de nya inteckningshandlingarna görs de inteckningshandlingarna vad för anmärkningar som är av betydelse för inteckningsrättens bedömande. Utbyte varom nu sagts Sådant utbyte som avses ovan kan må ock ske på begäran av också ske på begäran av en inteckningshavare, där det visas att inteckningshavare om den den intecknade egendomens ägare intecknade egendomens ägare samtyckt till åtgärden. samtyckt till åtgärden.

22 §

Företes inteckningshandling för Efter medgivande av ägaren till inskrivningsdomaren med begäran ett luftfartyg får en inteckning om inteckningens dödande helt och dödas helt eller för visst belopp hållet eller för visst belopp eller, eller, där flera luftfartyg är där flera luftfartyg äro intecknade intecknade för samma fordran, i för samma fordran, i visst fartyg, visst fartyg. Vid ansökan om varde i enlighet därmed dödning skall inteckningsinteckningen dödad, där det visas handlingen ges in till att ägaren av den egendom, beträffande vilken dödning skall ske, samtyckt till åtgärden. registermyndigheten.

Under de villkor som angivas i Under de förutsättningar som första stycket äge innehavare av anges i första stycket kan sådan inteckning, som omfattar innehavaren av en inteckning som jämväl reservdelar, få inteckningen också omfattar reservdelar, få dödad i samtliga reservdelar eller i inteckningen dödad i samtliga de reservdelar som förvaras på viss reservdelar eller i de reservdelar plats. som förvaras på viss plats.

Dödande av inteckning i visst Dödande av en inteckning i ett luftfartyg eller i reservdelar må ej visst luftfartyg eller i reservdelar ske så, att inteckningsförhållanden efter åtgärden komma att inteckningsförhållandena efter stå i strid mot vad i 3 § andra åtgärden strider mot vad i 3 § andra stycket eller 4 § första stycket stycket eller 4 § första stycket stadgas. stadgas.

29 §

Har ägare av intecknad egendom Har ägaren till en intecknad gjort avbetalning å intecknat egendom gjort en avbetalning på ett belopp, vare inteckningshavaren, intecknat belopp, är där ej annat förbehåll skett, pliktig inteckningshavaren, där inte annat att på begäran av ägaren och mot förbehåll skett, skyldig att på förskott av nödig kostnad uppvisa begäran av ägaren och mot förskott inteckningshandlingen för av nödig kostnad visa upp inskrivningsdomaren för inteckningshandlingen för avbetalningens antecknande i avbetalningens antecknande i inskrivningsboken. I boken skall luftfartygsregistret. I luftfartygsanmärkas, att handlingen ej vidare registret skall det anmärkas, att medför inteckningsrätt för handlingen inte längre medför avbetalade beloppet. inteckningsrätt för det avbetalade beloppet.

Sedan anteckning om Sedan anteckning om avskrivning *sålunda* skett, må där avskrivning *har* skett, får på ägaren det begär *och tillika ingiver* ägarens begäran, och om en handling *innefattande* medgivande handling som innehåller ett sådant som i 5 § sägs, inteckning till medgivande som avses i 5 § ges in, belopp motsvarande vad som en inteckning på ett belopp avskrivits meddelas att gälla med motsvarande vad som avskrivits förmänsrätt näst efter meddelas att gälla med förmänsrätt inteckningshavarens återstående näst efter inteckningshavarens fordran. Ägaren må dock utan återstående fordran. Ägaren kan *inteckningshandlingen* företeende dock utan att *inteckningsfå* inteckningen dödad till belopp handlingen visas upp få motsvarande vad som avskrivits. inteckningen dödad till belopp motsvarande vad som avskrivits.

36 §

Har inteckning meddelats i strid *En* inteckning är utan verkan om mot vad i 13 § stadgas, vare den den har meddelats trots att den som utan verkan. medgett inteckningen, eller när det är flera som medgett den, någon av dem är försatt i konkurs när ansökan om inteckning görs, eller ett beslut om egendomsavträde meddelas samma dag som ansökan görs.

Om vissa anteckningar i inskrivningsboken**Om förfarandet i inskrivningsärenden**

38 §

Vill någon att i Inskrivningsärenden är enligt inskrivningsboken skall antecknas denna lag ärenden om att han innehar fordringshandling, 1. inskrivning av förvärv av på grund varav inteckning beviljats luftfartyg, eller ansökan därom förklarats 2. inskrivning av optionsrätt till vilande, uppvisade handlingen i luftfartyg, huvudskrift för den 3. inskrivning av nyttjanderätt till inskrivningsdomare som luftfartyg, handlägger inskrivningsärenden 4. inteckning i luftfartyg eller rörande luftfartyg; och göra denne reservdelar till luftfartyg, och i boken anteckning om innehavet. 5. annan införing i Uppvisande varom nu är sagt må luftfartygsregistret som angår ock ske inför annan inskrivning som avses i 1–4 och inskrivningsdomare. Denne skall, som görs på grund av föreskrift i en då sådant sker, å handlingen teckna lag eller en annan författning. bevis om uppvisandet och Inskrivningsärenden tas upp på ändamålet därmed ävensom därom inskrivningsdag. Sådan hålls till utfärda särskilt bevis; sedan ingive klockan tolv varje måndag, tisdag, inteckningshavaren för onsdag, torsdag och fredag som anteckningens verkställande inte är helgdag. Som helgdag anses

sistnämnda bevis till den även midsommarafton, julafton och inskrivningsdomare, som i första nyårsafton. En ansökan som stycket avses.

Anmäler den, vilken senast blivit gjord följande inskrivningsdag. antecknad såsom innehavare av Regeringen eller den myndighet inteckningshandling, hos som regeringen bestämmer för inskrivningsdomaren i skriftlig av meddela närmare föreskrifter om vittnen styrkt handling att innehavet inskrivningsförfarandet och om upphört, varde förhållandet i avgifter för inskrivningsinskrivningsboken antecknat. förfarandet.

39 §²

Den som i inteckningsärende, Hos registermyndigheten skall enligt de grunder som angivas i 7 §, det föras dagbok över ansetts vara ägare av luftfartyg, inskrivningsärendena. Handvarde i sådan egenskap antecknad i lingarna i sådana ärenden skall inskrivningsboken. föras samman i akter.

Har ny ägare av intecknat Om sökanden eller någon annan luftfartyg blivit införd i har lämnat en uppgift eller avgett luftfartygsregistret, skall en förklaring av betydelse för inskrivningsdomaren, sedan ärendets prövning eller om en underrättelse därom inkommit från särskild utredning har verkställts i luftfartsverket, å nästa ärendet, skall anteckning om det inskrivningsdag anmärka göras i dagboken eller i akten. I förhållandet i inskrivningsboken. dagboken eller akten skall även tas upp kallelser, förelägganden och andra beslut som inte skall föras in i registret.

40 §

Var som väckt talan om klander En ansökan i ett å annans åtkomst till luftfartyg eller inskrivningsärende skall göras om återgång av köp, byte eller gåva skriftligen.

av sådant fartyg vare skyldig att Om bifall till en ansökan om anmäla förhållandet för inskrivning av ett förvärv är antecknande i inskrivningsboken. beroende av att föregående ägare Rätten skall, om så erfordras, giva gör en inskrivningsansökan, får käranden nödig tid till sådan förvärvaren göra en sådan ansökan anmälan innan förberedelsen i på den föregående ägarens vägnar. målet avslutas. Försummas denna Denne är skyldig att tillhandahålla tid, vare käromålet förfallet. Visas de behövliga handlingar som han att målet avgjorts genom laga kraft har. Vad som nu sagts om ägande dom eller beslut, varde ock inskrivningsansökan skall också därom anteckning gjord i tillämpas i fråga om anmälan för inskrivningsboken. avregistrering med anledning av ett

Visas att inteckning helt eller till förvärv. någon del är ogill enligt dom eller beslut, som äger laga kraft, eller på grund av förhållande som avses i

² Senaste lydelse 1986:168.

41 §³

Har ett luftfartyg, en lott däri eller intecknade reservdelar utmätts eller har enligt 8 kap. 8 § bifalls, avslås eller förklaras konkurslagen (1987:672) begärts förfallen eller att ärendet skjuts upp, skall föras in i registret. reservdelar skall säljas i den ordning som gäller för utmätt sådan egendom eller har utmätningen upphävts eller frågan om egendomens försäljning av annat skäl förfallit, skall anteckning därom göras i inskrivningsboken. Anteckning egendomen har sålts utmättningsvis skall ske, när handling som visar köpeskillingens fördelning har inkommit. Har ett luftfartyg, en lott däri eller intecknade reservdelar belagts med kvarstad eller tagits i anspråk genom betalningssäkring eller har en sådan åtgärd upphävts eller återgått, skall anteckning därom också göras i inskrivningsboken.

Innebär beslutet att ansökan inte bifalls, skall skälen för beslutet antecknas i dagboken eller akten. Ett beslut som skall föras in i registret meddelas genom en sådan innehåll som framgår av registret.

Ett beslut om inteckning skall antecknas på den handling som ligger till grund för ansökan om inteckning. Bevis angående inkommit. Har ett luftfartyg, en lott däri eller intecknade reservdelar innehålla en erinran om vad som stadgas i 15 §.

eller har en sådan åtgärd upphävts eller återgått, skall anteckning därom också göras i inskrivningsboken.

Om inverkan på inteckning av en exekutiv försäljning eller av en myndighets fördelning av medel skall anteckning göras i inskrivningsboken när anmälan, bevis eller fördelningslängd som utvisar förhållandet har inkommit.

Har domstol beträffande inteckning i luftfartyg meddelat förklaring som i 26 § sägs, åligger det domstolen att därom översända bevis till inskrivningsdomaren, som har att å nästa inskrivningsdag göra anteckning om förhållandet i inskrivningsboken.

42 §

Anmäler någon skriftligen, att han för fordran å bärgarlön eller å ersättning för särskilda kostnader, sökanden eller någon annan som varit oundgängliga för har hörts i ärendet, skall denne

³ Senaste lydelse 1987:685.

bevarande av luftfartyg, äger genast underrättas om beslutet. En luftpanträtt i fartyget enligt vad därom är särskilt stadgat, skall inskrivningsdomaren, om den som dessförinnan senast var anmälningen sker inom tre månader från det åtgärderna för bärningen eller bevarandet avslutades, å nästa inskrivningsdag göra anteckning om anmälningen i inskrivningsboken.

I underrättelsen skall anges de skäl för beslutet som har antecknats i dagboken eller i akten och vad den som vill överklaga beslutet skall göra.

Visas att genom fordringens betalning eller annorledes panträkten upphört att gälla, varde ock det antecknat i inskrivningsboken.

43 §⁴

Har i luftfartygsregistret, enligt vad därom är särskilt stadgat, blivit anmärkt att beträffande luftfartyg inträffat förhållande av beskaffenhet att böra föranleda fartygets avförande ur registret men att detta ej kunnat ske på grund av att inteckningshavare ej samtyckt till åtgärden, skall inkommit från luftfartsverket, å nästa inskrivningsdag anteckning därom inskrivningsboken.

Om en ansökan i ett inskrivningsärende inte omedelbart bör avslås enligt denna lag, får ärendet skjutas upp till en viss senare inskrivningsdag, om det är nödvändigt för utredningen. Om ärendet skjuts upp, får sökanden föreläggas att ge in den utredning som krävs eller att sedan infinna sig personligen eller genom ombud hos registermyndigheten. Även någon annan än sökanden får göras höras och kan föreläggas sådan inställelse. Följer sökanden inte föreläggandet, kan hans ansökan förklaras förfallen. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

Ett inskrivningsärende får vidare skjutas upp till en senare inskrivningsdag, om ärendet med hänsyn till dess art eller omfattning inte lämpligen kan tas upp till omedelbar prövning. Ett ärende som har skjutits upp på sådan grund skall tas upp till prövning senast andra inskrivningsdagen efter den inskrivningsdag då anmälan eller ansökan gjordes.

⁴ Senaste lydelse 1986:168.

**Vissa bestämmelser om förfarandet
hos inskrivningsdomaren**

44 §

*Inskrivningsärende rörande Om det kan antas att ett förvärv
luftfartyg må upptagas allenast å som åberopas i ett
inskrivningsdag. inskrivningsärende är ogiltigt eller*

*Ansökan i sådant ärende anses ej på annan grund inte kan göras
gjord innan den upptages å gällande eller att en åtgärd som
inskrivningsdag. ansökan avser på annat sätt skulle*

*Anmälan som avses i 42 § skall kränka någons rätt, skall den vars
anses gjord då den inkommer till rätt berörs ges tillfälle att yttra sig.
inskrivningsdomaren. Detta gäller också om ovisshet
råder i fråga om förvärvsvillkor.*

*Om ett förvärv som åberopas i ett
registreringsärende grundas på
testamente, dom eller förrättning
som ännu inte vunnit laga kraft,
eller om det pågår rättegång om
hävning eller återgång av förvärv
av den egendom som ärendet angår
eller om bättre rätt till denna, skall
ärendet skjutas upp till dess saken
slutligt avgjorts.*

*Är i annat fall sökandens rätt
tvistig, kan han föreläggas att inom
viss tid väcka talan vid domstol.
Om han inte gör det, kan hans
ansökan förklaras förfallen. En
upplysning om detta skall tas in i
föreläggandet.*

45 §

*Över samtliga En ansökan om inskrivning av ett
inskrivningsärenden rörande förvärv av ett luftfartyg skall avslås
luftfartyg skall genom om*

*inskrivningsdomarens försorg föras 1. bestämmelsen i 40 § inte har
dagbok. iakttagits,*

*2. ansökan avser ett luftfartyg
som inte är infört i
luftfartygsregistret eller, om det
samtidigt ges in en ansökan om
registrering där, sådan åtgärd inte
beviljas,*

*3. sökanden inte styrker sitt
förvärv,*

*4. fångesmannens rätt inte är
inskriven i luftfartygsregistret
fastän den hade kunnat skrivas in*

där och sökandens förvärv inte grundas på exekutiv försäljning,

5. den åberopade överlåtelsen står i strid med en mot överlåtaren på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över luftfartyget och överlåtarens åtkomst inte var inskriven när överlåtelsen ägde rum eller, om så var fallet, villkoret är infört i luftfartygsregistret eller förs in i det samma inskrivningsdag som ansökan görs,

6. luftfartyget av överlåtaren tidigare har överlåtits till någon annan och överlåtarens åtkomst inte var inskriven när sökandens förvärv ägde rum eller om så var fallet, inskrivning söks samma inskrivningsdag för det tidigare förvärvet,

7. luftfartyget har blivit föremål för kvarstad eller betalningssäkring till säkerhet för ett anspråk mot överlåtaren och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då ansökan görs eller överlåtaren har försatts i konkurs före utgången av den inskrivningsdagen,

8. luftfartyget har sålts exekutivt till någon annan än sökanden,

9. förvärvet har skett genom en sådan gåva mellan makar som inte har registrerats enligt 16 kap. äktenskapsbalken, eller

10. det är uppenbart att förvärvet av något annat skäl är ogiltigt eller inte kan göras gällande.

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

En ansökan enligt 2 c, 2 d eller 2 e § om att en inskrivning skall avföras skall avslås om bestämmelsen i 40 § inte har iakttagits eller om det inte visas att förvärvet gått åter eller rättigheten upphört.

46 §⁵

När inskrivningsärende rörande luftfartyg förekommer, anskaffe inskrivningsdomaren skyndsamt från luftfartsverket bevis om vad luftfartygsregistret innehåller av betydelse för ärendets behandling.

En ansökan om inskrivning av en optionsrätt eller en nyttjanderätt till ett luftfartyg skall avslås om

1. bestämmelsen i 40 § inte har iakttagits,

2. ansökan avser ett luftfartyg som inte är infört i luftfartygsregistret eller, om det samtidigt ges in en ansökan om registrering där, sådan åtgärd inte beviljas,

3. sökanden inte styrker sitt förvärv av rättigheten,

4. upplåtaren inte är inskriven som ägare i luftfartygsregistret eller förs in i det samma inskrivningsdag som ansökan görs,

5. upplåtelsen står i strid med en mot upplåtaren gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över luftfartyget och inskränkningen är införd i luftfartygsregistret eller förs in i det samma inskrivningsdag som ansökan görs,

6. luftfartyget har blivit föremål för kvarstad eller betalningssäkring till säkerhet för ett anspråk mot upplåtaren och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då ansökan görs eller upplåtaren har försatts i konkurs före utgången av den inskrivningsdagen, eller

7. luftfartyget före upplåtelsen frångått upplåtaren på grund av exekutiv försäljning,

8. det är uppenbart att upplåtelsen av annan grund är ogiltig eller att rättigheten upphört eller av annat skäl inte kan göras gällande.

47 §

Handlingar i inskrivningsärenden rörande luftfartyg skola sammanföras i akter.

En ansökan om inteckning skall avslås om

1. det på fordringshandlingen

⁵ Senaste lydelse 1986:168.

Har sökande eller annan lämnat inte finns ett sådant bevitnat uppgift eller avgivit förklaring av betydelse för ärendets prövning, eller har särskild utredning i ärendet funnits nödig, skall vad om antecknats upptagas i akten och bestyrkas av inskrivningsdomaren.

2. någon söker inteckning samma dag som en ny förvärvare ansöker om inskrivning av sitt förvärv, eller därefter, och den nye förvärvaren inte förbundet sig att låta luftfartyget intecknas på grund av tidigare ägares medgivande eller annars är med honom lika förbunden,

3. luftfartyget har blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då anteckningen söks, om inte i fråga om kvarstad ansökan har medgetts av kronofogdemyndigheten, eller

4. den som medgett inteckningen, eller när det är flera som medgett den, någon av dem är försatt i konkurs när ansökan om inteckning görs, eller ett beslut om egendomsavträde meddelas samma dag som ansökan görs.

48 §

Om inskrivningsdomarens beslut eller annan åtgärd, som vidtagits med anledning av ansökan hos inskrivningsdomaren, meddelas till följd av myndighetens eller besked genom bevis, som tecknas å någon annans skrivfel eller den till grund för ansökningen liknande förbiseende skall åberopade handlingen. Beviset skall angiva det rum i inskrivningsboken, vari inskrivningen verkställdes. Bevis tekniskt fel. Kan rättelse bli till angående anteckning i reservdelar förfång för ägare eller annan skall innehålla erinran om vad i 15 § stadgas.

Innefattar beslutet, att ansökan ej bifallits, skall sökanden eller hans ombud genast i rekommenderat brev underrättas om skälen för beslutet.

När anteckningshavare enligt vad därom är särskilt stadgat för inskrivningsdomaren uppvisar anteckningshandlingen för att

Om registermyndigheten finner att en införing i luftfartygsregistret innehåller en uppenbar oriktighet eller följd av myndighetens eller skrivfel eller liknande förbiseende skall rättas. Detta gäller också i fråga om en uppenbar oriktighet i registret till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till för ägare eller annan skall det inbördes företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter vad som är skäligt. Tillfälle att yttra sig skall lämnas de parter som berörs, om de är kända, samt den myndighet som avses i 53 §. Meddelas inte beslut samma dag som ärendet tas upp, skall en anteckning om ärendet göras i registret. Beslut om rättelse skall meddelas

lämna samtycke till att det genom införeling i registret. Skälet
 intecknade luftfartyget avföres ur för beslutet skall antecknas i
 luftfartygsregistret, skall dagboken eller i akten. I stället för
 inskrivningsdomaren dels utfärda bevis eller handling som har
 särskilt bevis om uppvisandet och utfärdats i enlighet med den
 ändamålet därmed dels ock teckna tidigare införelingen, skall en ny
 sådant bevis å sådan handling utfärdas. Den
 inteckningshandlingen. tidigare handlingen skall

återkrävas, göras obrukbar och
 behållas av registermyndigheten.
 Den som har handlingen är skyldig
 att ge in den för detta ändamål. I
 ett föreläggande att fullgöra en
 sådan skyldighet får vite sättas ut.

Ett beslut om rättelse får
 överklagas även av den myndighet
 som avses i 53 §.

49 §

Bifalles ansökan om meddelande Registermyndighetens beslut i ett
 av inteckning eller om annan inskrivningsärende får överklagas
 åtgärd beträffande inteckning, hos allmän förvaltningsdomstol.
 varde i enlighet därmed inskrivning Prövningstillstånd krävs vid
 gjord i inskrivningsboken. Bifalles överklagande till kammarrätten.
 ej ansökningen, skall i boken Ett överklagande av ett beslut
 inskrivas allenast att ärendet som finns infört i registret skall
 uppskjutits eller att ansökningen antecknas där. När ett slutligt
 förklarats vilande eller avslagits; beslut med anledning av ett
 anteckning om skälen för beslutet överklagande har vunnit laga kraft,
 upptages i akten. skall beslutets innehåll antecknas.

50 §⁶

Sökes inteckning i luftfartyg och Om en domstol efter
 varder ej ansökningen av överklagande ändrar ett beslut
 inskrivningsdomaren genast genom vilket en ansökan om
 avslagen genom beslut som vinner beviljande av inteckning helt eller
 laga kraft, beviljas sådan delvis har avslagits, skall sökanden
 inteckning eller inträffar senast på den inskrivningsdag som
 förhållande, som medför att infaller näst efter tre månader från
 luftfartyg icke längre besväras av det att beslutet om ändringen vann
 inteckning eller beröres av ansökan laga kraft visa upp detta beslut hos
 därom, skall inskrivningsdomaren registermyndigheten. Gör han inte
 ofördröjligen meddela det, gäller en inteckning som
 luftfartsverket detta. Samma lag beviljas på grund av beslutet som
 vare, när det antecknas att talan om den hade sökts först på den dag
 som avses i 40 § första stycket blivit beslutet uppvisas för
 väckt eller slutligen avgjord. registermyndigheten.

⁶ Senaste lydelse 1986:168.

Om överklagande**Statens ansvar för vissa
rättsförluster m.m.**51 §⁷

Inskrivningsdomarens beslut Kommer till följd av 2 g och enligt denna lag får överklagas hos 2 i §§ ett förvärv, en optionsrätt hovrätten. Skrivelsen skall ges in eller en nyttjanderätt att gälla mot till inskrivningsdomaren. Vid den rätte ägaren eller mot någon överklagande tillämpas i övrigt till vars förmån en bestämmelserna i rättsrådighetsinskränkning gäller enligt gångsbalken om överklagande av de paragraferna, har denne rätt till tingsrätts beslut.

Överklagandet samt sådana på grund av förvärvet eller beslut som inskrivningsdomaren upplåtelsen.

eller domstol meddelar med Om någon lider förlust till följd anledning av överklagandet skall av ett tekniskt fel i antecknas i inskrivningsboken.

luftfartygsregistret vid användning av automatisk databehandling eller i en anordning som hos registermyndigheten eller någon 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 vidta åtgärder för att bevara sin rätt eller har han på annat sätt medverkat till förlusten genom eget vållande, skall ersättningen efter vad som är skäligt sättas ned eller helt falla bort.

52 §⁸

Om en domstol efter Kommer till följd av ett beslut i överklagande ändrar ett beslut ett ärende om rättelse en förlust att genom vilket en ansökan om drabba en rättsägare som avses i beviljande av inteckning helt eller 48 §, har han rätt till ersättning av delvis har avslagits, skall sökanden staten. Ersättning betalas dock inte senast på den inskrivningsdag som om den skadelidande med hänsyn infaller näst efter tre månader från till felets beskaffenhet eller andra det att beslutet om ändringen vann omständigheter bort inse att ett fel laga kraft visa upp detta beslut hos förekommit.

inskrivningsdomaren. Gör han inte det, gäller en inteckning som beviljas på grund av beslutet som

⁷ Senaste lydelse 1994:1039.

⁸ Senaste lydelse 1994:1039.

om den hade sökts först på den dag
beslutet uppvisas för
inskrivningsdomaren.

Om tillämpningsföreskrifter

53 §⁹

Närmare föreskrifter om Staten företräds i ett ärende om inskrivningsboken, dagboken och ersättning enligt 51 eller 52 § av akter samt angående tillämpningen den myndighet som regeringen i övrigt av denna lag meddelas av bestämmer.
regeringen.

54 §

Vill den som är part i ett mål om beståndet av en rätt till luftfartyg kräva ersättning enligt 51 §, om han förlorar målet, skall han antingen till gemensam handläggning med målet väcka talan mot staten om sitt ersättningskrav eller skriftligen underrätta den myndighet som avses i 53 § om rättegången.

Om förberedelsen i målet har avslutats utan att någon ersättningstalan väckts eller underrättelse lämnats enligt första stycket, skall domstolen förelägga parten att vidta en av åtgärderna inom en viss tid. Iakttas inte tiden är ersättningskravet förfallet. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

55 §

Har den som enligt 51 eller 52 § är berättigad till ersättning av staten haft rätt att kräva beloppet av någon annan som skadestånd, träder staten in i rätten mot denne.

Ersättning enligt 51 eller 52 § på grund av en domstols dom betalas ut sedan domen har vunnit laga kraft.

⁹ Senaste lydelse 1986:168.

Underrättelseskyldighet

56 §

Väcks talan om hävning eller återgång av ett förvärv av ett luftfartyg eller om bättre rätt till ett sådant fartyg eller annars i en fråga som angår inskrivning i luftfartygsregistret, skall rätten genast underrätta registermyndigheten. Underrättelsen skall, utöver uppgift om parterna, innehålla sådana uppgifter om luftfartyget att det kan identifieras i registret.

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1998.

2. Den som vid lagens ikraftträdande under de tre närmast föregående åren varit antecknad i luftfartygsregistret som ägare till ett luftfartyg skall skrivas in som ägare med verkan från ikraftträdandet. Den som annars är antecknad som ägare i luftfartygsregistret skall sedan ett år förflutit från ikraftträdandet skrivas in som ägare, om inte dessförinnan ny inskrivning sökts av ett förvärv av fartyget eller talan väckts om bättre rätt därtill.

Ansöker någon om inskrivning av äganderätt till ett luftfartyg utan att fångsmannens rätt är inskriven, skall ansökan bifallas utan hinder därav, om sökanden kan härleda sin rätt från den som var antecknad som ägare i luftfartygsregistret tre år före lagens ikraftträdande.

Ansöker någon om inskrivning av förvärv av ett luftfartyg, som skett före ikraftträdandet, och som vid ikraftträdandet inte var infört i luftfartygsregistret, och kan han inte styrka sin rätt men gör han den sannolik, skall han antecknas i registret som ägare. Sedan ett år förflutit från det anteckningen gjordes skall han skrivas in som ägare, om inte dessförinnan ny inskrivning sökts av äganderätt till fartyget eller talan väckts om bättre rätt därtill.

En anmälan av ett förvärv av ett luftfartyg enligt äldre bestämmelser vilken inte medfört att förvärvaren före ikraftträdandet antecknats i luftfartygsregistret som ägare till fartyget, anses som en på första inskrivningsdagen därefter gjord ansökan om inskrivning av förvärvet.

3 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 Bilaga 2

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg att 6–8 §§ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §¹

När exekutiv försäljning av luftfartyg eller i 4 § omnämnda reservdelar till sådant fartyg skall äga rum, åligger det den påkallat försäljningen av vederbörande myndighet i den stat där fartyget är utfärdat gravationsbevis angående egendomen jänte styrkt översättning av beviset. att, då fråga är om luftfartyg, senast en månad före auktionen låta kungöra försäljningen på registreringsorten enligt gällande lag. Inom samma tid skall underrättelse i den ordning som är föreskriven i fråga om underrättelse till borgenär sändas till innehavaren av varje i fartyget inskriven rättighet, som skall erkännas enligt denna lag.

När det skall ske en exekutiv försäljning av ett luftfartyg, eller av sådana reservdelar som avses i 4 §, är den som begärt försäljningen skyldig att ge in ett gravationsbevis rörande egendomen, utfärdat av behörig myndighet i det land där luftfartyget är registrerat, och en översättning av beviset. När det är fråga om ett luftfartyg är den som begärt försäljningen även skyldig att senast en månad före auktionen låta kungöra försäljningen på registreringsorten enligt där gällande lag.

Utöver de fordringar och kostnader som annars skola upptagas i sakägarförteckning vid exekutiv försäljning av luftfartyg eller reservdelar skall i förteckningen upptagas annan rättighet som skall erkännas enligt denna lag. Beträffande sådan rättighets ställning vid exekutiv försäljning äger i övrigt vad som gäller beträffande rättighet i fast egendom som säljes exekutivt motsvarande tillämpning.

7 §

Besväras luftfartyg av inskriven Besväras ett luftfartyg av en

¹ Senaste lydelse 1971:501.

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 enligt 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, gälle 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.

inskriven rättighet, som enligt denna lag skall erkännas här i landet, får fartyget inte föras över till det svenska luftfartygsregistret, om inte innehavaren av rättigheten har medgett att fartyget registreras här.

Förs fartyget över till det svenska luftfartygsregistret, har rättighetens innehavare rätt att få den inskriven i luftfartygsregistret.

Söks inskrivningen senast på den inskrivningsdag som infaller näst efter tre månader från det fartyget registrerades här i landet, gäller rättigheten med samma förmånsrätt som den hade i det land där fartyget sist var registrerat. Frågan om rättigheten lagligen tillkommit prövas enligt lagen i det land där fartyget var registrerat vid tiden för rättighetens tillkomst.

8 §²

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 luftpanträtt 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 inskrivningsdomaren, vilken har att å nästa inskrivningsdag göra

² Senaste lydelse 1971:501.

*motsvarande anteckning i
inskrivningsboken.*

Bilaga 2

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1998.

4 Förslag till lag om ändring i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart att 3 a § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 a §¹

När ett luftfartyg innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, är köparen ansvarig enligt denna lag.

När ett luftfartyg innehas med nyttjanderätt, är nyttjanderättshavaren i stället för ägaren ansvarig, om

1. ägaren och nyttjanderättshavaren har träffat avtal om att ansvaret skall vila på nyttjanderättshavaren,

2. nyttjanderätten avser en bestämd tid om minst ett år,

3. nyttjanderättshavaren enligt avtalet har rätt att skaffa förare eller befälhavare eller att använda fartyget för luftfart i förvärvssyfte, och

4. anteckning om nyttjanderätten har gjorts i luftfartygsregistret.

4. nyttjanderätten har skrivits in enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg eller anteckning om nyttjanderätten har gjorts i luftfartygsregistret.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1998.

¹ Senaste lydelse 1986:167.

Härigenom föreskrivs i fråga om utsökningsbalken
dels att 4 kap. 30 §, 11 kap. 2 §, 14 kap. 3 och 6 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det skall införas två nya paragrafer, 11 kap. 2 a och 3 a §§ med följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

30 §¹

Utmätning medför förmånsrätt i och med beslutet, om ej annat följer av andra eller fjärde stycket eller 7 kap. 13 §.

Utmätning av här i *riket* Utmätning av här i *landet* registrerat skepp eller luftfartyg, registrerat skepp eller luftfartyg, intecknade reservdelar till sådant intecknade reservdelar till sådant luftfartyg eller fast egendom luftfartyg eller fast egendom medför *ej* förmånsrätt förrän ärende medför *inte* förmånsrätt förrän angående anteckning om ärende angående anteckning om utmätningen tas upp på utmätningen tas upp på inskrivningsdag. Upptas på samma inskrivningsdag. Upptas på samma inskrivningsdag mer än ett sådant inskrivningsdag mer än ett sådant ärende, skall den utmätning som ärende, skall den utmätning som skedde först ha företräde. Om här i skedde först ha företräde. Om här i *riket* registrerat skepp eller *landet* registrerat skepp eller luftfartyg som har utmätts här blir luftfartyg som har utmätts här blir utmätt i *främmande stat* innan det utmätt i *ett annat land* innan det har tagits om hand av tagits om hand av kronofogdemyndigheten, skall den kronofogdemyndigheten, skall den rätt som har vunnits genom den rätt som har vunnits genom den förra utmätningen gälla som förra utmätningen gälla som panträtt.

Utmätning av fast egendom Utmätning av fast egendom *eller* medför företräde framför rättighet i *här i landet registrerat luftfartyg* egendomen, om ärende angående medför företräde framför rättighet i anteckning om utmätningen tas upp egendomen, om ärende angående senast på den inskrivningsdag då anteckning om utmätningen tas upp inskrivning av rättigheten söks. senast på den inskrivningsdag då inskrivning av rättigheten söks.

Utmätning av en rättighet som är registrerad enligt aktiekontolagen (1989:827) medför förmånsrätt genom registrering av utmätningen enligt den lagen. Utmäts en rättighet som förvaltas enligt 8 kap. i sistnämnda lag inträder förmånsrätten i stället genom underrättelse till förvaltaren om utmätningen. Detsamma gäller om utmätningen avser en panträtt i en rättighet som förvaltas enligt sistnämnda kap.

¹ Senaste lydelse 1992:1311.

11 kap.**2 §**

Vad som sägs om sjöpanträtt i 10 kap. 5, 7 och 10 §§ skall i stället gälla luftpanträtt.

Kungörandet av auktion enligt 10 kap. 6 § skall ske minst sex veckor i förväg. Underrättelser enligt 10 kap. 7 § skall sändas i rekommenderade brev minst en månad före auktionen. Innehåller *inskrivningsboken* uppgift om adress, skall den användas.

Kungörandet av auktion enligt 10 kap. 6 § skall ske minst sex veckor i förväg. Underrättelser enligt 10 kap. 7 § skall sändas i rekommenderade brev minst en månad före auktionen. Innehåller *luftfartygsregistret* uppgift om adress, skall den användas.

Vad som sägs i 10 kap. 8 § är tillämpligt även när bestämmelse i andra stycket har åsidosatts.

2 a §

Vad som sägs om innehavare av fordran i 10 kap. 6 och 9 §§ skall även gälla innehavare av rättighet som bör iakttas vid auktionen. Vad som sägs i 10 kap. 7 § om underrättelser skall även gälla kända innehavare av rättigheter som bör iakttagas vid auktionen.

I sakägarförteckningen upptas förutom vad som anges i 10 kap. 10 § även nyttjanderätt eller optionsrätt som är inskriven eller för vilken inskrivning söks.

I stället för vad som föreskrivs i 10 kap. 11 § första och tredje stycket skall 12 kap. 26 § första och tredje stycket tillämpas. Rättighet upptas utan att något belopp anges.

3 a §

Nyttjanderätt och optionsrätt är skyddade utan särskilt förbehåll om rättigheten har bättre rätt än exekutionsfordringen.

Om sakägarförteckningen upptar en rättighet som inte enligt första stycket är skyddad utan särskilt förbehåll, skall luftfartyget först ropas ut utan förbehåll om rättighetens bestånd och därefter med sådant förbehåll. Uppnås vid det senare utropet bud som täcker fordringar med bättre rätt än rättigheten eller som, utan att täcka dem, är lika högt som eller högre

än budet vid det föregående utropet har budet vid det senare utropet företräde. Att ägarhypotek inte täcks utgör inte hinder mot att bud med förbehåll för rättigheten godtas.

Upptar sakägarförteckningen två eller flera sådana rättigheter som avses i andra stycket, skall luftfartyget först ropas ut utan förbehåll för någon av rättigheterna och därefter med förbehåll först endast för den rättighet som har bästa rätt och efter hand för ökat antal rättigheter enligt deras inbördes ordning. Ett bud som skyddar flera rättigheter än ett annat bud har företräde framför detta, om det inte leder till sämre täckning av fordran som har bättre rätt än någon av rättigheterna.

När ett bud med förbehåll för en rättighet inte täcker fordringar med bättre rätt, kan rättighetshavaren skydda sin rättighet genom att betala skillnaden mellan det budet och bud utan förbehåll för rättigheten eller så stor del av skillnaden som behövs för att täcka fordringar med bättre rätt.

Om rättighetshavaren i fall som avses i tredje stycket är villig att betala enligt vad som sägs i fjärde stycket men det sålunda erbjudna beloppet, till följd av att flera tillskott behövs, inte ensamt eller i förening med annat tillskott som bjuds är tillräckligt för att hans rättighet skall skyddas, skall luftfartyget ropas ut med förbehåll för rättigheten och den eller de rättigheter som är skyddade genom tidigare bud och annat tillskott som bjuds.

Om en borgenär vars fordran inte har blivit täckt genom ett visst bud godtar budet, skall fordringen vid tillämpningen av andra-femte stycket anses täckt.

Om en rättighetshavare i stället

14 kap.

3 §

Har exekutiv försäljning av registrerat skepp vunnit laga kraft och köpeskillingen *erlagts* skall, om gäldenären *ej* var rätt ägare, köparens förvärv dock gälla, såvida när försäljningen ägde rum.

Har exekutiv försäljning av registrerat skepp eller *registrerat luftfartyg* vunnit laga kraft och köpeskillingen *betalats* skall, om gäldenären *inte* var rätt ägare, köparens förvärv dock gälla, såvida när försäljningen ägde rum.

När exekutiv försäljning av fast egendom har vunnit laga kraft och köpeskillingen har *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 ägaren har förlorat sin rätt mot köparen, om lagfart var beviljad för gäldenären när den exekutiva försäljningen ägde rum.

6 §

Har tredje man enligt 3 § första stycket förlorat sin rätt till här i riket registrerat skepp, är han berättigad till ersättning av staten enligt samma bestämmelser som gäller när sådan ersättning skall utgå med anledning av att ägarens rätt har gått förlorad genom frivillig försäljning. Motsvarande gäller, när tredje man enligt 3 § andra stycket andra meningen har förlorat sin rätt till fast egendom.

Har tredje man enligt 3 § första stycket förlorat sin rätt till här i landet registrerat skepp eller *luftfartyg*, är han berättigad till ersättning av staten enligt samma bestämmelser som gäller när sådan ersättning skall utgå med anledning av att ägarens rätt har gått förlorad genom frivillig försäljning. Motsvarande gäller, när tredje man enligt 3 § andra stycket andra meningen har förlorat sin rätt till fast egendom.

Har staten utgivit ersättning enligt första stycket, inträder staten i tredje mannens rätt enligt 5 §.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1998.

6 Förslag till lag om ändring i lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva att 2 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Är genom skuldebrev eller annorledes gåva utfäst i penningar eller lösören, gälle den ej fullbordad med mindre det 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 (1994:1009). Har genom ett skuldebrev eller på annat sätt en gåva utfästs i en rättighet som registreras enligt aktiekontolagen (1989:827), eller lagen (1991:195) om penningmarknadskonton, fullbordas gåvan genom att rättigheten registreras för gåvotagaren enligt bestämmelserna i de lagarna eller, om rättigheten förvaltas enligt 8 kap. aktiekontolagen eller 3 kap. 1 § andra stycket lagen om penningmarknadskonton, genom att förvaltaren underrättas om utfästelsen.

Har genom ett skuldebrev eller på annat sätt en gåva blivit utfäst i pengar eller lösöre, gäller den inte fullbordad med mindre det som är utfäst kommit i gåvotagarens besittning. I fråga om skepp, skeppsbygge eller luftfartyg gäller i stället att en gåva inte är att anse såsom fullbordad, med mindre inskrivning för förvärvet sökts enligt vad om detta är särskilt stadgat. Har genom ett skuldebrev eller på annat sätt en gåva utfästs i en rättighet som registreras enligt aktiekontolagen (1989:827), eller lagen (1991:195) om penningmarknadskonton, fullbordas gåvan genom att rättigheten registreras för gåvotagaren enligt bestämmelserna i de lagarna eller, om rättigheten förvaltas enligt 8 kap. aktiekontolagen eller 3 kap. 1 § andra stycket lagen om penningmarknadskonton, genom att förvaltaren underrättas om utfästelsen.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1998.

¹ Senaste lydelse 1994:1013.

7 Förslag till lag om ändring i lagen (1984:404) om
stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter

Bilaga 2

Häri genom föreskrivs i fråga om lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter att 3 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §¹

Inskrivningsmyndigheten är beskattningsmyndighet.

Med inskrivningsmyndighet avses i denna lag också den i 1 kap. 2 § sjölagen (1994:1009) angivna registermyndigheten.

Med inskrivningsmyndighet avses i denna lag också *de* i 1 kap. 2 § sjölagen (1994:1009) och 2 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) angivna registermyndigheterna.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1998.

¹ Senaste lydelse 1994:1026.

Förteckning över remissinstanser som yttrat sig över betänkandet Rättigheter i luftfartyg (SOU 1997:122)

Efter remiss har yttrande avgivits av Hovrätten över Skåne och Blekinge, Stockholms tingsrätt, Kammarrätten i Göteborg, Länsrätten i Östergötlands län, Justitiekanslern (JK), Domstolsverket, Datainspektionen, Försvarsmakten, Överstyrelsen för civil beredskap, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Finansinspektionen, Riksskatteverket, Juridiska fakultetsnämnden vid Universitetet i Stockholm, Juridiska fakultetsnämnden vid Uppsala universitet, Juridiska fakultetsstyrelsen vid Lunds universitet, Patent- och registreringsverket (PRV), Kommerskollegium, Statens naturvårdsverk, Board of Airlines Representative in Sweden (BARIS), Facket för Service och Kommunikation (SEKO), Finansbolagens förening, Föreningen Svenskt Flyg, Föreningen Sveriges kronofogdar, Helikopterföretagens Riksförbund, Institutet för sjö rätt och annan transporträtt, Internationella handelskammarens svenska nationalkommitté, Konkursförvaltarkollegiernas förening, Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK), Malmö Aviation, Nordic European Airlines AB, SAAB AB, Scandinavian Airlines System (SAS), Servisair AB, Skandia International Flygavd, Skyways AB, Svenska Pilotförening, Svenska Allmänflygföreningen, Svenska Bankföreningen, Svenska Flygbranschens Riksförbund SFR, Sveriges Advokatsamfund, Sveriges Försäkringsförbund, Sveriges Industriförbund, Transwede Airways AB, Volvo Aero Corporation, Sjöassuradörernas Förening.