

Nr 13.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen dels angående godkännande av konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, dels ock med förslag till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg, m. m.; given Stockholms slott den 5 november 1954.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed

dels äska riksdagens godkännande av härvid fogade konvention den 19 juni 1948 rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg;

dels ock jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga bifogade förslag till

1) lag om inskrivning av rätt till luftfartyg;

2) lag om registrering av luftfartyg samt om bärgning av sådant fartyg m. m.;

3) lag i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg;

4) lag om ändring i handelsbalken;

5) lag angående ändrad lydelse av 31 § lagen den 11 juni 1915 (nr 218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område;

6) lag angående ändrad lydelse av § 14 förordningen den 4 mars 1862 (nr 10) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer;

7) lag angående ändrad lydelse av 54 § lagen den 8 april 1927 (nr 77) om försäkringsavtal;

8) lag om ändring i utsökningslagen;

9) lag med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m.;

10) lag om ändring i konkurslagen;

11) lag angående ändrad lydelse av 1 och 13 §§ lagen den 20 december 1946 (nr 808) om lagsökning och betalningsföreläggande (lagsökningslag);

12) lag angående ändrad lydelse av 10 och 13 §§ lagen den 8 april 1927 (nr 85) om dödande av förkommen handling;

13) lag angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 juli 1947 (nr 486) om dödande av vissa utanför Sverige befintliga handlingar;

14) lag om ändrad lydelse av 2 kap. 17 § strafflagen;

15) lag om ändrad lydelse av 3 § lagen den 7 september 1914 (nr 182) angående förbud mot lufttrafik över svenskt område;

16) lag angående ändrad lydelse av 1 § 9 och 10 mom. lagen den 8 juni 1923 (nr 147) om straff för olovlig varuinförsel;

17) lag om ändrad lydelse av 8 § 1 och 2 mom. lagen den 20 juni 1924 (nr 225) med särskilda bestämmelser angående olovlig befattning med spritdrycker och vin; samt

18) lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 18 juni 1949 (nr 398) om straff för olovlig varuutförsel.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

BERTIL

Herman Zetterberg.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

Genom de i propositionen framlagda lagförslagen beredes möjlighet att inteckna luftfartyg till säkerhet för fordran. Härigenom öppnas ökade kreditmöjligheter för luftfarten samtidigt som luftfartsnäringsens kreditgivare — bl. a. statens luftfartslånefond — erbjudes en betydelsefull garanti för att lånen återbetalas. Det är avsett att ett inskrivningsväsen för luftfartyg skall anordnas vid Stockholms rådhusrätt. Inskrivningsärendena skall vid nämnda rådhusrätt handläggas av en särskild inskrivningsdomare, som över sådana ärenden skall föra en inskrivningsbok för luftfartyg. Reglerna har utarbetats med nära anknytning till den inskrivningslagstiftning som vi redan har på andra rättsområden. I främsta rummet har 1901 års lag om inteckning i sjögående fartyg fått tjäna såsom förebild.

Det praktiska värdet av det nya inteckningsinstitutet är givetvis i hög grad beroende av den omfattning i vilken det kan bli internationellt erkänt. Detta spörsmål regleras i den i Genève den 19 juni 1948 avslutade konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg. I propositionen begäres riksdagens godkännande av att Sverige ansluter sig till denna konvention. De framlagda lagförslagen har utformats med hänsyn härtill och innehåller sålunda bl. a. de bestämmelser angående erkännande här i riket av rättigheter inskrivna i andra konventionsstater, vilka är erforderliga vid vår anslutning till konventionen.

Reglerna om inskrivning av rättigheter här i riket har sammanförts i en lag om inskrivning av rätt till luftfartyg. Då dessa regler nära anknytits

till den nuvarande offentligrättsliga registreringen hos luftfartsstyrelsen, har det blivit nödvändigt att i viss omfattning revidera de gällande bestämmelserna om denna registrering. Bestämmelser härom har jämte vissa regler om s. k. luftpanträtt — en motsvarighet till sjöpanträttsinstitutet — införts i en särskild lag. De bestämmelser som avser erkännande här i riket av inskrivning i annan konventionsstat ingår i en särskild lag i anledning av Sveriges tillträde till inskrivningskonventionen. Till de nämnda lagförslagen ansluter ett stort antal andra lagförslag, bl. a. avseende de exekutionsrättsliga förhållandena.

Tiden för den nya lagstiftningens ikraftträdande är beroende av den tidpunkt då konventionen ratificeras.

Convention

on the International Recognition of
Rights in Aircraft.

Whereas the International Civil Aviation Conference, held at Chicago in November—December 1944, recommended the early adoption of a Convention dealing with the transfer of title to aircraft,

whereas it is highly desirable in the interest of the future expansion of international civil aviation that rights in aircraft be recognised internationally,

the undersigned, duly authorized, have agreed, on behalf of their respective governments, as follows:

Article I.

(1) The Contracting States undertake to recognise:

(a) rights of property in aircraft;

(b) rights to acquire aircraft by purchase coupled with possession of the aircraft;

(c) rights to possession of aircraft under leases of six months or more;

(d) mortgages, hypothèques and similar rights in aircraft which are contractually created as security for payment of an indebtedness; provided that such rights

(i) have been constituted in accordance with the law of the Contracting State in which the aircraft was registered as to nationality at the time of their constitution, and

(ii) are regularly recorded in a public record of the Contracting State in which the aircraft is registered as to nationality.

Convention

relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef.

Considérant que la Conférence de l'aviation civile internationale, réunie à Chicago aux mois de novembre et décembre 1944, a recommandé l'adoption à une date rapprochée d'une Convention concernant le transfert de propriété d'aéronefs,

considérant qu'il est hautement désirable, dans l'intérêt de l'expansion future de l'aviation civile internationale, que des droits sur aéronef soient internationalement reconnus,

les soussignés dûment autorisés, sont convenus, au nom de leurs Gouvernements respectifs, des dispositions suivantes:

Article I.

(1) Les Etats contractants s'engagent à reconnaître:

(a) le droit de propriété sur aéronef,

(b) le droit pour le détenteur d'un aéronef d'en acquérir la propriété par voie d'achat,

(c) le droit d'utiliser un aéronef en exécution d'un contrat de location consenti pour une durée de six mois au moins,

(d) l'hypothèque, le « mortgage » et tout droit similaire sur un aéronef créé conventionnellement en garantie du paiement d'une dette, à condition que de tels droits soient

(i) constitués conformément à la loi de l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé lors de leur constitution, et

(ii) régulièrement inscrits sur le registre public de l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé.

(Översättning.)

Convenio

relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves.

Considerando: Que la Conferencia de Aviación Civil Internacional, reunida en Chicago en los meses de noviembre y diciembre de 1944, recomendó la pronta adopción de un Convenio relativo a la transferencia de propiedad de aeronaves;

considerando: Que es muy conveniente, para la expansión futura de la aviación civil internacional, que sean reconocidos internacionalmente los derechos sobre aeronaves,

los abajo firmantes, debidamente autorizados, han llegado a un acuerdo, en nombre de sus Gobiernos respectivos, sobre las disposiciones siguientes:

Artículo I.

(1) Los Estados contratantes se comprometen a reconocer:

(a) el derecho de propiedad sobre aeronaves;

(b) el derecho acordado al tenedor de una aeronave a adquirir su propiedad por compra;

(c) el derecho a la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo;

(d) la hipoteca, «mortgage» y derechos similares sobre una aeronave, creados convencionalmente en garantía del pago de una deuda;

a condición que tal derecho haya sido:

(i) constituido conforme a la ley del Estado contratante en el cual la aeronave estuviese matriculada al tiempo de su constitución, y

(ii) debidamente inscripto en el registro público del Estado contratante en el cual esté matriculada la aeronave.

Konvention

rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

Enär den internationella civila luftfartskonferensen, vilken hölls i Chicago i november och december 1944, förordat att en konvention om överlåtelse av äganderätt till luftfartyg snarast skulle antagas, och

enär det för den framtida utvecklingen av den internationella civila luftfarten är synnerligen önskvärt att rättigheter till luftfartyg vinna internationellt erkännande,

hava undertecknade med stöd av behöriga fullmakter på sina regeringars vägnar överenskommit om följande bestämmelser:

Artikel I.

(1) De fördragsslutande staterna förbinda sig att erkänna

(a) äganderätt till luftfartyg;

(b) med besittning av luftfartyg förvärfvad rätt att genom köp förvärva fartyget;

(c) nyttjanderätt till luftfartyg enligt upplåtelse på minst sex månader;

(d) hypotek, »mortgage» och annan liknande rättighet i luftfartyg tillkommen enligt avtal såsom säkerhet för betalning av gäld,

under förutsättning att rättighet varom fråga är

(i) tillkommit i överensstämmelse med lagen i den fördragsslutande stat i vilken luftfartyget var nationalitetsregistrerat vid tiden för rättighetens tillkomst, och

(ii) är vederbörligen inskriven i offentlig inskrivningsbok i den fördragsslutande stat där fartyget är nationalitetsregistrerat.

The regularity of successive recordings in different Contracting States shall be determined in accordance with the law of the State where the aircraft was registered as to nationality at the time of each recording.

(2) Nothing in this Convention shall prevent the recognition of any rights in aircraft under the law of any Contracting State; but Contracting States shall not admit or recognise any right as taking priority over the rights mentioned in paragraph (1) of this Article.

Article II.

(1) All recordings relating to a given aircraft must appear in the same record.

(2) Except as otherwise provided in this Convention, the effects of the recording of any right mentioned in Article I, paragraph (1), with regard to third parties shall be determined according to the law of the Contracting State where it is recorded.

(3) A Contracting State may prohibit the recording of any right which cannot validly be constituted according to its national law.

Article III.

(1) The address of the authority responsible for maintaining the record must be shown on every aircraft's certificate of registration as to nationality.

(2) Any person shall be entitled to receive from the authority duly certified copies or extracts of the particulars recorded. Such copies or extracts shall constitute *prima facie* evidence of the contents of the record.

(3) If the law of a Contracting State provides that the filing of a document for recording shall have the same effect as the recording, it shall have the same effect for the purposes of this Convention. In that case, adequate provision shall be made to ensure that such document is open to the public.

La régularité des inscriptions successives dans différents Etats contractants est déterminée d'après la loi de l'Etat contractant où l'aéronef est immatriculé au moment de chaque inscription.

(2) Aucune disposition de la présente Convention n'interdit aux Etats contractants de reconnaître, par application de leur loi nationale, la validité d'autres droits grevant un aéronef. Toutefois, aucun droit préférable à ceux énumérés au paragraphe (1) du présent Article ne doit être admis ou reconnu par les Etats contractants.

Article II.

(1) Toutes inscriptions relatives à un aéronef sont effectuées sur le même registre.

(2) Sauf disposition contraire de la présente Convention, les effets à l'égard des tiers de l'inscription d'un des droits énumérés au paragraphe (1) de l'Article I sont déterminés conformément à la loi de l'Etat contractant où ce droit est inscrit.

(3) Tout Etat contractant peut interdire l'inscription d'un droit sur un aéronef qui ne pourrait être valablement constitué aux termes de sa loi nationale.

Article III.

(1) L'adresse du service chargé de la tenue du registre est indiquée sur le certificat d'immatriculation de tout aéronef.

(2) Toute personne peut se faire délivrer par ce service des expéditions, copies ou extraits certifiés conformes qui font foi jusqu'à preuve contraire des énonciations du registre.

(3) Si la loi d'un Etat contractant prévoit que la mise sous dossier d'un document tient lieu de l'inscription, cette mise sous dossier a les mêmes effets que l'inscription aux fins de la Convention. Dans ce cas, toutes dispositions sont prises pour que ce document soit accessible au public.

La formalidad de las inscripciones sucesivas en diferentes Estados contratantes se determinará de conformidad con la ley del Estado contratante en el cual la aeronave esté matriculada al tiempo de cada inscripción.

(2) Ninguna disposición del presente Convenio, impedirá a los Estados contratantes reconocer, por aplicación de su ley nacional, la validez de otros derechos que graven una aeronave. No obstante, ningún derecho preferente a aquellos enumerados en el inciso (1) del presente artículo, deberá ser admitido o reconocido por los Estados contratantes.

Artículo II.

(1) Todas las inscripciones relativas a una aeronave deben constar en el mismo registro.

(2) Salvo disposición en contrario del presente Convenio, los efectos de la inscripción de alguno de los derechos enumerados en el inciso (1) del artículo I, con respecto a terceros, se determinarán conforme a la ley del Estado contratante donde tal derecho esté inscripto.

(3) Cada Estado contratante podrá impedir la inscripción de un derecho sobre una aeronave, que no pueda ser válidamente constituido conforme a su ley nacional.

Artículo III.

(1) La ubicación de la oficina encargada de llevar el registro deberá indicarse en el certificado de matrícula de toda aeronave.

(2) Cualquiera persona podrá obtener de la oficina encargada de llevar el registro, certificados, copias o extractos de las inscripciones, debidamente autenticados, los cuales harán fé del contenido del registro, salvo prueba en contrario.

(3) Si la ley de un Estado contratante prevé que la recepción de un documento equivale a su inscripción, esta recepción surtirá los mismos efectos que la inscripción para los fines del presente Convenio. En este caso se tomarán las medidas adecuadas para que tales documentos sean accesibles al público.

Rättsenligheten av en bland flera på varandra följande inskrivningar, vilka gjorts i skilda fördragsslutande stater, skall bedömas i överensstämmelse med lagen i den stat där luftfartyget vid tiden för den inskrivningen var nationalitetsregistrerat.

(2) Utan hinder av denna konvention må i fördragsslutande stat annan rättighet i luftfartyg än förut sagts vinna erkännande. Sådan rättighet må dock ej medgivnas eller erkännas med företräde framför rättighet som avses i paragraf (1).

Artikel II.

(1) Alla inskrivningar avseende visst luftfartyg skola göras i samma inskrivningsbok.

(2) Såframt icke annorledes bestämmes i denna konvention, skall verkan i förhållande till tredje man av inskrivningen av rättighet, som omförmåles i artikel I paragraf (1), bestämmas enligt lagen i den fördragsslutande stat där rättigheten är inskriven.

(3) Fördragsslutande stat äger vägra inskrivning av rättighet, som icke kan med laga verkan stiftas enligt där gällande lag.

Artikel III.

(1) Adressen till den myndighet, som är ansvarig för inskrivningsbokens förande, skall angivas å luftfartygs nationalitets- och registreringsbevis.

(2) Envar äge av nämnda myndighet erhålla vederbörligen bestyrkta avskrifter eller utdrag rörande gjorda inskrivningar. Sådana avskrifter eller utdrag skola, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis rörande inskrivningsbokens innehåll.

(3) Därest enligt lagen i en fördragsslutande stat ingivande av en handling för inskrivning har samma verkan som inskrivning, skall ingivandet hava sådan verkan jämväl vid tillämpningen av denna konvention. Genom lämpliga bestämmelser skall söjas för att sålunda ingiven handling är tillgänglig för allmänheten.

(4) Reasonable charges may be made for services performed by the authority maintaining the record.

Article IV.

(1) In the event that any claims in respect of:

(a) compensation due for salvage of the aircraft, or

(b) extraordinary expenses indispensable for the preservation of the aircraft

give rise, under the law of the Contracting State where the operations of salvage or preservation were terminated, to a right conferring a charge against the aircraft, such right shall be recognised by Contracting States and shall take priority over all other rights in the aircraft.

(2) The rights enumerated in paragraph (1) shall be satisfied in the inverse order of the dates of the incidents in connexion with which they have arisen.

(3) Any of the said rights may, within three months from the date of the termination of the salvage or preservation operations, be noted on the record.

(4) The said rights shall not be recognised in other Contracting States after expiration of the three months mentioned in paragraph (3) unless, within this period,

(a) the right has been noted on the record in conformity with paragraph (3), and

(b) the amount has been agreed upon or judicial action on the right has been commenced. As far as judicial action is concerned, the law of the forum shall determine the contingencies upon which the three months period may be interrupted or suspended.

(5) This Article shall apply notwithstanding the provisions of Article I, paragraph (2).

Article V.

The priority of a right mentioned in Article I, paragraph (1) (d), extends to all sums thereby secured. However,

(4) Des taxes raisonnables peuvent être perçues à l'occasion de toutes opérations effectuées par le service chargé de la tenue du registre.

Article IV.

(1) Les Etats contractants reconnaissent que les créances afférentes:

(a) aux rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef,

(b) aux frais extraordinaires indispensables à la conservation de l'aéronef,

sont préférables à tous autres droits et créances grevant l'aéronef, à la condition d'être privilégiés et assortis d'un droit de suite au regard de la loi de l'Etat contractant où ont pris fin les opérations de sauvetage ou de conservation.

(2) Les créances énumérées au paragraphe (1) du présent Article prennent rang dans l'ordre chronologique inverse des événements qui les ont fait naître.

(3) Elles peuvent faire l'objet d'une mention au registre dans les trois mois à compter de l'achèvement des opérations qui leur ont donné naissance.

(4) Les Etats contractants s'interdisent à l'expiration du délai de trois mois ci-dessus prévu de reconnaître les sûretés dont il s'agit, à moins qu'au cours dudit délai:

(a) la créance privilégiée ne fasse l'objet d'une mention au registre conformément au paragraphe (3),

(b) le montant de la créance ne soit fixé amiablement ou qu'une action judiciaire concernant cette créance ne soit introduite. Dans ce cas la loi du tribunal saisi détermine les causes d'interruption ou de suspension du délai.

(5) Les dispositions du présent Article s'appliquent nonobstant celles du paragraphe (2) de l'Article I.

Article V.

La priorité qui s'attache aux droits mentionnés au paragraphe (1) (d) de l'Article I s'étend à toutes les sommes

(4) Podrán cobrarse derechos razonables por cualquier servicio efectuado por la oficina encargada del registro.

(4) Skäligen avgifter må uttagas i ärenden som handläggas av inskrivningsmyndigheten.

Artículo IV.

(1) Los Estados contratantes reconocerán que los créditos originados:

(a) por las remuneraciones debidas por el salvamento de la aeronave;

(b) por los gastos extraordinarios indispensables para la conservación de la aeronave,

serán preferentes a cualesquiera otros derechos y créditos que graven la aeronave, a condición de que sean privilegiados y provistos de efectos persecutorios de acuerdo con la ley del Estado contratante donde hayan finalizado las operaciones de salvamento o de conservación.

(2) Los créditos enumerados en el inciso (1) del presente artículo, adquieren preferencia en orden cronológico inverso a los acontecimientos que los originaron.

(3) Tales créditos podrán ser objeto de anotación en el registro, dentro de los tres meses a contar de la fecha de terminación de las operaciones que los hayan originado.

(4) Los Estados contratantes no reconocerán tales gravámenes después de la expiración del plazo de tres meses previsto en el inciso (3), salvo que dentro de ese plazo:

(a) dicho crédito privilegiado haya sido objeto de anotación en el registro conforme al inciso (3),

(b) el monto del crédito haya sido fijado de común acuerdo o una acción judicial haya sido iniciada con relación a ese crédito. En este caso, la ley del tribunal que conozca la causa determinará los motivos de interrupción o de suspensión del plazo.

(5) Las disposiciones del presente artículo se aplicarán no obstante las del inciso (2) del artículo I.

Artículo V.

La preferencia acordada a los derechos mencionados en el inciso (1), artículo I, apartado (d), se extiende a

Artikel IV.

(1) Därest fordran för

(a) ersättning på grund av bärgning av luftfartyg eller

(b) extraordinära kostnader som varit oundgängliga för bevarande av sådant fartyg

enligt lagen i den fördragsslutande stat, där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades, giver upphov till rättighet som belastar fartyget, skall sådan rättighet erkännas av de fördragsslutande staterna med förmånsrätt före alla andra rättigheter i fartyget.

(2) De i paragraf (1) omförmälda rättigheterna skola njuta företräde i motsatt ordning mot tidsföljden av de händelser från vilka de härröra.

(3) I paragraf (1) omnämnd rättighet må, inom tre månader efter avslutandet av åtgärderna för bärgningen eller bevarandet, antecknas i inskrivningsboken.

(4) Nämda rättigheter må icke erkännas i andra fördragsslutande stater efter utgången av den i paragraf (3) nämnda tiden av tre månader med mindre inom denna frist

(a) rättigheten blivit antecknad i inskrivningsboken i enlighet med paragraf (3), och

(b) överenskommelse träffats om dess belopp eller talan väckts om rättigheten. I sistnämnda fall skall lagen i den stat där talan föres vara avgörande för de villkor, på vilka tremånadersfristen må avbrytas eller utsträckas.

(5) Denna artikel skall äga tillämpning utan hinder av bestämmelserna i artikel I paragraf (2).

Artikel V.

Förmånsrätt för rättighet som avses i artikel I paragraf (1) (d) omfattar alla belopp, för vilka säkerhet ställts. För-

the amount of interest included shall not exceed that accrued during the three years prior to the execution proceedings together with that accrued during the execution proceedings.

Article VI.

In case of attachment or sale of an aircraft in execution, or of any right therein, the Contracting States shall not be obliged to recognise, as against the attaching or executing creditor or against the purchaser, any right mentioned in Article I, paragraph (1), or the transfer of any such right, if constituted or effected with knowledge of the sale or execution proceedings by the person against whom the proceedings are directed.

Article VII.

(1) The proceedings of a sale of an aircraft in execution shall be determined by the law of the Contracting State where the sale takes place.

(2) The following provisions shall however be observed:

(a) The date and place of the sale shall be fixed at least six weeks in advance.

(b) The executing creditor shall supply to the Court or other competent authority a certified extract of the recordings concerning the aircraft. He shall give public notice of the sale at the place where the aircraft is registered as to nationality, in accordance with the law there applicable, at least one month before the day fixed, and shall concurrently notify by registered letter, if possible by air mail, the recorded owner and the holders of recorded rights in the aircraft and of rights noted on the record under Article IV, paragraph (3), according to their addresses as shown on the record.

(3) The consequences of failure to observe the requirements of paragraph (2) shall be as provided by the law of the Contracting State where the sale takes place. However, any sale taking place in contravention of the requirements of

garanties. Toutefois, en ce qui concerne les intérêts, la priorité n'est accordée qu'à ceux échus au cours des trois années antérieures à l'ouverture de la procédure d'exécution et au cours de cette dernière.

Article VI.

En cas de saisie ou de vente forcée d'un aéronef ou d'un droit sur aéronef, les Etats contractants ne sont pas tenus de reconnaître au préjudice soit du créancier saisissant ou poursuivant, soit de l'acquéreur, la constitution ou le transfert de l'un des droits énumérés au paragraphe (1) de l'Article I par celui contre lequel est poursuivie la procédure de vente ou d'exécution, alors qu'il en avait connaissance.

Article VII.

(1) Les procédures de vente forcée d'un aéronef sont celles prévues par la loi de l'Etat contractant où la vente est effectuée.

(2) Les dispositions suivantes doivent, toutefois, être respectées:

(a) la date et le lieu de la vente sont fixés six semaines au moins à l'avance;

(b) le créancier saisissant doit remettre au tribunal ou à toute autre autorité compétente un extrait certifié conforme des inscriptions concernant l'aéronef. Il doit, un mois au moins avant le jour fixé pour la vente, en faire l'annonce au lieu où l'aéronef est immatriculé conformément aux dispositions de la loi locale et prévenir, par lettre recommandée envoyée, si possible par poste aérienne, aux adresses portées sur le registre, le propriétaire ainsi que les titulaires de droits ou de créances privilégiées mentionnées au registre conformément au paragraphe (3) de l'Article IV.

(3) Les conséquences de l'inobservation des dispositions du paragraphe (2) sont celles prévues par la loi de l'Etat contractant où la vente est effectuée. Néanmoins, toute vente effectuée en contravention des règles définies dans

todas las sumas garantizadas. Sin embargo, en lo que concierne a los intereses, dicha preferencia sólo se aplicará a los devengados en los tres años anteriores a la iniciación de la ejecución y durante el transcurso de ésta.

Artículo VI.

En caso de embargo o de venta en ejecución de una aeronave o de un derecho sobre la aeronave, los Estados contratantes no estarán obligados a reconocer, en perjuicio, ya sea del acreedor embargante o ejecutante, o del adquirente, la constitución o la transferencia de alguno de los derechos enumerados en el artículo I, inciso (1), efectuada por aquel contra quien ha sido iniciada la ejecución, si tuvo conocimiento de ésta.

Artículo VII.

(1) El procedimiento de venta en ejecución de una aeronave será determinado por la ley del Estado contratante donde la venta se efectúe.

(2) Sin embargo, deberá observarse las disposiciones siguientes:

(a) la fecha y lugar de la venta serán determinadas por lo menos con seis semanas de anticipación;

(b) el acreedor ejecutante proporcionará al tribunal o a cualquiera otra autoridad competente, extractos, debidamente autenticados, de las inscripciones relativas a la aeronave. Además, debe, por lo menos un mes antes de la fecha fijada para la venta, anunciarla en el lugar donde la aeronave esté matriculada conforme a las disposiciones de la ley local y notificarla, por carta certificada enviada por vía aérea si es posible, a las direcciones indicadas en el registro, al propietario y a los titulares de derechos sobre la aeronave y de créditos privilegiados anotados en el registro conforme al inciso (3) del artículo IV.

(3) Las consecuencias de la inobservancia de las disposiciones del inciso (2), serán las determinadas por la ley del Estado contratante donde la venta se efectúe. Sin embargo, toda venta efectuada en contravención de las reglas

mánsrätt för ränta må dock icke beräknas till högre belopp än som belöper å tiden för den exekutiva åtgärden och tre år dessförinnan.

Artikel VI.

Vid kvarstad eller skingringsförbud å eller utmätning eller exekutiv försäljning av luftfartyg eller rättighet i sådant fartyg skall fördragsslutande stat icke vara skyldig att till förfång för utsökningsborgenär eller köpare erkänna upplåtelse eller överlåtelse av rättighet som avses i artikel I paragraf (1), därest den, mot vilken den exekutiva åtgärden är riktad, med vetskap om denna vidtagit upplåtelsen eller överlåtelsen.

Artikel VII.

(1) Förfarandet vid exekutiv försäljning av luftfartyg bestämmes av lagen i den fördragsslutande stat där försäljningen sker.

(2) Följande bestämmelser skola dock iakttagas:

(a) Tid och plats för försäljningen skola bestämmas minst sex veckor i förväg.

(b) Utsökningsborgenären skall tillhandahålla domstolen eller annan myndighet varom fråga är bestyrkt utdrag återgivande de inskrivningar som röra luftfartyget. Han skall tillika senast en månad före den fastställda försäljningsdagen låta å den ort, där fartyget är nationalitetsregistrerat, i enlighet med där tillämplig lag offentliggöra försäljningen och i rekommenderade brev, om möjligt med luftpost, under adresser som framgå av inskrivningsboken underätta ägaren till fartyget ävensom innehavare av rättigheter i fartyget som inskrivits eller enligt artikel IV paragraf (3) antecknats i inskrivningsboken.

(3) Påföljderna av underlåtenhet att iakttaga föreskrifterna i paragraf (2) bestämmas av lagen i den fördragsslutande stat där försäljningen äger rum, dock med beaktande av att försäljning som sker i strid med föreskrifterna i

that paragraph may be annulled upon demand made within six months from the date of the sale by any person suffering damage as the result of such contravention.

(4) No sale in execution can be effected unless all rights having priority over the claim of the executing creditor in accordance with this Convention which are established before the competent authority, are covered by the proceeds of sale or assumed by the purchaser.

(5) When injury or damage is caused to persons or property on the surface of the Contracting State where the execution sale takes place, by any aircraft subject to any right referred to in Article I held as security for an indebtedness, unless adequate and effective insurance by a State or an insurance undertaking in any State has been provided by or on behalf of the operator to cover such injury or damage, the national law of such Contracting State may provide in case of the seizure of such aircraft or any other aircraft owned by the same person and encumbered with any similar right held by the same creditor:

(a) that the provisions of paragraph (4) above shall have no effect with regard to the person suffering such injury or damage or his representative if he is an executing creditor;

(b) that any right referred to in Article I held as security for an indebtedness encumbering the aircraft may not be set up against any person suffering such injury or damage or his representative in excess of an amount equal to 80 % of the sale price.

In the absence of other limit established by the law of the Contracting State where the execution sale takes place, the insurance shall be considered

ce paragraphe peut être annulée sur demande introduite dans les six mois à compter de la vente, par toute personne ayant subi un préjudice du fait de cette inobservation.

(4) Aucune vente forcée ne peut être effectuée si les droits dont il est justifié devant l'autorité compétente et qui sont préférables, aux termes de la présente Convention, à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints grâce au prix de la vente ou ne sont pris à charge par l'acquéreur.

(5) Lorsque, dans le territoire de l'Etat contractant où la vente est effectuée, un dommage est causé à la surface par un aéronef grevé, en garantie d'une créance, d'un des droits prévus à l'Article I, la loi nationale de cet Etat contractant peut disposer, en cas de saisie de cet aéronef ou de tout autre aéronef ayant le même propriétaire et grevé de droits semblables au profit du même créancier:

(a) que les dispositions du paragraphe (4) ci-dessus sont sans effet à l'égard des victimes ou de leurs ayants droit créanciers saisissants;

(b) que les droits prévus à l'Article I garantissant une créance et grevant l'aéronef saisi ne sont opposables aux victimes ou à leurs ayants droit qu'à concurrence de 80 % de son prix de vente.

Toutefois, les dispositions ci-dessus du présent paragraphe ne sont pas applicables lorsque le dommage causé à la surface est convenablement et suffisamment assuré par l'exploitant ou en son nom auprès d'un Etat ou une entreprise d'assurance d'un Etat quelconque.

En l'absence de toute autre limitation prévue par la loi de l'Etat contractant où il est procédé à la vente sur saisie d'un aéronef, le dommage est réputé

contenidas en ese inciso, podrá ser anulada en virtud de demanda iniciada dentro de los seis meses contados desde la fecha de la venta, por cualquier persona que hubiere sufrido un perjuicio a consecuencia de tal inobservancia.

(4) No podrá efectuarse venta en ejecución alguna, si los derechos justificados ante la autoridad competente y que, según los términos del presente Convenio, tengan preferencia a los del acreedor ejecutante, no se cubren mediante el precio de la venta o no son tomados a su cargo por el adquirente.

(5) Cuando se cause un daño en la superficie en el territorio del Estado contratante en el cual se realice la venta en ejecución por una aeronave gravada con alguno de los derechos previstos en el artículo I, en garantía de un crédito, la ley nacional de ese Estado podrá disponer, en caso de embargo de dicha aeronave o cualquiera otra perteneciente al mismo propietario y gravada con derechos análogos en beneficio del mismo acreedor, que:

(a) las disposiciones del inciso (4) del presente artículo no surtan efecto con respecto a las víctimas o causa habientes en calidad de acreedores ejecutantes;

(b) los derechos previstos en el artículo I, que garanticen un crédito y graven la aeronave embargada, no sean oponibles a las víctimas o sus causa habientes, sino hasta el 80 por ciento de su precio de venta.

Sin embargo, las disposiciones precedentes de este inciso, no serán aplicables cuando el daño causado en la superficie esté conveniente y suficientemente asegurado por el empresario o en su nombre por un Estado o una compañía de seguros de un Estado cualquiera.

En ausencia de cualquiera otra limitación establecida por la ley del Estado contratante donde se procede a la venta en ejecución de una aeronave, el daño

nämnda paragraf må kunna förklaras ogiltig, såframt inom sex månader från försäljningen yrkande därom göres av någon som lidit skada till följd av att föreskrifterna icke iakttagits.

(4) Exekutiv försäljning må icke ske med mindre alla rättigheter, vilka styrkts hos myndighet varom fråga är och enligt denna konvention hava förmansrätt före utsökningsborgenärens fordran, täckas av köpeskillingen eller övertagas av köparen.

(5) Har inom den fördragsslutande stat, där försäljningen sker, genom luftfartyg, som besväras av någon i artikel I avsedd rättighet till säkerhet för betalning av gäld, skada tillfogats person eller egendom å jordytan utan att tillräcklig och betryggande försäkring mot skadan tagits av fartygets innehavare eller för dennes räkning hos stat eller försäkringsgivare i någon stat, må i den nationella lagen i sådan fördragsslutande stat, därest den exekutiva åtgärden avser detta luftfartyg eller annat luftfartyg som tillhör samma ägare och besväras av liknande samma borgenär tillkommande rättighet, stadgas

(a) att bestämmelserna i paragraf (4) härövan skola vara utan verkan såvitt gäller den som lidit skadan eller hans rättsinnehavare, därest han är utsökningsborgenär;

(b) att i artikel I avsedd rättighet, som till säkerhet för betalning av gäld besväras luftfartyget, icke må till förfång för den som lidit skadan eller hans rättsinnehavare göras gällande till högre belopp än 80 procent av försäljningssumman.

Därest i lagen i den stat, där försäljningen äger rum, annan begränsning icke stadgas, skall försäkringen vid tillämpningen av denna paragraf anses

adequate within the meaning of the present paragraph if the amount of the insurance corresponds to the value when new of the aircraft seized in execution.

(6) Costs legally chargeable under the law of the Contracting State where the sale takes place, which are incurred in the common interest of creditors in the course of execution proceedings leading to sale, shall be paid out of the proceeds of sale before any claims, including those given preference by Article IV.

Article VIII.

Sale of an aircraft in execution in conformity with the provisions of Article VII shall effect the transfer of the property in such aircraft free from all rights which are not assumed by the purchaser.

Article IX.

Except in the case of a sale in execution in conformity with the provisions of Article VII, no transfer of an aircraft from the nationality register or the record of a Contracting State to that of another Contracting State shall be made, unless all holders of recorded rights have been satisfied or consent to the transfer.

Article X.

(1) If a recorded right in an aircraft of the nature specified in Article 1, and held as security for the payment of an indebtedness, extends, in conformity with the law of the Contracting State where the aircraft is registered, to spare parts stored in a specified place or places, such right shall be recognised by all Contracting States, as long as the spare parts remain in the place or places specified, provided that an appropriate public notice, specifying the description of the right, the name and address of the holder of this right and the record in which such right is recorded, is exhibited at the place where the spare parts are located, so as to give due notification to third parties that such spare parts are encumbered.

suffisamment assuré au sens du présent paragraphe si le montant de l'assurance correspond à la valeur à neuf de l'aéronef saisi.

(6) Les frais légalement exigibles selon la loi de l'Etat contractant où la vente est effectuée, et exposés au cours de la procédure d'exécution en vue de la vente et dans l'intérêt commun des créanciers, sont remboursés sur le prix avant toutes autres créances, même celles privilégiées aux termes de l'Article IV.

Article VIII.

La vente forcée d'un aéronef conformément aux dispositions de l'Article VII transfère la propriété de l'aéronef libre de tous droits non repris par l'acquéreur.

Article IX.

Sauf dans le cas de vente forcée poursuivie conformément aux dispositions de l'Article VII, aucun transfert d'inscription ou d'immatriculation d'un aéronef du registre d'un Etat contractant à celui d'un autre Etat contractant ne peut être effectué sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement de leurs titulaires.

Article X.

(1) Si en vertu de la loi de l'Etat contractant où un aéronef est immatriculé, l'un des droits prévus à l'Article I, régulièrement inscrit sur un aéronef et constitué en garantie d'une créance, s'étend à des pièces de rechange entreposées en un ou plusieurs emplacements déterminés, cette extension est reconnue par tous les Etats contractants, sous condition que lesdites pièces soient conservées auxdits emplacements et qu'une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affichage, avertisse dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées, et indique le registre où il est inscrit ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire.

se reputará suficientemente asegurado en el sentido del presente inciso, si el monto del seguro corresponde al valor de la aeronave cuando nueva.

(6) Los gastos legalmente exigibles según la ley del Estado contratante donde la venta se efectúe, incurridos durante el procedimiento de ejecución en interés común de los acreedores, serán deducidos del precio de venta antes que cualquier otro crédito, incluso los privilegiados en los términos del artículo IV.

Artículo VIII.

La venta en ejecución de una aeronave, conforme a las disposiciones del artículo VII, transferirá la propiedad de tal aeronave libre de todo derecho que no sea tomado a su cargo por el comprador.

Artículo IX.

Salvo en el caso de venta en ejecución de conformidad con el artículo VII, ninguna transferencia de matrícula o de inscripción de una aeronave, del registro de un Estado contratante al de otro Estado contratante, podrá efectuarse a menos que los titulares de derechos inscriptos hayan sido satisfechos o la consientan.

Artículo X.

(1) Si en virtud de la ley de un Estado contratante donde esté matriculada una aeronave, alguno de los derechos previstos en el artículo I, regularmente inscripto con respecto a una aeronave y constituido en garantía de un crédito, se extiende a las piezas de repuesto almacenadas en uno o más lugares determinados, esa extensión será reconocida por todos los Estados contratantes, a condición que tales piezas sean conservadas en dichos lugares y que una publicidad apropiada, efectuada en el lugar mediante avisos, advierta debidamente a terceros la naturaleza y extensión del derecho que las grava, con indicación del registro donde el derecho está inscripto y el nombre y domicilio de su titular.

tillräcklig, därest försäkringssumman svarar mot det värde det luftfartyg utsökningen avser hade såsom nytt.

(6) Kostnader, vilka skola utgå enligt lagen i den fördragsslutande stat där försäljningen äger rum och vilka i borgenärernas gemensamma intresse under utsökningsförfarandet gjorts för att få fartyget sålt, skola gäldas ur köpeskillingen före varje annan fordran, även sådan som har förmånsrätt enligt artikel IV.

Artikel VIII.

Exekutiv försäljning av luftfartyg som skett enligt bestämmelserna i artikel VII medför att fartyget övergår i köparens ägo fritt från alla rättigheter för vilka köparen icke iklätt sig ansvar.

Artikel IX.

Luftfartyg må icke, förutom i fall av exekutiv försäljning i enlighet med bestämmelserna i artikel VII, överföras från nationalitetsregister eller inskrivningsbok i en fördragsslutande stat till nationalitetsregister eller inskrivningsbok i annan fördragsslutande stat, med mindre alla innehavare av inskrivna rättigheter blivit förnöjda eller samtycka till överförandet.

Artikel X.

(1) Därest en i ett luftfartyg inskriven rättighet, vilken är av beskaffenhet som anges i artikel I och innehaves såsom säkerhet för betalning av gäld, enligt lagen i den fördragsslutande stat där fartyget är registrerat omfattar jämväl reservdelar upplagda på en eller flera särskilt angivna platser, skall rättigheten i samma omfattning erkännas av alla fördragsslutande stater. Såsom förutsättning härför skall dock gälla att reservdelarna förbliva på angivna platser samt att å sådan plats ändamålsenligt tillkännagivande är offentlig anslaget till upplysning för tredje man om beskaffenheten och omfattningen av den rättighet som besvärar reservdelarna med angivande tillika av namnet å rättighetens innehavare och hans adress samt av den inskrivningsbok i vilken rättigheten är inskriven.

(2) A statement indicating the character and the approximate number of such spare parts shall be annexed to or included in the recorded document. Such parts may be replaced by similar parts without affecting the right of the creditor.

(3) The provisions of Article VII, paragraphs (1) and (4), and of Article VIII shall apply to a sale of spare parts in execution. However, where the executing creditor is an unsecured creditor, paragraph 4 of Article VII in its application to such a sale shall be construed so as to permit the sale to take place if a bid is received in an amount not less than two-thirds of the value of the spare parts as determined by experts appointed by the authority responsible for the sale. Further, in the distribution of the proceeds of sale, the competent authority may, in order to provide for the claim of the executing creditor, limit the amount payable to holders of prior rights to two-thirds of such proceeds of sale after payment of the costs referred to in Article VII, paragraph (6).

(4) For the purpose of this Article the term "spare parts" means parts of aircraft, engines, propellers, radio apparatus, instruments, appliances, furnishings, parts of any of the foregoing, and generally any other articles of whatever description maintained for installation in aircraft in substitution for parts or articles removed.

Article XI.

(1) The provisions of this Convention shall in each Contracting State apply to all aircraft registered as to nationality in another Contracting State.

(2) Each Contracting State shall also apply to aircraft there registered as to nationality:

(a) The provisions of Articles II, III, IX, and

(b) The provisions of Article IV, unless the salvage or preservation operations have been terminated within its own territory.

(2) Un inventaire indiquant la nature et le nombre approximatif desdites pièces est annexé au document inscrit. Ces pièces peuvent être remplacées par des pièces similaires sans affecter le droit du créancier.

(3) Les dispositions de l'Article VII (1) et (4) et de l'Article VIII s'appliquent à la vente sur saisie des pièces de rechange.¹ Toutefois, si la créance du saisissant n'est assortie d'aucune sûreté réelle, les dispositions de l'Article VII, paragraphe (4), sont considérées comme permettant l'adjudication sur une enchère des deux tiers de la valeur des pièces de rechange telle qu'elle est fixée par experts désignés par l'autorité chargée de la vente. En outre, lors de la distribution du prix, l'autorité chargée de la vente peut limiter, au profit du créancier saisissant, le montant payable aux créanciers de rang supérieur, aux deux tiers du produits de la vente après déduction des frais prévus à l'Article VII, paragraphe (6).

(4) Au sens du présent Article, l'expression « pièces de rechange » s'applique aux parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils de radio, instruments, équipement, garnitures, parties de ces divers éléments, et plus généralement à tous autres objets, de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef.

Article XI.

(1) Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent dans chaque Etat contractant qu'aux aéronefs immatriculés dans un autre Etat contractant.

(2) Toutefois, les Etats contractants appliquent aux aéronefs immatriculés sur leur territoire:

(a) les dispositions des Articles II, III, IX, et

(b) les dispositions de l'Article IV, sauf si le sauvetage ou les opérations conservatoires ont pris fin sur leur propre territoire.

(2) Un inventario que indique el número aproximado y la naturaleza de dichas piezas se agregará al documento inscripto. Tales piezas podrán ser reemplazadas por piezas similares sin afectar el derecho del acreedor.

(3) Las disposiciones del artículo VII, incisos (1) y (4) y el artículo VIII, se aplicarán a la venta en ejecución de las piezas de repuesto. No obstante, cuando el crédito del ejecutante no esté provisto de alguna garantía real, se considerará que las disposiciones del artículo VII (4) permiten la adjudicación sobre postura de los dos tercios del valor de las piezas de repuesto, tal como sea fijado por peritos designados por la autoridad que intervenga en la venta. Además, en la distribución del producto, la autoridad que intervenga en la venta podrá limitar, en provecho del acreedor ejecutante, el importe pagadero a los acreedores de jerarquía superior, a los dos tercios del producto de la venta, después de la deducción de los gastos previstos en el artículo VII inciso (6).

(4) Para los fines del presente artículo, la expresión «piezas de repuesto» se aplica a las partes integrantes de las aeronaves, motores, hélices, aparatos de radio, instrumentos, equipos, avíos, las partes de estos diversos elementos y, en general, a los objetos de cualquier naturaleza, conservados para reemplazar las piezas que componen la aeronave.

Artículo XI.

(1) Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán en cada Estado contratante sólo a las aeronaves matriculadas en otro Estado contratante.

(2) Sin embargo, los Estados contratantes aplicarán a las aeronaves matriculadas en su territorio:

(a) las disposiciones de los artículos II, III, IX, y

(b) las disposiciones del artículo IV, excepto si el salvamento o las operaciones de conservación finalizaren en su propio territorio.

(2) En förteckning angivande arten och det ungefärliga antalet av reservdelarna skall fogas till eller intagas i den inskrivna handlingen. Reservdel må ersättas av liknande reservdel utan att borgenärens rätt därigenom rubbas.

(3) Bestämmelserna i artikel VII paragraferna (1) och (4) och i artikel VIII skola äga tillämpning vid exekutiv försäljning av reservdelar. Hade utsökningsborgenären ej säkerhet i dessa för sin fordran, skall emellertid artikel VII paragraf (4) så förstås att försäljning må ske, därest bud avgives på ett belopp icke understigande två tredjedelar av reservdelarnas värde, sådant det uppskattats av sakkunniga som utsetts av den för försäljningen ansvariga myndigheten. Vid köpeskillingens fördelning må därjämte vederbörande myndighet till förmån för utsökningsborgenären begränsa det belopp, som skall utbetalas till innehavare av rättigheter med bättre förmånsrätt, till två tredjedelar av köpeskillingen minskad med kostnader som avses i artikel VII paragraf (6).

(4) Med reservdelar avses i denna artikel delar av luftfartyg ävensom motorer, propellrar, radioutrustning, instrument, redskap, andra tillbehör, delar av vad sålunda angivits samt i övrigt andra föremål, av vad slag de vara må, som förvaras för att anbringas i luftfartyg i stället för delar eller föremål som borttagits därifrån.

Artikel XI.

(1) Bestämmelserna i denna konvention skola i envar fördragsslutande stat tillämpas på alla luftfartyg som äro nationalitetsregistrerade i annan fördragsslutande stat.

(2) Envar fördragsslutande stat skall även på luftfartyg som äro där nationalitetsregistrerade tillämpa:

(a) bestämmelserna i artiklarna II, III och IX, samt

(b) bestämmelserna i artikel IV, dock icke därest åtgärderna för bärgning eller bevarande avslutades inom dess eget territorium.

Article XII.

Nothing in this Convention shall prejudice the right of any Contracting State to enforce against an aircraft its national laws relating to immigration, customs or air navigation.

Article XII.

Les dispositions de la présente Convention n'affectent en rien le droit des Etats contractants de procéder à l'égard d'un aéronef aux mesures d'exécution prévues par leurs lois nationales relatives à l'immigration, aux douanes ou à la navigation aérienne.

Article XIII.

This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.

Article XIII.

La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs affectés à des services militaires, de douane ou de police.

Article XIV.

For the purpose of this Convention, the competent judicial and administrative authorities of the Contracting States may, subject to any contrary provision in their national law, correspond directly with each other.

Article XIV.

Pour l'application de la présente Convention, les autorités judiciaires et administratives compétentes des Etats contractants peuvent, sauf disposition contraire de leur loi nationale, correspondre directement entre elles.

Article XV.

The Contracting States shall take such measures as are necessary for the fulfilment of the provisions of this Convention and shall forthwith inform the Secretary General of the International Civil Aviation Organization of these measures.

Article XV.

Les Etats contractants s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour assurer l'exécution des dispositions de la présente Convention et à les faire connaître sans retard au Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XVI.

For the purposes of this Convention the term "aircraft" shall include the airframe, engines, propellers, radio apparatus, and all other articles intended for use in the aircraft whether installed therein or temporarily separated therefrom.

Article XVI.

Au sens de la présente Convention, «l'aéronef» comprend la cellule, les moteurs, hélices, appareils de radio et toutes pièces destinées au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

Article XVII.

If a separate register of aircraft for purposes of nationality is maintained in any territory for whose foreign relations a Contracting State is responsible, references in this Convention to the law of the Contracting State shall be construed as references to the law of that territory.

Article XVII.

Si un territoire représenté par un Etat contractant dans ses relations extérieures tient un registre distinct d'immatriculation, toute référence faite dans la présente Convention à la loi de l'Etat contractant s'entend comme une référence à la loi de ce territoire.

Article XVIII.

This Convention shall remain open for signature until it comes into force

Article XVIII.

La présente Convention reste ouverte à la signature jusqu'à ce qu'elle entre

Artículo XII.

Las disposiciones del presente Convenio no afectarán el derecho de los Estados contratantes de aplicar a una aeronave, las medidas coercitivas previstas en sus leyes nacionales relativas a inmigración, aduanas o navegación aérea.

Artikel XII.

Bestämmelserna i denna konvention begränsa icke fördragsslutande stats rätt att beträffande luftfartyg vidtaga alla åtgärder som avses i där gällande lagstiftning rörande invandring, tull eller luftfart.

Artículo XIII.

El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves destinadas a servicios militares, de aduana y de policía.

Artikel XIII.

Denna konvention skall icke äga tillämpning på luftfartyg avsedda för militär-, tull- eller polistjänst.

Artículo XIV.

Para la aplicación del presente Convenio, las autoridades judiciales y administrativas competentes de los Estados contratantes, podrán, salvo disposiciones en contrario de sus leyes nacionales, comunicar entre ellas directamente.

Artikel XIV.

Vid tillämpningen av denna konvention må judiciella och administrativa myndigheter i de fördragsslutande staterna korrespondera direkt med varandra, såframt icke annat är stadgat i nationell lagstiftning.

Artículo XV.

Los Estados contratantes se comprometen a tomar las medidas necesarias para asegurar la ejecución del presente Convenio y hacerlas conocer sin retardo al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artikel XV.

De fördragsslutande staterna skola vidtaga de åtgärder som erfordras för att säkerställa tillämpningen av konventionens bestämmelser och omedelbart underrätta generalsekreteraren i Internationella civila luftfartsorganisationen om sålunda vidtagna åtgärder.

Artículo XVI.

Para los fines del presente Convenio, la expresión «aeronave» comprenderá la célula, los motores, las hélices, los aparatos de radio y cualesquier otras piezas destinadas al servicio de la aeronave, incorporadas en ella o temporalmente separadas de la misma.

Artikel XVI.

I denna konvention omfattar uttrycket »luftfartyg» flygkroppen, motorer, propellrar, radioutrustning och alla övriga föremål som äro avsedda att användas å luftfartyget, vare sig de äro anbragta däri eller tillfälligt skilda därifrån.

Artículo XVII.

Si en un territorio representado por un Estado contratante en sus relaciones exteriores, existe un registro de matrícula distinto, toda referencia hecha en el presente Convenio a «la ley del Estado contratante», deberá entenderse como una referencia a la ley de ese territorio.

Artikel XVII.

Föres särskilt nationalitetsregister för territorium för vars utländska angelägenheter fördragsslutande stat svarar, skall hänvisning i denna konvention till lagen i fördragsslutande stat anses avse lagen i territoriet.

Artículo XVIII.

El presente Convenio quedará abierto a la firma hasta que entre en vigencia

Artikel XVIII.

Denna konvention står öppen för undertecknande intill dess den träder i

in accordance with the provisions of
Article XX.

en vigueur dans les conditions prévues
à l'Article XX.

Article XIX.

(1) This Convention shall be subject
to ratification by the signatory States.

(2) The instruments of ratification
shall be deposited in the archives of
the International Civil Aviation Organ-
ization, which shall give notice of the
date of deposit to each of the signatory
and adhering States.

Article XIX.

(1) La présente Convention sera rati-
fiée par les Etats signataires.

(2) Les instruments de ratification
seront déposés dans les archives de
l'Organisation de l'aviation civile inter-
nationale qui notifiera la date du
dépôt à chacun des Etats signataires et
adhérents.

Article XX.

(1) As soon as two of the signatory
States have deposited their instruments
of ratification of this Convention, it
shall come into force between them on
the ninetieth day after the date of the
deposit of the second instrument of
ratification. It shall come into force,
for each State which deposits its instru-
ment of ratification after that date, on
the ninetieth day after the deposit of
its instrument of ratification.

(2) The International Civil Aviation
Organization shall give notice to each
signatory State of the date on which
this Convention comes into force.

(3) As soon as this Convention comes
into force, it shall be registered with
the United Nations by the Secretary
General of the International Civil Avia-
tion Organization.

Article XX.

(1) Lorsque deux Etats signataires
ont déposé leurs instruments de ratifica-
tion sur la présente Convention, celle-ci
entre en vigueur entre eux le quatre-
vingt-dixième jour après le dépôt du
second instrument de ratification. Elle
entre en vigueur à l'égard de chacun des
Etats qui dépose son instrument de
ratification après cette date, le quatre-
vingt-dixième jour après le dépôt de
cet instrument.

(2) L'Organisation de l'aviation civile
internationale notifie à chacun des Etats
signataires la date à laquelle la présente
Convention est entrée en vigueur.

(3) La présente Convention sera, dès
son entrée en vigueur, enregistrée auprès
des Nations Unies par les soins du Se-
crétaire général de l'Organisation de
l'aviation civile internationale.

Article XXI.

(1) This Convention shall, after it
has come into force, be open for adher-
ence by non-signatory States.

(2) Adherence shall be effected by
the deposit of an instrument of adher-
ence in the archives of the International
Civil Aviation Organization, which shall
give notice of the date of the deposit
to each signatory and adhering State.

(3) Adherence shall take effect as
from the ninetieth day after the date of
the deposit of the instrument of adher-

Article XXI.

(1) La présente Convention sera, après
son entrée en vigueur, ouverte à l'adhé-
sion des Etats non signataires.

(2) L'adhésion est effectuée par le
dépôt dans les archives de l'Organisa-
tion de l'aviation civile internationale
d'un instrument d'adhésion. L'Organisa-
tion notifie la date de ce dépôt à chacun
des Etats signataires et adhérents.

(3) L'adhésion prend effet le quatre-
vingt-dixième jour après le dépôt de
l'instrument d'adhésion dans les archives

en las condiciones previstas por el *kraft enligt bestämmelserna i artikel XX.*

Artículo XIX.

(1) El presente Convenio se sujetará a ratificación por los Estados signatarios.

(2) Los instrumentos de ratificación serán depositados en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional la que comunicará la fecha del depósito a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

Artículo XX.

(1) Tan pronto como dos Estados signatarios depositen sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, éste entrará en vigencia entre ellos, al nonagésimo día del depósito del segundo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que depositen su instrumento de ratificación después de esa fecha, entrará en vigencia al nonagésimo día del depósito de tal instrumento.

(2) La Organización de Aviación Civil Internacional notificará a cada uno de los Estados signatarios, la fecha de entrada en vigencia del presente Convenio.

(3) Tan pronto como entre en vigencia este Convenio, será registrado en las Naciones Unidas por el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo XXI.

(1) Después de su entrada en vigencia, este Convenio quedará abierto a la adhesión de los Estados no signatarios.

(2) La adhesión se efectuará mediante el depósito del instrumento de adhesión en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, la que notificará la fecha del depósito a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

(3) La adhesión surtirá efectos a partir del nonagésimo día del depósito del instrumento de adhesión en los

Artikel XIX.

(1) Denna konvention skall ratificeras av de stater som undertecknat den.

(2) Ratifikationsinstrumenten skola deponeras i Internationella civila luftfartsorganisationens arkiv. Organisationen skall giva envar av de stater som undertecknat eller anslutit sig till konventionen underrättelse om dagen då depositionen skedde.

Artikel XX.

(1) Då två av de stater som undertecknat konventionen deponerat sina ratifikationsinstrument, skall konventionen tråda i kraft mellan dem på nittionde dagen efter den dag då det andra ratifikationsinstrumentet deponerades. För stat, som efter sistnämnda dag deponerar sitt ratifikationsinstrument, träder konventionen i kraft på nittionde dagen efter det dess ratifikationsinstrument deponerades.

(2) Internationella civila luftfartsorganisationen skall underrätta envar stat som undertecknat konventionen om dagen när denna träder i kraft.

(3) Så snart denna konvention träder i kraft skall generalsekreteraren i Internationella civila luftfartsorganisationen sörja för att konventionen registreras hos Förenta Nationerna.

Artikel XXI.

(1) Efter att denna konvention trätt i kraft skall den stå öppen för anslutning av stater som icke undertecknat den.

(2) Anslutning sker genom att anslutningsinstrument deponeras i Internationella civila luftfartsorganisationens arkiv. Organisationen skall giva envar av de stater som undertecknat eller anslutit sig till konventionen underrättelse om dagen då depositionen skedde.

(3) Anslutning får verkan från nittionde dagen efter det anslutningsinstrumentet deponerades i Internationella

ence in the archives of the International Civil Aviation Organization.

Article XXII.

(1) Any Contracting State may denounce this Convention by notification of denunciation to the International Civil Aviation Organization, which shall give notice of the date of receipt of such notification to each signatory and adhering State.

(2) Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of the notification of denunciation.

Article XXIII.

(1) Any State may at the time of deposit of its instrument of ratification or adherence, declare that its acceptance of this Convention does not apply to any one or more of the territories for the foreign relations of which such State is responsible.

(2) The International Civil Aviation Organization shall give notice of any such declaration to each signatory and adhering State.

(3) With the exception of territories in respect of which a declaration has been made in accordance with paragraph (1) of this Article, this Convention shall apply to all territories for the foreign relations of which a Contracting State is responsible.

(4) Any State may adhere to this Convention separately on behalf of all or any of the territories regarding which it has made a declaration in accordance with paragraph (1) of this Article and the provisions of paragraphs (2) and (3) of Article XXI shall apply to such adherence.

(5) Any Contracting State may denounce this Convention, in accordance with the provisions of Article XXII, separately for all or any of the territories for the foreign relations of which such State is responsible.

de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XXII.

(1) Chaque Etat contractant peut dénoncer la présente Convention en notifiant cette dénonciation à l'Organisation de l'aviation civile internationale qui informe chacun des Etats signataires et adhérents de la date de réception de cette notification.

(2) La dénonciation prend effet six mois après la date de réception par l'Organisation de la notification de dénonciation.

Article XXIII.

(1) Tout Etat peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer que son acceptation de la présente Convention ne vise pas l'un ou plusieurs des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

(2) L'Organisation de l'aviation civile internationale notifie une telle déclaration à chacun des Etats signataires ou adhérents.

(3) A l'exception des territoires à l'égard desquels une déclaration a été faite conformément au paragraphe (1) du présent Article, la présente Convention s'applique à tous les territoires qu'un Etat contractant représente dans les relations extérieures.

(4) Toute Etat peut adhérer à la présente Convention séparément au nom de tous ou de l'un quelconque des territoires à l'égard desquels il a fait une déclaration conformément au paragraphe (1) du présent Article; dans ce cas, les dispositions des paragraphes (2) et (3) de l'Article XXI s'appliquent à cette adhésion.

(5) Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention, conformément aux dispositions de l'Article XXII, séparément pour la totalité ou pour l'un quelconque des territoires que cet Etat représente dans les relations extérieures.

archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional. civila luftfartsorganisationens arkiv.

Artículo XXII.

(1) Cada Estado contratante podrá denunciar este Convenio notificando esta denuncia a la Organización de Aviación Civil Internacional, la que comunicará la fecha del recibo de tal notificación a cada Estado signatario y adherente.

(2) La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba la notificación de dicha denuncia.

Artículo XXIII.

(1) Cualquier Estado podrá declarar, en el momento del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión, que su aceptación de este Convenio no se extiende a alguno o algunos de los territorios de cuyas relaciones exteriores es responsable.

(2) La Organización de Aviación Civil Internacional notificará tal declaración a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

(3) Este Convenio se aplicará a todos los territorios de cuyas relaciones exteriores es responsable un Estado contratante, con la excepción de los territorios respecto a los cuales se ha formulado una declaración conforme al inciso (1) del presente artículo.

(4) Cualquier Estado podrá adherir a este Convenio separadamente en nombre de todos o alguno de los territorios con respecto a los cuales ha formulado una declaración conforme al inciso (1) del presente artículo, en este caso se aplicarán a esa adhesión las disposiciones contenidas en los incisos (2) y (3) del artículo XXI.

(5) Cualquier Estado podrá denunciar este Convenio, conforme a las disposiciones del artículo XXII, separadamente por todos o por alguno de los territorios de cuyas relaciones exteriores este Estado es responsable.

Artikel XXII.

(1) Envar av de fördragsslutande staterna må uppsäga konventionen genom notifikation därom till Internationella civila luftfartsorganisationen. Organisationen skall giva envar av de stater som undertecknat eller anslutit sig till konventionen underrättelse om dagen för mottagandet av sådan notifikation.

(2) Uppsägning skall medföra verkan sex månader efter den dag Internationella civila luftfartsorganisationen mottagit notifikation om uppsägning.

Artikel XXIII.

(1) Envar stat äge då dess ratifikations- eller anslutningsinstrument depneras förklara att dess antagande av denna konvention icke skall gälla för ett eller flera av de territorier för vilkas utländska angelägenheter staten svarar.

(2) Internationella civila luftfartsorganisationen skall giva envar av de stater som undertecknat eller anslutit sig till konventionen underrättelse om sådan förklaring.

(3) Med undantag av territorier för vilka förklaring avgivits i enlighet med paragraf (1) i denna artikel skall denna konvention äga tillämpning å alla territorier för vilkas utländska angelägenheter fördragsslutande stat svarar.

(4) Envar stat må ansluta sig till denna konvention särskilt för alla eller något av de territorier beträffande vilka den avgivit förklaring i enlighet med paragraf (1) i denna artikel. I fråga om sådan anslutning skola bestämmelserna i artikel XXI paragraferna (2) och (3) äga tillämpning.

(5) Envar av de fördragsslutande staterna må uppsäga denna konvention på sätt i artikel XXII sägs särskilt för alla eller något av de territorier för vilkas utländska angelägenheter staten svarar.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention. En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Done at Geneva, on the nineteenth day of the month of June of the year one thousand nine hundred and forty-eight in the English, French and Spanish languages, each text being of equal authenticity. Fait à Genève le dix-neuvième jour du mois de juin de l'an mil neuf cent quarante-huit, en français, anglais et espagnol, chacun de ces textes faisant également foi.

This Convention shall be deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization where, in accordance with Article XVIII, it shall remain open for signature. La présente Convention sera déposée dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale où, conformément à l'Article XVIII, elle restera ouverte à la signature.

(Underskrifter.)

En testimonio de lo Cual, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

Hecho en Ginebra, el décimonoveno día del mes de junio del año mil novecientos cuarenta y ocho, en los idiomas español, francés e inglés, cada uno de cuyos textos tiene igual autenticidad.

El presente Convenio será depositado en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, donde quedará abierto a la firma conforme al Artículo XVIII.

Till bekräftelse av detta hava undertecknade befullmäktigade med stöd av behöriga fullmakter undertecknat denna konvention.

Som skedde i Genève den nittonde dagen i juni månad år nitton hundra fyrtioåtta i engelsk, fransk och spansk text, varje text med samma vitsord.

Konventionen skall deponeras i Internationella civila luftfartsorganisationens arkiv, där den i enlighet med bestämmelserna i artikel XVIII skall stå öppen för undertecknande.

(Underskrifter.)

F ö r s l a g
till
L a g
om inskrivning av rätt till luftfartyg.

Härigenom förordnas som följer.

Inledande bestämmelser.

1 §.

Vad i denna lag är stadgat om inteckning i luftfartyg och om vissa anteckningar beträffande sådant fartyg äger tillämpning på luftfartyg, som är infört i det svenska luftfartygsregistret.

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.

Om beviljande av inteckning.

3 §.

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

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.

Ej må inteckning meddelas i lott i 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 förtecknats i fordringshandlingen eller i därvid fogad bilaga och förvaras på

angivna platser här i riket eller i annan stat som biträtt den i Genève den 19 juni 1948 avslutade konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg; och skall beträffande sådant in-tecknande 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 därför, såsom delar av flygkroppen samt motorer, propellrar, radioutrustning och instrument jämte delar därav.

5 §.

Medgivande av in-teckning skall tecknas å handling, varå fordran grundas, samt innefatta uppgift om luftfartygets nationalitets- och registreringsbeteckning; och varde medgivandet av vittnen styrkt.

6 §.

Då in-teckning sökes, skall fordringshandlingen i huvudskrift ingivas till inskrivningsdomaren.

Finnes ej å handlingen bevittnat medgivande som i 5 § sägs, skall an-sökningen avslås.

7 §.

In-teckning i luftfartyg må icke beviljas, med mindre den som medgivit in-teckningen är införd i luftfartygsregistret såsom ägare av fartyget.

Är ansökan om in-teckning ej grundad på medgivande av den som enligt vad luftfartygsregistret utvisar byggt fartyget, skall i ärendet styrkas att från honom äganderätten övergått till den som medgivit in-teckningen. Har fartyget tidigare varit registrerat i främmande stat, skall dock, såframt ej eljest laga hinder möter, in-teckning beviljas, där den som medgivit in-teckningen blivit vid fartygets införande i det svenska registret upptagen såsom ägare eller ock härleder sin rätt från den däri först införde ägaren.

Har fartyget i tre år näst före ansökningen varit infört i luftfartygs-registret och finnes den som medgivit in-teckningen hava varit under hela den tiden upptagen i registret såsom ägare eller härleder han sin rätt från den som vid början av samma tid var införd såsom ägare, skall ansökning-en, ändå att annan upplysning om äganderätten ej vinnes, bifallas där ej eljest laga hinder möter.

8 §.

Är fråga om in-teckning i reservdelar, skall genom intyg av trovärdig person eller annorledes nöjaktigt styrkas att reservdelarna eller den lott i dessa, vari in-teckningen skall gälla, tillhör luftfartygets ägare.

9 §.

Ej må i in-teckningsärende andra än skriftliga bevis gälla i fråga om ät-komst till luftfartyg eller reservdelar.

10 §.

Har, då inteckning sökes, talan väckts om klander å den uppgivne ägarens fång eller om återgång därav, vare ansökningen vilande i avbidan på målets utgång. Fullföljes ej ansökningen senast å den inskrivningsdag som infaller näst efter tre månader från det dom eller beslut, varigenom målet avgjorts, vunnit laga kraft, vare ansökningen förfallen.

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 iklått sig förbindelse att låta luftfartyget intecknas på grund av tidigare ägares medgivande eller eljest är med honom lika förbunden.

12 §.

Upplyses att före den dag inteckning sökes eller ock samma dag ansökningen göres den egendom som ansökningen avser tagits i mät, och visas ej att utmätningen upphört att gälla, skall ansökningen avslås.

13 §.

Är, när inteckning sökes, den som inteckningen medgivit eller, där flera äro som den medgivit, någon av dem försatt i konkurs, eller meddelas beslut om egendomsavtråde samma dag som ansökningen göres, skall ansökningen avslås.

Om intecknings verkan och omfattning.

14 §.

Sedan inteckning i luftfartyg meddelats, njute fordringsägaren panträtt i fartyget.

Panträtten omfattar förutom flygkroppen jämväl motorer, propellrar, radioutrustning, instrument och andra tillbehör, vare sig de äro anbragta i luftfartyget eller tillfälligt skilda därifrån.

Har tillbehör förvärvats under villkor att överlåtaren skall äga rätt att återtaga det, om förvärvaren åsidosätter vad honom åligger, eller att äganderätten därtill skall förbliva hos överlåtaren intill dess betalning erlagts eller annan förutsättning uppfyllts, må villkoret ej göras gällande mot inteckningshavaren.

15 §.

Omfattar inteckning jämväl reservdelar, njute inteckningshavaren pant-rätt i dessa, såframt vid förvaringsplatsen genom hans försorg finnes anslaget väl synligt tillkännagivande om inteckningen, med angivande av dess omfattning samt inteckningshavarens namn och adress, ävensom därom att inteckningen inskrivits i den här i riket förda inskrivningsboken för luftfartyg.

16 §.

Ersättes intecknad reservdel med annan, häfte i stället denna för pant-rätten.

17 §.

Är inteckning meddelad i flera luftfartyg, häfte ettvarrt av fartygen för den intecknade fordringens hela belopp.

Omfattar inteckning ett eller flera luftfartyg jämte reservdelar, skola jämväl reservdelarna svara för hela det intecknade beloppet.

18 §.

Angående inteckningshavares rätt till ersättning, som utgår på grund av tagen försäkring, är särskilt stadgat.

Ersättning, som på annan grund utgår för skada å intecknad egendom, häfte icke i egendomens ställe för intecknad fordran.

19 §.

Ej må panträtt, som inteckning medför, särskilt göras gällande i viss lott i vad som intecknats.

20 §.

Varder intecknad egendom utmättningsvis såld, njute inteckningshavaren betalning ur egendomen, ändå att fordringen eljest ej är till betalning förfallen.

Samma lag vare, om intecknat luftfartyg genom vanvård eller annorledes så försämrats, att inteckningshavarens säkerhet märkligt minskas, eller om intecknat reservdelslager icke vidmakthålles i huvudsaklig överensstämmelse med vad som uttryckligen överenskommits eller eljest får anses avtalat.

Om särskilda åtgärder med avseende å inteckning.

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 inteckningshandlingen jämte den eller de

handlingar, som skola sättas i stället, till inskrivningsdomaren; och göra denne om utbytet anteckning i inskrivningsboken samt anmärke å den eller de nya inteckningshandlingarna vad för inteckningsrättens bedömande är av betydelse. Utbyte varom nu sagts må ock ske på begäran av inteckningshavare, där det visas att den intecknade egendomens ägare samtyckt till åtgärden.

22 §.

Företes inteckningshandling för inskrivningsdomaren med begäran om inteckningens dödande helt och hållet eller för visst belopp eller, där flera luftfartyg äro intecknade för samma fordran, i visst fartyg, varde i enlighet därmed inteckningen dödad, där det visas att ägaren av den egendom, beträffande vilken dödning skall ske, samtyckt till åtgärden.

Under de villkor som angivas i första stycket äge innehavare av sådan inteckning, som omfattar jämväl reservdelar, få inteckningen dödad i samtliga reservdelar eller i de reservdelar som förvaras på viss plats.

Dödande av inteckning i visst luftfartyg eller i reservdelar må ej ske så, att inteckningsförhållandena efter åtgärden komma att stå i strid mot vad i 3 § andra stycket eller 4 § första stycket stadgas.

23 §.

Vill någon låta inteckning under annan nedsättas, äge vad i 22 § är stadgat i fråga om intecknings dödande motsvarande tillämpning.

Är egendomen besvärad av flera inteckningar, må ej någon av dem sättas efter annan, med mindre den tillika sättes att gälla efter den eller de inteckningar, vilka äga lika rätt som eller bättre rätt än denna.

24 §.

Varder intecknat luftfartyg enligt vad därom är särskilt stadgat avfört ur luftfartygsregistret, skall inskrivningsdomaren, sedan anmälan om förhållandet inkommit från luftfartsstyrelsen, å nästa inskrivningsdag avföra inteckningen ur inskrivningsboken.

25 §.

Sker försäljning av luftfartyg eller intecknade reservdelar till sådant fartyg i den ordning som är stadgad beträffande försäljning av utmätt sådan egendom, då skall, sedan auktionen vunnit laga kraft och köpeskillingen erlagts, den sålda egendomen icke vidare häfta för annat intecknat belopp än sådant, som fått inestå i egendomen i avräkning å köpeskillingen. Omfattar inteckningen i den sålda egendomen jämväl annan egendom, skall denna icke vidare häfta för belopp, som täckes av köpeskillingen för den sålda egendomen.

I fall då enligt vad därom är särskilt stadgat mellan rättsägare i utmätt egendom, som omfattas av inteckning i luftfartyg, medel skola fördelas ändå

att försäljning av egendomen ej skett, och betalning därvid utfaller å huvudstolen av in-tecknad fordran, vare in-teckningen till motsvarande belopp utan verkan.

26 §.

Har domstol, vid meddelande av förklaring att luftfartyg skall vara för-verkat till kronan, tillika beträffande in-teckning i fartyget förklarat att panträtten i fartyget skall upphöra, må, sedan domen vunnit laga kraft, in-teckningen dödas på ansökan utav ny ägare av fartyget eller lott däri, ändå att in-teckningshandlingen i huvudskrift ej företes.

Om ägarehypotek.

27 §.

Har in-tecknad fordringshandling blivit in-löst utav ägaren av den in-teck-nade egendomen eller eljest kommit i hans hand, och är ej sådant fall för handen att in-teckningen är ogill eller utan verkan, må handlingen ånyo ut-givas med oförändrad in-teckningsrätt.

28 §.

Innehaves in-teckningshandling, när egendomen utmätningssvis säljes, av ägaren, må denne vid försäljningen tillgodonjuta samma rätt som skulle tillkomma annan innehavare av in-teckningen; dock att, där i handlingen ränta är förskriven, sådan ej må räknas ägaren till godo. Är ägaren försatt i konkurs, äge konkursboet den rätt nu sagts.

Finnes, när egendomen utmätningssvis säljes, att ägaren gjort avbetalning å belopp varför egendomen på grund av in-teckning häftar eller att in-teck-ning i egendomen belånats till lägre belopp än det varå den lyder, skall i fråga om den del av in-tecknade beloppet, som icke tillkommer in-tecknings-havaren, vad i första stycket är stadgat äga tillämpning; dock att in-teck-ningshavaren för sin fordran äger företräde.

29 §.

Har ägare av in-tecknad egendom gjort avbetalning å in-tecknat belopp, vare in-teckningshavaren, där ej annat förbehåll skett, pliktig att på begäran av ägaren och mot förskott av nödig kostnad uppvisa in-teckningshandlingen för in-skrivningsdomaren för avbetalningens antecknande i in-skrivningsbo-ken. I boken skall anmärkas, att handlingen ej vidare medför in-tecknings-rätt för avbetalade beloppet.

Sedan anteckning om avskrivning sålunda skett, må, där ägaren det be-gär och tillika ingiver handling innefattande medgivande som i 5 § sägs, in-teckning till belopp motsvarande vad som avskrivits meddelas att gälla med förmånsrätt näst efter in-teckningshavarens återstående fordran. Äga-ren må dock utan in-teckningshandlingens företeende få in-teckningen dödad till belopp motsvarande vad som avskrivits.

30 §.

Utmätes ägaren tillkommande rätt till andel i inteckning eller varder ägare, vilken sådan rätt tillkommer, försatt i konkurs, vare inteckningshavaren, ändå att han betingat sig annat, pliktig att på begäran av utmätningsmannen eller konkursförvaltaren uppvisa inteckningshandlingen för avskrivning, såsom i 29 § sägs, av det ägaren tillkommande beloppet. Sedan avskrivning sålunda skett, må inteckning å det avskrivna beloppet med ränta meddelas på ansökan av utmätningsmannen eller konkursförvaltaren, ändå att inteckningsmedgivandet icke är tecknat å sådan handling som i 5 § sägs. Handling, på grund varav inteckning sålunda meddelas, skall innehålla att beloppet förfaller till betalning sex månader efter uppsägning.

Om personlig ansvarighet för intecknad fordran.

31 §.

Låter innehavare av intecknad fordran ny ägare till den intecknade egendomen å inteckningshandlingen teckna förbindelse, varigenom han övertager skulden, vare förre gäldenären fri från sin förbindelse, där ej annat är avtalat.

32 §.

Har innehavare av skuldförbindelse, till säkerhet för vilken inteckning blivit fastställd i egendom som sedermera kommit i annan ägares hand, låtit inteckningen utan samtycke av förbindelsens utgivare helt eller delvis dödas eller ock nedsättas, och kan fordran till följd därav icke ur egendomen uttagas, vare utgivaren fri från ansvar för fordringen. Vad nu är sagt om förbindelsens utgivare gälle ock om annan ägare, som åtagit sig skulden eller eljest svarar för denna i utgivarens ställe.

33 §.

Har vid försäljning av utmätt intecknad egendom i den ordning som för sådan försäljning är stadgad borgenär, som i egendomen har inteckning för fordran, ägt taga betalning ur köpeskillingen, men låter han efter överenskommelse med köparen intecknat belopp, som kunnat ur köpeskillingen gäldas, kvarstå i egendomen, vare den som personligen svarade för fordringen fri från ansvarighet för sådant belopp. Samma lag vare i fråga om belopp, som köparen i egenskap av inteckningshavare fått avräkna å köpeskillingen.

34 §.

Låter ägaren av intecknat luftfartyg utan inteckningshavarens samtycke föra fartyget till stat, varest här i riket verkställd inskrivning ej erkännes i överensstämmelse med den i 4 § omförmälda konventionen, vare ägaren, i den mån inteckningen till följd av denna åtgärd ej kan göras gällande, personligen ansvarig för den intecknade fordringen, ändå att sådan ansvarighet ej förut ålåg honom.

Om intecknings ogiltighet i vissa fall m. m.

35 §.

Beviljas inteckning på grund av medgivande av annan än den som är rätt ägare, vare inteckningen ogill, där ej sådant fall är för handen som i 11 § sägs eller annat eljest följer av vad särskilt är stadgat.

36 §.

Har inteckning meddelats i strid mot vad i 13 § stadgas, vare den utan verkan.

37 §.

Utan hinder av inteckning må tvist om intecknad fordrans giltighet lagligen prövas.

Om vissa anteckningar i inskrivningsboken.

38 §.

Vill någon att i inskrivningsboken skall antecknas att han innehar fordringshandling, på grund varav inteckning beviljats eller ansökan därom förklarats vilande, uppvis handlingen i huvudskrift för den inskrivningsdomare som handlägger inskrivningsärenden rörande luftfartyg; och göra denne i boken anteckning om innehavet.

Uppvisande varom nu är sagt må ock ske inför annan inskrivningsdomare. Denne skall, då sådant sker, å handlingen teckna bevis om uppvisandet och ändamålet därmed ävensom därom utfärda särskilt bevis; sedan ingive inteckningshavaren för anteckningens verkställande sistnämnda bevis till den inskrivningsdomare, som i första stycket avses.

Anmäler den, vilken senast blivit antecknad såsom innehavare av inteckningshandling, hos inskrivningsdomaren i skriftlig av vittnen styrkt handling att innehavet upphört, varde förhållandet i inskrivningsboken antecknat.

39 §.

Den som i inteckningsärende, enligt de grunder som angivas i 7 §, ansetts vara ägare av luftfartyg, varde i sådan egenskap antecknad i inskrivningsboken.

Har ny ägare av antecknat luftfartyg blivit införd i luftfartygsregistret, skall inskrivningsdomaren, sedan underrättelse därom inkommit från luftfartsstyrelsen, å nästa inskrivningsdag anmärka förhållandet i inskrivningsboken.

40 §.

Var som väckt talan om klander å annans åtkomst till luftfartyg eller om återgång av köp, byte eller gåva 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 förberedel-

sen i målet avslutas. Försummas denna tid, vare käromålet förfallet. Visas att målet avgjorts genom laga kraft ägande dom eller beslut, varde ock där-om anteckning gjord i inskrivningsboken.

Visas att inteckning helt eller till någon del är ogill enligt dom eller beslut, som äger laga kraft, eller på grund av förhållande som avses i 36 §, skall anteckning därom ske i inskrivningsboken.

41 §.

Då utmätning skett av luftfartyg eller lott däri eller till sådant fartyg hörande, intecknade reservdelar, eller då jämligt 71 § konkurslagen äskats att luftfartyg eller intecknade reservdelar till sådant fartyg må utmättningsvis säljas, skall, sedan i enlighet med 85 § utsökningslagen bevis härom inkommit till inskrivningsdomaren, å nästa inskrivningsdag göras anteckning om förhållandet i inskrivningsboken. Visas att utmätningen upphävt eller att frågan om egendomens försäljning eljest förfallit, varde ock det i boken antecknat.

Har egendom blivit såld i den ordning som är stadgad beträffande försäljning av utmätt luftfartyg och av utmätta, intecknade reservdelar, varde anteckning därom efter vad i första stycket sägs införd i inskrivningsboken, när handling som visar köpeskillingens fördelning inkommer till inskrivningsdomaren. Var egendomen intecknad, skall i inskrivningsboken tillika antecknas den verkan som försäljningen enligt vad i 25 § stadgas medför beträffande inteckningen. Skedde ej försäljning, men skola ändock enligt vad därom är särskilt stadgat medel fördelas mellan rättsägare i egendomen, skall motsvarande anteckning göras när fördelningslängden inkommer.

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, som varit oundgängliga för bevarande av luftfartyg, äger luftpanträtt i fartyget enligt vad därom är särskilt stadgat, skall inskrivningsdomaren, om anmälningen sker inom tre månader från det åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades, å nästa inskrivningsdag göra anteckning om anmälningen i inskrivningsboken.

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

43 §.

Har i luftfartygsregistret, enligt vad därom är särskilt stadgat, blivit anmärkt att beträffande visst 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 inskrivningsdomaren, sedan underrättelse om anmärkningen inkommit från luftfartsstyrelsen, å nästa inskrivningsdag göra anteckning därom i inskrivningsboken.

Vissa bestämmelser om förfarandet hos inskrivningsdomaren.

44 §.

Inskrivningsärende rörande luftfartyg må upptagas allenast å inskrivningsdag.

Ansökan i sådant ärende anses ej gjord innan den upptages å inskrivningsdag.

Anmälan som avses i 42 § skall anses gjord då den inkommer till inskrivningsdomaren.

45 §.

Över samtliga inskrivningsärenden rörande luftfartyg skall genom inskrivningsdomarens försorg föras dagbok.

46 §.

När inskrivningsärende rörande luftfartyg förekommer, anskaffe inskrivningsdomaren skyndsamt från luftfartsstyrelsen bevis om vad luftfartygsregistret innehåller av betydelse för ärendets behandling.

47 §.

Handlingar i inskrivningsärenden rörande luftfartyg skola sammanföras i akter.

Har sökande eller annan lämnat uppgift eller avgivit förklaring av betydelse för ärendets prövning, eller har särskild utredning i ärendet funnits nödig, skall vad därom antecknats upptagas i akten och bestyrkas av inskrivningsdomaren.

48 §.

Om inskrivningsdomarens beslut eller annan åtgärd, som vidtagits med anledning av ansökan hos inskrivningsdomaren, meddelas besked genom bevis, som tecknas å den till grund för ansökningen åberopade handlingen. Beviset skall angiva det rum i inskrivningsboken, vari inskrivningen verkstälts. Bevis angående inteckning i reservdelar 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 inteckningshavare enligt vad därom är särskilt stadgat för inskrivningsdomaren uppvisar inteckningshandlingen för att lämna samtycke till att det intecknade luftfartyget avföres ur luftfartygsregistret, skall inskrivningsdomaren dels utfärda särskilt bevis om uppvisandet och ändamålet därmed dels ock teckna sådant bevis å inteckningshandlingen.

49 §.

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

50 §.

Sökes inteckning i luftfartyg och varder ej ansökningen av inskrivningsdomaren genast avslagen genom beslut som vinner laga kraft, beviljas sådan inteckning eller inträffar förhållande, som medför att luftfartyg icke längre besväras av inteckning eller beröres av ansökan därom, skall inskrivningsdomaren ofördröjligen meddela luftfartsstyrelsen detta. Samma lag vare, när det antecknas att talan som avses i 40 § första stycket blivit väckt eller slutligen avgjord.

Om besvär.

51 §.

Över inskrivningsdomarens beslut enligt denna lag må klagan föras hos hovrätten genom besvär.

Beträffande anförda besvär ävensom beslut som av inskrivningsdomaren eller högre rätt meddelas i anledning av besvären skall anteckning verkställas i inskrivningsboken.

52 §.

Har beslut, varigenom ansökan om intecknings beviljande helt eller till någon del avslagits, blivit till följd av besvär ändrat, vare sökanden pliktig att senast å den inskrivningsdag, som infaller näst efter tre månader från det beslutet om ändringen vann laga kraft, förete detsamma hos inskrivningsdomaren, vid äventyr att i annat fall den inteckning, som på grund av beslutet beviljas, gäller såsom vore den sökt först å den dag beslutet företes för inskrivningsdomaren.

Om tillämpningsföreskrifter.

53 §.

Närmare föreskrifter om inskrivningsboken, dagboken och akter samt angående tillämpningen i övrigt av denna lag meddelas av Konungen.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Har luftfartyg blivit infört i luftfartygsregistret före den dag denna lag träder i kraft, må utan hinder av vad i 7 § andra stycket stadgas inteckning beviljas, där den som medgivit inteckningen blivit vid fartygets införande i registret upptagen såsom ägare eller ock härleder sin rätt från den däri först införde ägaren.

F ö r s l a g

till

L a g

om registrering av luftfartyg samt om bärgning av sådant fartyg m. m.

Härigenom förordnas som följer.

1 KAP.

Om registrering av luftfartyg och om dess nationalitet.

1 §.

Över luftfartyg skall hos luftfartsstyrelsen föras register (*luftfartygsregister*).

Om inskrivning av rätt till luftfartyg samt om vissa internationella förhållanden beträffande rätt till luftfartyg är särskilt stadgat.

2 §.

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

Utan hinder av vad sålunda stadgats må Konungen, beträffande fartyg som i regel nyttjas med utgångspunkt här i riket, medgiva att det må införas i registret.

3 §.

Ej må luftfartyg, som är registrerat i främmande stat, här i riket registreras, med mindre det avföres ur den främmande statens register.

4 §.

Luftfartyg må icke registreras, med mindre det har luftvärdighetsbevis som utställts eller godkänts här i riket.

5 §.

Ansökan om registrering av luftfartyg skall göras skriftligen av ägaren och innehålla för registreringen nödiga upplysningar rörande fartyget, ägaren och dennes förvärv av fartyget. Ansökningen skall åtföljas av utredning till styrkande av att sökanden är ägare av fartyget och att i öv-

rigt de i 2—4 §§ upptagna villkoren äro uppfyllda, så ock av handling som utmärker när, var och av vem fartyget är byggt.

6 §.

Registret skall för varje luftfartyg innehålla fartyget tillkommande nationalitets- och registreringsbeteckning, de uppgifter som äro nödiga för att identifiera det, upplysning angående äganderätten till fartyget och ägarens fång samt huruvida fartyget är intecknat, hänvisning till fartygets luftvärighetsbevis ävensom anteckning om tiden, då fartyget införes i registret, ändring i äganderätten registreras eller fartyget avföres ur registret, så ock i övrigt vad som bestämmes av Konungen eller den Konungen därtill be- myndigar.

7 §.

Sedan luftfartyg införts i registret, äger det svensk nationalitet.

Om införandet i registret skall, i enlighet med formulär som Konungen fastställer, av luftfartsstyrelsen utfärdas bevis (*nationalitets- och registreringsbevis*).

Fartyget skall märkas i enlighet med dess nationalitets- och registreringsbeteckning; och skola märkena föras så länge fartyget är registrerat.

8 §.

Sker ändring i äganderätten till luftfartyg som införts i registret eller ändras ägarens nationalitet eller undergår fartyg efter registreringen ändring av betydelse för fartygets identifiering, vare ägaren skyldig att där- om ofördröjligen göra anmälan till luftfartsstyrelsen för införande i re- gistret. Samma skyldighet åligge vid ändring i äganderätten jämväl den förutvarande ägaren.

Införes i registret ny ägare av intecknat luftfartyg, åligge det luftfarts- styrelsen att därom ofördröjligen underrätta inskrivningsdomaren.

Anmäles ny ägare av luftfartyg men finnes utredningen ej vara sådan, att han kan införas i registret, skola ändock däri anmärkas hans namn, det uppgivna fånget och dagen då anmälan skedde.

9 §.

Luftfartyg skall avföras ur registret, om ägaren det begär.

Samma lag vare, om det i 2 § första stycket för registrering uppställda villkoret ej längre är uppfyllt och Konungen icke jämlikt andra stycket i samma paragraf medgiver att fartyget det oaktat må kvarstå i registret, så ock om fartyget förolyckats, upphuggits eller annorledes förstörts eller om det efter anträdd luftfärd ej avhörts under en tid av tre månader. Har om- ständighet som nu sagts inträffat, åligge det ägaren att därom ofördröjli- gen göra anmälan till registret, såvida sådan ej skett på grund av vad i 8 § stadgas.

Har fartyg sedan tre år icke innehaft gällande luftvärdighetsbevis, må fartyget avföras ur registret, där ägaren ej inom tid, som av luftfartsstyrelsen bestämmes, visar att fartyget är luftvärdigt.

10 §.

Luftfartyg, som är intecknat, må ej på grund av ägarens begäran eller annan i 9 § avsedd omständighet avföras ur registret, med mindre i ärendet företes bevis från inskrivningsdomaren, att inteckningshandlingen uppvisats för honom samt att inteckningshavaren samtyckt till åtgärden, men skall i registret göras anmärkning om vad i ärendet förekommit.

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

11 §.

Där luftfartyg avförts ur registret eller anmärkning skett enligt 10 §, skall fartygets ägare eller, i fall då fartyget avförts ur registret till följd av att det övergått till utländsk ägare, den förre ägaren ofördröjligen återställa nationalitets- och registreringsbeviset till luftfartsstyrelsen. Har eljest ändring i förhållande, varom beviset innehåller upplysning, införts i registret, skall fartygsägaren ofördröjligen avlämna beviset till luftfartsstyrelsen, som antecknar ändringen å beviset eller, där så finnes lämpligare, utställer nytt bevis.

12 §.

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

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

13 §.

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

Under sålunda bestämd tid äger fartyget svensk nationalitet.

Fartyget skall under samma tid vara märkt enligt föreskrifter som meddelas av Konungen.

2 KAP.

Om bärgning m. m.

14 §.

Den som bärgar förolyckat eller nödställt luftfartyg eller ombordvarande gods eller något, som hört till sådant fartyg eller gods, så ock envar som medverkar vid bärgningen har rätt att, vare sig bärgningen ägt rum till sjöss, på land eller i luften, undfå bärgarlön i enlighet med de grunder, som jämlikt 225—227 §§ sjölagen gälla vid bärgning av fartyg och gods. Till andel i lön som för bärgningen skall utgå vare ock den berättigad, vilken under den nöd som föranlett bärgningen räddat människor från fartyget eller medverkat vid deras räddning. Har någon eljest för bevarande av luftfartyg eller gods vidkänts särskilda kostnader, som varit oundgängliga för bevarandet av fartyget eller godset, varde ock dessa honom ersatta.

Har gods eller något, som hört till gods, bärgats eller bevarats, häfte ägaren med det bärgade eller bevarade, men svare ej personligen.

Rätt till bärgarlön skall icke tillkomma den som medverkat vid bärgningsföretag trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, ägare eller innehavare. Vad sålunda stadgats skall äga motsvarande tillämpning beträffande kostnader för bevarande av fartyg och gods.

15 §.

Borgenär, som har fordran å bärgarlön eller å ersättning för kostnader som avses i 14 §, njute i fartyget eller godset luftpanträtt med förmånsrätt framför de i 17 kap. handelsbalken omförmälda borgenärerna, såframt bärgarlönen eller ersättningen hänför sig till åtgärder vilka slutförts här i riket.

I första stycket avsedda fordringar skola, var i förhållande till fordringens belopp, njuta lika rätt om de härröra av samma händelse; eljest skall yngre fordran äga företräde framför äldre.

Utan borgenärens samtycke må icke, innan betalning för dennes fordran guldits eller säkerhet därför blivit ställd, luftfartyget lämna det ställe, där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet slutfördes, eller godset av ägaren tagas i besittning.

16 §.

Angående luftpanträttshavares rätt till ersättning, som utgår på grund av tagen försäkring, är särskilt stadgat.

Har luftfartygets eller godsets ägare på annan grund fordran å ersättning för skada å egendomen, skall luftpanträtt i egendomen tillika omfatta sådan fordran; och skall i nu angivet hänseende vad i 272 och 279 §§ sjölagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

17 §.

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

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

18 §.

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

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

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

3 KAP.

Ansvarsbestämmelser m. m.

19 §.

Lämnar någon vid ansökan om registrering av luftfartyg eller vid ansökan att fartyg må kvarstå i eller avföras ur luftfartygsregistret eller vid anmälan till registret uppsåtligen oriktig uppgift, straffes med dagsböter eller fängel-se i högst sex månader. Sker det av grov oaktsamhet, dömes till dagsböter.

Framför någon luftfartyg med vetskap om att det är märkt med oriktig nationalitets- och registreringsbeteckning eller att det eljest saknar i denna lag eller med stöd därav föreskrivna märken, dömes till fängelse eller straff-arbete i högst två år eller, där brottet är ringa, till dagsböter.

Asidosätter någon i annat fall än nu sagts vad enligt 1 kap. åligger ho-nom, straffes med dagsböter.

20 §.

Ej må straff enligt denna lag ådömas, där brottet enligt allmänna strafflagen är belagt med strängare straff.

21 §.

Närmare föreskrifter rörande tillämpningen av vad i denna lag stadgas meddelas av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Genom denna lag upphävas:

§§ 4—13 samt § 40 andra stycket förordningen den 26 maj 1922 (nr 383) om luftfart ävensom stadgandet i § 44 mom. 1 samma förordning, såvitt stadgandet avser straff för den som i anmälan till luftfartygsregistret mot bättre vetande lämnar oriktig uppgift;

så ock vad i övrigt finnes i lag eller författning stridande mot nya lagens bestämmelser.

Förekommer i lag eller författning hänvisning till författningsrum som ersatts genom bestämmelse i nya lagen, skall den bestämmelsen i stället tillämpas.

F ö r s l a g

till

L a g

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

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

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

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

2 §.

Före alla andra rättigheter än de i 5 § avsedda skola äganderätt till luftfartyg, med besittning förenad rätt att genom köp förvärva sådant fartyg samt nyttjanderätt till sådant fartyg enligt upplåtelse på minst sex månader, så ock panträtt eller annan sådan rätt till luftfartyg, tillkommen enligt avtal och såsom säkerhet för fordran till visst belopp, erkännas här i riket, såframt rätten tillkommit enligt lagen i den fördragsslutande stat, i vars nationalitetsregister fartyget då var infört, och rätten är inskriven i inskrivningsbok i den stat, där fartyget är registrerat då rätten göres gällande.

Förmånsrätt för panträtt eller annan sådan rätt till luftfartyg omfattar varje belopp för vilket säkerhet ställts, dock icke ränta som är upplupen för längre tid än tre år före utmätning eller, vid konkurs, före konkursansökningens ingivande.

3 §.

Verkan i förhållande till tredje man av inskrivning, varom förmåles i 2 §, bedömes enligt lagen i den stat där rätten är inskriven. Där luftfartyg här i riket utmätts eller belagts med kvarstad eller skingringsförbud eller luftfartyg omfattas av konkurs, som inträffat här i riket, och gäldenären med vet-

skap därom träffat det avtal, som ligger till grund för inskrivningen, må denna dock ej till förfång för utsökningsborgenären eller konkursborgenärerna eller för köparen vid exekutiv försäljning åberopas i vidare mån än som följer av svensk lag.

4 §.

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

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

5 §.

Hava åtgärder för bärgning eller bevarande av luftfartyg avslutats i främmande stat som tillträtt den i 1 § nämnda konventionen, och är med fordran på lön för bärgningen eller på ersättning för särskilda kostnader, som varit oundgängliga för bevarandet av fartyget, enligt lagen i den stat där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades förenad luftpanträtt i fartyget, skall panträtten här i riket erkännas med förmånsrätt framför varje annan rätt till fartyget. Finnas flera sådana fordringar, njute de som sammanhänga med en senare händelse företräde framför dem som härröra av en tidigare.

Vad sålunda stadgats gälle dock icke, såvida tre månader förflutit från det åtgärderna avslutades utan att borgenärens anspråk på luftpanträtt i fartyget antecknats i inskrivningsboken i den stat där fartyget är registrerat och dessutom överenskommelse träffats om det belopp panträtten avser eller talan om borgenärens rätt väckts i laga ordning.

6 §.

Där försäljning av luftfartyg eller i 4 § omnämnda reservdelar till sådant fartyg skall äga rum i den ordning, som stadgas i lagen med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m., åligge den som påkallat försäljningen att till auktionsförrättaren ingiva ett av vederbörande myndighet i den stat där fartyget är registrerat utfärdat gravationsbevis angående egendomen jämte styrkt översättning av beviset ävensom att, då fråga är om luftfartyg, senast en månad före auktionen låta kungöra försäljningen å registreringsorten enligt där gällande lag. Inom samma tid skall underrättelse varom stadgas i 3 § lagen med särskilda bestämmelser om för-

säljning av utmätt luftfartyg m. m. sändas till innehavaren av varje i fartyget inskriven rättighet, som skall erkännas enligt denna lag.

I borgenärsförteckningen skall upptagas, utöver de i 4 § lagen med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m. avsedda fordringarna och kostnaderna, annan rättighet som skall erkännas enligt denna lag. Försäljningen skall ske under förbehåll om beståndet av sådan rättighet, därest den enligt förteckningen faller inom lägsta budet. Faller rättigheten utom lägsta budet, äge vad i 123 § utsökningslagen sägs motsvarande tillämpning.

7 §.

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

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

8 §.

Det åligger luftfartsstyrelsen 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 luftfartsstyrelsen så snart registrering skett översända bevis därom samt om anteckningen till inskrivningsdomaren, vilken har att å nästa inskrivningsdag göra motsvarande anteckning i inskrivningsboken.

9 §.

Bestämmelserna i denna lag utgöra icke hinder mot tillämpning beträffande luftfartyg av vad som är eller framdeles kan bli stadgat rörande tvångsåtgärder mot den som överträder föreskrifter angående luftfart, invandring samt införsel och utförsel av varor.

Denna lag skall icke äga tillämpning på luftfartyg, som äro avsedda för militär-, tull- eller polistjänst.

10 §.

Närmare föreskrifter rörande tillämpningen av vad i denna lag stadgas meddelas av Konungen.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

F ö r s l a g

till

L a g

om ändring i handelsbalken.

Härigenom förordnas, att 10 kap. 7 § samt 17 kap. 2, 3 och 16 §§ handelsbalken¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

10 KAP.

7 §.

Fartyg, som är för fordran intecknat eller äger den dräktighet, att, enligt vad särskilt är stadgat, inteckning däri kan meddelas, må ej med laga verkan sättas i pant efter ty nu är sagt.

Fartyg, som är för fordran intecknat eller äger den dräktighet, att, enligt vad särskilt är stadgat, inteckning däri kan meddelas, må ej med laga verkan sättas i pant efter ty nu är sagt. *Ej heller må luftfartyg sålunda pantsättas.*

17 KAP.

2 §.

Vad i — — — — — annat dylikt.

Sedan njute borgenärer betalning av boet, efter ty, som nedan sägs; dock att angående vissa fordringars företrädare till betalning ur fartyg, frakt och inlastat gods gäller vad i *sjölagen stadgas*.

Sedan njute borgenärer betalning av boet, efter ty, som nedan sägs; dock att angående vissa fordringars företrädare till betalning ur fartyg, frakt och inlastat gods *eller ur luftfartyg och ombordvarande gods* gäller vad *därom är särskilt stadgat*.

3 §.

Har någon — — — — — alla andra.

Den, som för sin fordran har inteckning i fartyg, äge ock samma förmånsrätt i fartyget och dess tillbehör; dock *gälle ej förmånsrätt* för ränta, som före utmätning eller, vid konkurs, före konkursansökningens ingivande är upplupen, för längre tid än tre år. Är fartyget intecknat för fle-

Den, som för sin fordran har inteckning i fartyg, äge ock samma förmånsrätt i fartyget och dess tillbehör. *Har någon för sin fordran inteckning i luftfartyg, njute han enahanda förmånsrätt i fartyget jämte tillbehör samt, med den begränsning varom förmåles i 14 § lagen med*

¹ Senaste lydelse av 10 kap. 7 § se SFS 1901: 26 s. 11, av 17 kap. 2 § se 1944: 182, av 17 kap. 3 § se 1928: 162 och av 17 kap. 16 § se 1912: 219.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

res fordringar, äge den företråde, som först sökt in-teckning; hava flere sökt in-teckning samma dag, äge lika rätt.

särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m., i de reservdelar, som in-teckningen må omfatta. För ränta, som före utmätning eller, vid konkurs, före konkursansökningens ingivande är upplupen, gälle dock ej förmånsrätt för längre tid än tre år. Är fartyget eller luftfartyget in-tecknat för fleres fordringar, äge den företråde, som först sökt in-teckning; hava flere sökt in-teckning samma dag, äge lika rätt.

Därnäst äge ————— å godset.

Innehar borgenär ————— därom stadgas.

16 §.

Är gods ————— sin fordran.

Har under konkursen fast egendom, som hör till boet, bliv-it till gäldande av fordran, varför egendomen på grund av in-teckning eller enligt 11 kap. 2 § jordabalken häftar, ut-bjuden till försäljning i den ordning utsökningslagen bestämmer men försäljning icke kommit till stånd, äge innehavare av sådan fordran, där han själv äskat försäljning till fordringens gäldande eller har sämre rätt än den, som sålunda äskat försäljning, njuta betalning för sin fordran såsom i första stycket sägs utan hinder därav, att den fasta egendomen fortfarande häftar för fordringen; har den bjudna köpeskillingen lämnat tillgång till betalning av någon del av den fordran, till vars gäldande försäljning skolat ske, äge fordringens innehavare allenast för återstoden den rätt nu sagts.

Har under konkursen till boet hörande fast egendom eller luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg bliv-it till gäldande av fordran, varför egendomen på grund av in-teckning eller, där fråga är om fast egendom, enligt 11 kap. 2 § jordabalken häftar, ut-bjuden till försäljning i den ordning, som om utmätt dylik egendom finnes särskilt stadgad, men försäljning icke kommit till stånd, äge innehavare av sådan fordran, där han själv äskat försäljning till fordringens gäldande eller har sämre rätt än den, som sålunda äskat försäljning, njuta betalning för sin fordran såsom i första stycket sägs utan hinder därav, att egendomen fortfarande häftar för fordringen; har den bjudna köpeskillingen lämnat tillgång till betalning av någon del av den fordran, till vars gäldande försäljning skolat ske, äge fordringens innehavare allenast för återstoden den rätt nu sagts.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

F ö r s l a g

till

L a g

angående ändrad lydelse av 31 § lagen den 11 juni 1915 (nr 218) om
avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område.

Härigenom förordnas, att 31 § lagen den 11 juni 1915 om avtal och andra
rättshandlingar på förmögenhetsrättens område skall erhålla ändrad lydelse
på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

31 §.

Har någon — — — — — den förfördelade.

Lag samma — — — — — kunskap därom.

Om avtal rörande bärgning gälle Om avtal rörande bärgning gälle
vad i 227 § sjölagen är stadgat. vad särskilt är stadgat.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

F ö r s l a g

till

L a g

angående ändrad lydelse av § 14 förordningen den 4 mars 1862 (nr 10)
om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer.

Härigenom förordnas, att § 14 förordningen den 4 mars 1862 om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer¹ skall erhålla följande ändrade lydelse.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

§ 14.

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

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

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

¹ Senaste lydelse se SFS 1933: 326

F ö r s l a g

till

L a g

angående ändrad lydelse av 54 § lagen den 8 april 1927 (nr 77)
om försäkringsavtal.

Härigenom förordnas, att 54 § lagen den 8 april 1927 om försäkringsavtal skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

54 §.

Har försäkring tagits å gods utan angivande av det intresse försäkringen avser, skall försäkringen, där ej annat framgår av omständigheterna, anses gälla till förmån för envar, som, i egenskap av ägare, panthavare eller innehavare av annan rättighet till godset eller emedan han i anledning av avtal om godset står faran för detta, har intresse av att dess värde icke minskas eller går förlorat. I fråga om sjöpanträtt skall vad sålunda stadgats äga tillämpning endast om panträtten är förbunden med personlig fordran hos pantens ägare.

Har försäkring tagits å gods utan angivande av det intresse försäkringen avser, skall försäkringen, där ej annat framgår av omständigheterna, anses gälla till förmån för envar, som, i egenskap av ägare, panthavare eller innehavare av annan rättighet till godset eller emedan han i anledning av avtal om godset står faran för detta, har intresse av att dess värde icke minskas eller går förlorat. I fråga om sjöpanträtt *och luftpanträtt* skall vad sålunda stadgats äga tillämpning endast om panträtten är förbunden med personlig fordran hos pantens ägare.

Är förbehåll — — — — — eller kreatursförsäkring.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

F ö r s l a g
till
L a g
om ändring i utsökningslagen.

Härigenom förordnas, att 62, 63, 66, 71, 73, 74, 85, 87, 88, 89, 91, 92, 138, 139, 163, 165 och 198 §§ utsökningslagen¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

62 §.

Av gäldenärs tillgångar skola, där ej borgenär och gäldenär annorlunda samsas, tagas i mät först lösören, därefter fordran eller annan rättighet, som kan överlåtas, och sist fast egendom. Sådana obligationer eller andra värdepapper, vilka med lätthet kunna i penningar förvandlas, skola i fråga om ordningen för deras utmätande anses lika med lösören.

Häftar på grund av inteckning gäldenärens fasta egendom för fordran, varför utmätning skall ske, varde den egendom först utmätt, där ej borgenären hellre vill taga betalning ur annan egendom. Skall utmätning på en gång ske för fleras fordringar, må borgenär, för vars fordran *den fasta egendomen* sålunda häftar, ej för vad därur kan utgå till förfång för annan borgenär taga betalning ur övriga tillgångar.

Av gäldenärs tillgångar skola, där ej borgenär och gäldenär annorlunda samsas, tagas i mät först *andra* lösören *än luftfartyg*, därefter fordran eller annan rättighet, som kan överlåtas, och sist *luftfartyg eller* fast egendom. Sådana obligationer eller andra värdepapper, vilka med lätthet kunna i penningar förvandlas, skola i fråga om ordningen för deras utmätande anses lika med lösören.

Häftar på grund av inteckning gäldenärens fasta egendom *eller luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg eller reservdelar till sådant fartyg* för fordran, varför utmätning skall ske, *eller är fordringen förenad med luftpanträtt i sådant fartyg*, varde den egendom först utmätt, där ej borgenären hellre vill taga betalning ur annan egendom. Skall utmätning på en gång ske för fleras fordringar, må borgenär, för vars fordran *viss egendom* sålunda häftar, ej för vad därur kan utgå till förfång för annan borgenär taga betalning ur övriga tillgångar.

¹ Senaste lydelse av 62 § se SFS 1953: 153, av 63 § se 1912: 211, av 66 § se 1901: 26 s. 17, av 71 § se 1912: 211, av 73 § se 1937: 129, av 74 § se 1912: 211, av 85 § se 1937: 452, av 87 § se 1924: 388, av 88 § se 1937: 452, av 89 § se 1912: 211, av 91 § se 1944: 68, av 92, 138 och 139 §§ se 1912: 211, av 163 § se 1925: 176, av 165 § se 1917: 307 samt av 198 § se 1924: 131.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

Hurusom med — — — nämnda lag.

Vid utmätning — — — avbetalningsköp iakttagas.

63 §.

Ej må utmätning av fast egendom ske för fordran, *varför* egendomen *icke* på grund av in-teckning häftar, *med mindre borgenären sådant särskilt begär.*

Ej må, *med mindre borgenären det begär*, utmätning av fast egendom *eller luftfartyg eller in-tecknade reservdelar till sådant fartyg* ske för annan fordran än sådan, *för vilken egendomen på grund av in-teckning häftar eller som, där fråga är om luftfartyg, är förenad med luftpanträtt i fartyget.*

66 §.

Ej må något, som till fartyg hör, tagas i mät annorledes än genom utmätning av fartyget.

Ej må något, som till fartyg *eller luftfartyg* hör, tagas i mät annorledes än genom utmätning av fartyget *eller luftfartyget.*

Omfattar in-teckning i luftfartyg jämväl reservdelar, må ej särskild av de på viss plats förvarade reservdelarna för sig utmätas, med mindre in-teckningshavaren därtill samtycker.

71 §.

Har någon panträtt i gäldenärs lösa gods eller rätt att sådant gods till säkerhet för sin fordran kvarhålla, må hinder därav ej möta för godsets utmätande och försäljande för annan gäldenärens skuld; och njute sådan borgenär rätt till betalning ur köpeskillingen, såsom i 6 kap. sägs. Den, som har lös egendom såsom pant eller eljest under panträtt i handom, vare dock, där egendomen icke utgöres av fartyg eller gods i fartyg, ej pliktig att lämna panten från sig, med mindre full lösen därför gives, eller panthavaren nöjes med att för sin betalning hålla sig till köpeskillingen; ej äge panthava-

Har någon panträtt i gäldenärs lösa gods eller rätt att sådant gods till säkerhet för sin fordran kvarhålla, må hinder därav ej möta för godsets utmätande och försäljande för annan gäldenärens skuld; och njute sådan borgenär rätt till betalning ur köpeskillingen, såsom i 6 kap. sägs. Den, som har lös egendom såsom pant eller eljest under panträtt i handom, vare dock, där egendomen icke utgöres av fartyg eller *av gods i fartyg eller i luftfartyg*, ej pliktig att lämna panten från sig, med mindre full lösen därför gives, eller panthavaren nöjes med att för sin betalning hålla sig till köpeskillingen; ej

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

ren vägra att taga lösen, då den, i fall som nu är sagt, honom bjudes, ändå att hans fordran ej är till betalning förfallen.

Har inteckning i fast egendom blivit av *fastighetsägaren* lämnad såsom pant, skall inteckningen icke utmätas utan i stället den rätt till andel i inteckningen, som, efter ty särskilt är stadgat, må tillkomma gäldenären, tagas i mät i den ordning 74 § stadgar.

äge panthavaren vägra att taga lösen, då den, i fall som nu är sagt, honom bjudes, ändå att hans fordran ej är till betalning förfallen.

Har inteckning i fast egendom *eller i luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg* blivit av *ägaren till den intecknade egendomen* lämnad såsom pant, skall inteckningen icke utmätas utan i stället den rätt till andel i inteckningen, som, efter ty särskilt är stadgat, må tillkomma gäldenären, tagas i mät i den ordning 74 § stadgar.

73 §.

Lös egendom, som utmätes, skall av utmätningsmannen upptecknas och värderas; och äge han, där så finnes nödigt, tillkalla sakkunnige män att vid värderingen biträda. Är fråga om utmätning av fordran eller rättighet, vare den från vilken fordringen eller rättigheten skall utgå pliktig att, efter anmaning, lämna utmätningsmannen erforderliga upplysningar angående dess innehåll; efterkommes ej anmaningen, äge överexekutor efter anmälan av utmätningsmannen förelägga den tredskande vite samt fälla honom därtill.

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

Utmätes helt — — — eller sysslomannen.

Vid utmätning av luftfartyg eller gods i sådant fartyg skall vad i 2 mom. stadgas i tillämpliga delar gälla.

74 §.

Utmätas penningar — — — kostnad förskjuter.

Utmätes gäldenärs — — — att övergå.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

Skall utmätning ske av den rätt till andel i inteckning, som, efter ty särskilt är stadgat, tillkommer gäldenären såsom ägare av intecknade egendomen, varde förbud inteckningshavaren meddelat att till förfång för den, till vilken i följd av utmätningen gäldenärens rätt kan komma att övergå, utlämna inteckningshandlingen eller att på begäran av annan än denne eller utmätningssmannen uppvisa handlingen vid domstol för sådant ändamål, som i 26 § förordningen angående inteckning i fast egendom sägs. Förbud, som nu sagts, skall tecknas å inteckningshandlingen, där icke denna av inteckningshavaren överlämnas till utmätningssmannen för att av honom uppvisas. Kostnaden för sådant uppvisande ävensom för anskaffande av särskild inteckningshandling å den utmäta andelen i inteckningen vare borgenären pliktig att förskjuta, där utmätningssmannen det äskar.

Skall utmätning ske av den rätt till andel i inteckning, som, efter ty särskilt är stadgat, tillkommer gäldenären såsom ägare av intecknade egendomen, varde förbud inteckningshavaren meddelat att till förfång för den, till vilken i följd av utmätningen gäldenärens rätt kan komma att övergå, utlämna inteckningshandlingen eller att på begäran av annan än denne eller utmätningssmannen uppvisa handlingen vid domstol för sådant ändamål, som i 26 § förordningen angående inteckning i fast egendom *eller 29 § lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg* sägs. Förbud, som nu sagts, skall tecknas å inteckningshandlingen, där icke denna av inteckningshavaren överlämnas till utmätningssmannen för att av honom uppvisas. Kostnaden för sådant uppvisande ävensom för anskaffande av särskild inteckningshandling å den utmäta andelen i inteckningen vare borgenären pliktig att förskjuta, där utmätningssmannen det äskar.

85 §.

Då fast egendom *blivit tagen* i mät eller utmätningssman å landet tagit i mät fartyg, varom i 94 § sägs, åligger det utmätningssmannen att genast anmäla det hos överexekutor. Har i fråga om fast egendom å landet gäldenären vid utmätningen uppgivit auktionsställe, såsom i 98 § sägs, give utmätningssmannen ock det tillkänna.

Då fast egendom *eller luftfartyg eller intecknade reservdelar till sådant fartyg tagits* i mät eller *då* utmätningssman å landet tagit i mät fartyg, varom i 94 § sägs, åligger det utmätningssmannen att genast anmäla det hos överexekutor. Har i fråga om fast egendom å landet gäldenären vid utmätningen uppgivit auktionsställe, såsom i 98 § sägs, give utmätningssmannen ock det tillkänna.

Då fast — — — — — utmätningen skett.

Utmätes fartyg — — — — — urskiljande erfordras.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

Gäller utmätningen luftfartyg, som blivit infört i luftfartygsregistret, eller lott i eller intecknade reservdelar till sådant fartyg, skall bevis om utmätningen, i vilket fartygets nationalitets- och registreringsbeteckning finnes angiven, genast sändas till luftfartsstyrelsen samt till den inskrivningsdomare, som handlägger inskrivningsärenden rörande luftfartyg.

Myndighet, vilken meddelat förordnande, som i 28 § sägs, eller hos vilken enligt 70 eller 71 § konkurslagen äskats, att fastighet eller intecknat fartyg må utmättningsvis säljas, vare ock pliktig att därom insända bevis efter ty nyss är sagt.

Myndighet, vilken meddelat dom eller utslag, varigenom intecknad fordran fastställts till betalning ur fast egendom, eller hos vilken enligt 70 eller 71 § konkurslagen äskats, att fastighet, intecknat fartyg eller ock i luftfartygsregistret infört luftfartyg eller intecknade reservdelar till sådant fartyg må utmättningsvis säljas, vare ock pliktig att därom insända bevis efter ty nyss är sagt.

Har domstol — — — — — till överexekutor.

Sker utmätning — — — — — till kommerskollegium.

87 §.

Är fast — — — — — äger företräde.

Där luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg utmätts, äger den, som för sin fordran har inteckning i den utmätta egendomen och vilkens rätt kan vara beroende av dess försäljning, sådan befogenhet som i 1 mom. sägs.

88 §.

Har utmätning av fast egendom upphävts eller eljest frågan om sådan egendoms försäljning förfallit, åligger det utmättningsmannen eller överexekutor, om ärendet där är anhängigt eller det eljest ankommit på överexekutor att försälja egendomen, att

Har utmätning av fast egendom eller av luftfartyg, som blivit infört i luftfartygsregistret, eller av intecknade reservdelar till sådant fartyg upphävts eller eljest frågan om sådan egendoms försäljning förfallit, åligger det utmättningsmannen eller överexe-

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

därom genast göra anmälan hos *inskrivningsdomaren*.

kutor, om ärendet där är anhängigt eller det eljest ankommit på överexekutor att försälja egendomen, att därom genast göra anmälan hos *vederbörande inskrivningsdomare samt, då fråga är om luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg, jämväl hos luftfartsstyrelsen*.

89 §.

Försäljning av — — — — — offentlig auktion.

Om försäljning av utmätt luftfartyg och av utmätta, in-tecknade reservdelar till sådant fartyg meddelas bestämmelser i särskild lag.

91 §.

Kungörelse om — — — — — är sagd.

Har gäldenären tillkommande rätt till andel i in-teckning i hans fasta egendom blivit utmätt, låte utmät-ningsmannen anskaffa särskild in-teckningshandling å det gäldenären tillkommande beloppet, där laga hinder däremot icke möter; skall sådan handling anskaffas, må ej förr än det skett kungörelse om auktionen utfärdas. Skall försäljning ske av in-teckningshandling, vilken tagits i mät hos någon, som enligt handlingen är personligen ansvarig för det däri för-skrivna beloppet, åligger det utmät-ningsmannen, där ej med gäldenärens samtycke handlingen säljes med bibehållande av hans ansvarighet, att, innan handlingen utlämnas till köpa-ren, förse densamma med påskrift, varigenom gäldenären frikallas från ansvarighet.

Har gäldenären tillkommande rätt till andel i in-teckning i hans fasta egendom *eller i hans luftfartyg eller därtill hörande reservdelar* blivit ut-mätt, låte utmät-ningsmannen anskaf-fa särskild in-teckningshandling å det gäldenären tillkommande beloppet, där laga hinder däremot icke möter; skall sådan handling anskaffas, må ej förr än det skett kungörelse om auk-tionen utfärdas. Skall försäljning ske av in-teckningshandling, vilken tagits i mät hos någon, som enligt handling-en är personligen ansvarig för det däri för-skrivna beloppet, åligger det utmät-ningsmannen, där ej med gäl-denärens samtycke handlingen säljes med bibehållande av hans ansvarig-het, att, innan handlingen utlämnas till köparen, förse densamma med påskrift, varigenom gäldenären fri-kallas från ansvarighet.

Skall fartyg — — — — — ske **kan**.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

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

Är fråga — — — — — nödiga kostnad.

92 §.

Skall egendom — — — panthavarens rätt.

Vid försäljning av lott i fartyg tillkännagive utmätningsmannen, att försäljningen ej medför rubbning i panträtt, som i hela fartyget gäller; meddele ock före utropet underrättelse om de fordringar, för vilka fartyget veterligen utgör pant.

Vid försäljning av lott i fartyg eller luftfartyg tillkännagive utmätningsmannen, att försäljningen ej medför rubbning i panträtt, som i hela fartyget eller luftfartyget gäller; meddele ock före utropet underrättelse om de fordringar, för vilka fartyget eller luftfartyget veterligen utgör pant.

138 §.

Har, då någon vunnit utmätning å lös egendom, som annan hade under panträtt i handom, panthavaren, såsom i 71 § sägs, förklarat sig nöjas med att för sin betalning hålla sig till köpeskillingen, njute han sin rätt till godo inom den tid, som i 137 § stad-

Har, då någon vunnit utmätning å lös egendom, som annan hade under panträtt i handom, panthavaren, såsom i 71 § sägs, förklarat sig nöjas med att för sin betalning hålla sig till köpeskillingen, njute han sin rätt till godo inom den tid, som i 137 § stad-

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

gas; dock att, där i fråga om utmätningensvis sålt fartyg eller gods i fartyg annan borgenär påstår betalning för fordran, som skall utgå med förmånsrätt framför panthavarens, denne ej äger njuta betalning i annan ordning, än i 140 eller 141 § sägs.

gas; dock att, där i fråga om utmätningensvis sålt fartyg eller gods i fartyg *eller i luftfartyg* annan borgenär påstår betalning för fordran, som skall utgå med förmånsrätt framför panthavarens, denne ej äger njuta betalning i annan ordning, än i 140 eller 141 § sägs.

139 §.

Borgenär, som, då lös egendom för annans fordran utmättes, hade pant-rätt i egendomen, utan att hava den under panträtt i handom, eller ock ägde rätt att till säkerhet för sin fordran hålla egendomen kvar, vare ock berättigad att ur köpeskillingen, efter ty nedan sägs, undfå betalning, såvida han därom hos utmätningssmannen före auktionen framställt yrkande. Skall under konkurs fartyg eller gods i fartyg utmätningensvis försäljas, äge jämväl borgenär, som för sin fordran har förmånsrätt enligt 4 eller 7 § i 17 kap. handelsbalken, den rätt, nu är sagd.

Borgenär, som, då lös egendom för annans fordran utmättes, hade pant-rätt i egendomen, utan att hava den under panträtt i handom, eller ock ägde rätt att till säkerhet för sin fordran hålla egendomen kvar, vare ock berättigad att ur köpeskillingen, efter ty nedan sägs, undfå betalning, såvida han därom hos utmätningssmannen före auktionen framställt yrkande. Skall under konkurs fartyg *eller i luftfartyg* utmätningensvis försäljas, äge jämväl borgenär, som för sin fordran har förmånsrätt enligt 4 eller 7 § i 17 kap. handelsbalken, den rätt, nu är sagd.

Har fartyg — — — — — tid inestår.

163 §.

Är fartyg, i annat fall än i 165 § sägs, eller gods i fartyg utmätt, eller skall utmätt fordran eller rättighet säljas, och varder ej det utmätta sålt å landet inom tre månader och i stad inom två månader efter det utmätningssmannen emottagit de i 54 och 56 §§ nämnda handlingar; vare om ansvarigheten lag som i 162 § sägs.

Är fartyg, i annat fall än i 165 § sägs, eller gods i fartyg *eller i luftfartyg* utmätt, eller skall utmätt fordran eller rättighet säljas, och varder ej det utmätta sålt å landet inom tre månader och i stad inom två månader efter det utmätningssmannen emottagit de i 54 och 56 §§ nämnda handlingar; vare om ansvarigheten lag som i 162 § sägs.

165 §.

Har utmätning skett av fast egendom eller, å landet, av fartyg, som

Har utmätning skett av fast egendom *eller luftfartyg eller intecknade*

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

i 94 § sägs, skall utmätningsmannen så skyndsamt vidtaga alla de åtgärder, vilka på honom ankomma, att försäljningen av det utmätta ej må genom hans vållande fördröjas, i fråga om fast egendom, å landet över fyra månader och i stad över tre månader, samt beträffande *fartyg*, som nyss är *sagt*, över tre månader från mottagandet av de i 54 och 56 §§ nämnda handlingar.

reservdelar till sådant fartyg, eller, å landet, av *fartyg*, som i 94 § sägs, skall utmätningsmannen så skyndsamt vidtaga alla de åtgärder, vilka på honom ankomma, att försäljningen av det utmätta ej må genom hans vållande fördröjas, i fråga om fast egendom, å landet över fyra månader och i stad över tre månader, samt beträffande *annan egendom*, som nyss är *sagd*, över tre månader från mottagandet av de i 54 och 56 §§ nämnda handlingar.

198 §.

All nödig — — — — — hela kostnaden.

Sökes utmätning — — — underrätta utmätningsmannen.

Ej vare utmätningsman pliktig att verkställa utmätning å dom eller utslag, som ej vunnit laga kraft, med mindre kostnaden för förrättningen förskjutes av sökanden. Den, som begär utmätning av fast egendom eller verkställighet av *förordnande*, som i 28 § sägs, vare, ändå att domen eller utslaget äger laga kraft, pliktig att på anfordran förskjuta erforderligt belopp till bestridande av förrättningskostnaden. Äskas jämlikt 70 § konkurslagen *försäljning av konkursboets fasta egendom*, skall ock kostnaden på anfordran förskjutas.

Ej vare utmätningsman pliktig att verkställa utmätning å dom eller utslag, som ej vunnit laga kraft, med mindre kostnaden för förrättningen förskjutes av sökanden. Den, som begär utmätning av fast egendom eller *luftfartyg eller intecknade reservdelar till sådant fartyg* eller ock verkställighet av *dom eller utslag, varigenom intecknad fordran fastställts till betalning ur fast egendom*, vare, ändå att domen eller utslaget äger laga kraft, pliktig att på anfordran förskjuta erforderligt belopp till bestridande av förrättningskostnaden. Äskas jämlikt 70 eller 71 § konkurslagen, att i konkursboet ingående egendom, som nu är *sagd*, utmättningsvis säljes, skall ock kostnaden på anfordran förskjutas.

All nödig — — — motsvarande tillämpning.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

F ö r s l a g

till

L a g**med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m.**

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Vid försäljning av utmätt luftfartyg och av utmätta, intecknade reservdelar till luftfartyg samt vid fördelning av medel, som inflyta vid sådan försäljning, skola de föreskrifter som enligt utsökningslagen gälla beträffande försäljning av fartyg, vilket blivit i fartygsregistret infört, äga tillämpning med iakttagande av de särskilda bestämmelser som meddelas i denna lag.

Att vid försäljning av vissa främmande luftfartyg eller av intecknade reservdelar till sådana fartyg andra särskilda bestämmelser därjämte äro att iakttaga framgår av lagen i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

2 §.

Auktion skall förrättas av överexekutor eller, där auktion å landet skall hållas annorstädes än å landskansli, av den som överexekutor för ändamålet till förrättningsman särskilt förordnar.

3 §.

Genom auktionsförrättarens försorg skall tid och ställe för auktionen minst sex veckor i förväg kungöras på sätt i 90 § första stycket utsökningslagen stadgas. Kungörelsen skall tillika inom samma tid införas i allmänna tidningarna. I kungörelsen skall angivas, att den som har fordran, varför luftfartyget eller reservdelarna häfta eller för vilken han eljest må njuta betalning ur köpeskillingen, äger att vid auktionen bevaka sin rätt. Minst en månad före auktionen skola underrättelser om försäljningen i rekommenderade brev sändas till borgenären och ägaren av den utmätta egendomen ävensom till innehavare av däri meddelad inteckning eller i utmätt fartyg gällande luftpanträtt, som finnes antecknad i inskrivningsboken eller eljest då är känd. Framgår adressen av inskrivningsboken, varde underrättelse sänd under den adressen. Vinnes senare upplysning om annan luftpanträtt i fartyget, skall underrättelse som nu sagts genast tillställas dess innehavare. Underrättelse till utrikes ort skall om möjligt sändas med flygpost.

4 §.

Auktionsförrättaren skall vid början av auktionen uppläsa såväl protokollet över utmätningen som gravationsbeviset; anmäne ock dem, vilka äro tillstades och hava fordran som skall vid auktionen bevakas, att sådant an-

måla. Tillfälle skall beredas tillstädeskomna rättsägare samt gäldenären, där han är närvarande, att yttra sig över de anspråk som framställas så ock angående de villkor som skola gälla för försäljningen.

Sedan den i första stycket omförmälda förhandlingen avslutats, skall auktionsförrättaren uppgöra borgenärsförteckning. I denna förteckning skola, ordnade efter det företråde dem emellan lag stadgar, upptagas, förutom fordran varför utmätning skett, dels fordran, för vilken den utmätta egendomen på grund av inteckning häftar, där fordringen finnes upptagen i gravationsbeviset eller blivit hos auktionsförrättaren anmäld, dels ock fordran, med vilken är förenad luftpanträtt i utmätt fartyg eller varmed följer rätt att såsom säkerhet kvarhålla utmätt egendom, såvida yrkande om betalning för fordringen blivit hos auktionsförrättaren framställt.

Vid upprättande av borgenärsförteckningen skall vad i 107 § andra och tredje styckena, 108—110 §§, 112 § första stycket samt 118 § utsökningslagen stadgas beträffande borgenärsförteckning för fast egendom äga motsvarande tillämpning; dock skall vid försäljning under konkurs utöver de i 107 § tredje stycket nämnda fordringarna under där angiven förutsättning jämväl fordran med förmånsrätt enligt 17 kap. 7 § handelsbalken upptagas i borgenärsförteckningen.

5 §.

Sedan auktionsförrättaren efter ty i 4 § är sagt antecknat de fordringar, vilka böra vid auktionen iakttagas, skola de fordringsbelopp, som hava bättre rätt än den fordran för vars gäldande försäljningen äger rum, samt kostnaderna för förfarandet sammanräknas; och varde i borgenärsförteckningen angivet, att det lägsta bud, som, där ej annat föranledes av vad i 11 § andra stycket stadgas, må vid auktionen antagas, skall överstiga den sålunda erhållna summan.

Är fråga om försäljning av reservdelar på begäran av borgenär, som ej för sin fordran har inteckning i dessa, må lägsta budet ej i något fall bestämmas högre än till två tredjedelar av det å reservdelarna jämlikt 73 § utsökningslagen satta värdet.

6 §.

Vid försäljning av flera luftfartyg skall särskilt utrop av varje fartyg äga rum; sådana fartyg, som äro i samma ägares hand och häfta för samma fordringar, skola dock utropas gemensamt, där ej fartygens ägare eller någon av borgenärerna begär att särskild försäljning av visst eller vissa fartyg skall ske. Särskild borgenärsförteckning skall upprättas för vad som säljes vid varje utrop; och skall i förekommande fall beträffande fordran, för vilken flera luftfartyg häfta, i förteckningen anmärkas, att mindre belopp än vad i förteckningen upptagits kan komma att falla å egendomen till följd av att köpeskillingen för annan egendom lämnar tillgång till betalning av fordringen eller del därav.

Vad i första stycket sägs skall äga motsvarande tillämpning vid försäljning av luftfartyg jämte intecknat lager av reservdelar; dock må luftfartyg

och reservdelslager ej utropas gemensamt, såvida fordran bevakats av borgenär, som icke för fordringen har inteckning i reservdelarna.

Lager av reservdelar, som ej utropas gemensamt med luftfartyg, må på begäran av lagrets ägare eller någon av borgenärerna utropas i skilda poster, med förbehåll att försäljning av varje utropad post sker allenast såframt med hänsyn jämväl till de bud, som vid utrop av andra poster afgivas, försäljningen kan godkännas enligt de i 11 § stadgade grunderna.

7 §.

Där luftfartyg eller intecknade reservdelar ingå i konkursbo och, efter ty i 71 § konkurslagen sägs, auktion skall på begäran av borgenärerna hållas för egendomens försäljning i den ordning, som i denna lag är stadgad, vare borgenär, som i konkursen bevakat fordran, för vilken egendomen på grund av inteckning häftar eller med vilken är förenad luftpanträtt i egendomen eller varmed följer rätt att såsom säkerhet kvarhålla egendomen eller förmansrätt som i 17 kap. 4 eller 7 § handelsbalken sägs, berättigad att, där hans rätt till betalning ur egendomen är ostridig eller styrkt, äska att försäljningen i stället sker till gäldande av hans fordran; framställa dock yrkande härom till auktionsförrättaren senast vid den i 4 § nämnda förhandlingen. Göres ej sådant yrkande, må ej försäljning ske till förfång för de i borgenärsförteckningen upptagna rättsägarna.

8 §.

Huvudstolen av intecknad gäld, som faller inom köpeskillingen, må, där ej fråga är om fordran av beskaffenhet, som avses i 108 eller 109 § utsökningslagen, efter överenskommelse mellan inteckningshavaren och köparen innestå i avräkning å köpeskillingen. Omfattar inteckningen flera luftfartyg eller luftfartyg jämte reservdelar, må fordringen dock sålunda innestå allenast såframt all den intecknade egendomen utmätts och säljes vid gemensamt utrop.

Vad som ej skall innestå av köpeskillingen skall i reda penningar gäldas.

I borgenärsförteckningen skall beträffande fordringar, som enligt första stycket icke må innestå, detta särskilt anmärkas.

9 §.

Innan utrop av egendomen sker, skall auktionsförrättaren uppläsa borgenärsförteckningen samt meddela fullständig och tydlig underrättelse om sättet för försäljningen; give ock till känna, å vad tid köpeskillingen sist skall inbetalas.

10 §.

Vid tillämpning av vad i 95 § första stycket utsökningslagen stadgas skall iakttagas, att köparen ej är pliktig att gälda eller ställa säkerhet för större belopp än som jämlikt 8 § denna lag skall i reda penningar gäldas och att han städse skall gälda eller ställa säkerhet för den kostnad, varom i 198 § utsökningslagen förmäles.

11 §.

Göres å auktionen sådant bud, att det enligt 5 § må antagas, och uppfyller köparen vad enligt 95 § första stycket utsökningslagen och 10 § denna lag åligger honom, skall försäljning av egendomen ske, utan så är att köpeskillingen ej förslår till fulla gäldandet av utmätningssökandens fordran och han bestrider att försäljning må ske.

Göres icke så högt bud, skall försäljning ändock ske, där sådant yrkas av utmätningssökanden och innehavarna av de fordringar, vilka äga företräde framför hans fordran men icke fullt täckas av den bjudna köpeskillingen, därtill samtycka.

Sker ej försäljning, gånge utmätningen åter.

12 §.

Varder ej sist å det sammanträde, som i 140 § utsökningslagen sägs, köpeskillingen, i den mån avräkning enligt 8 § denna lag ej skall ske, till fullo gulden, vare köpet ogillt, och besörje genast auktionsförrättaren, att egendomen varder till försäljning ånyo utlyst på sätt i 3 § stadgas. Är pant eller borgen ställd för köpeskillingen, låte auktionsförrättaren ofördröjligen försälja panten i den ordning, som om utmäta lösören stadgas, eller utsöka borgensförbindelsen hos löftesmannen. Understiger vad vid nya utropet högst bjudes förra köpeskillingen med laga ränta därå från den dag, då betalning sist bort ske, ersätte den försumlige inroparen skillnaden eller, där försäljning ej kommer till stånd, vad vid förra auktionen bjudits utöver sammanlagda beloppet av de fordringar, som äga företräde framför utmätningssökandens fordran, jämte ränta därå ävensom kostnaderna för samma auktion; går egendomen till mera, have förre köparen ej rätt till överskottet. Kostnaden för senare försäljningen skall ock av förre köparen gäldas, där den ej kan gottgöras genom överskott å köpeskillingen.

När ny auktion hålles, skall fordran, som upptagits i den för förra auktionen upprättade borgenärsförteckningen, upptagas i den nya förteckningen, ändå att fordringen ej ånyo anmäles. Har rättsägare på grund av försummad anmälan ej blivit upptagen i den förra förteckningen, äge ej annan rätt än i 15 § sägs. Vid bestämmande av lägsta budet skall avdrag ske för vad förre inroparen vid inropet erlagt i reda penningar eller som influtit genom försäljning av pant eller utsökande av borgen.

13 §.

Har i fall som i 12 § sägs luftfartyg eller reservdelar försålts efter nytt utrop, och är förre inroparen skyldig att utgiva ersättning, skall ersättningsbeloppet, såvitt detsamma av honom guldits eller influtit genom försäljning av pant eller utsökande av borgen, tillika med köpeskillingen fördelas.

Avslutas auktionen utan att försäljning kommer till stånd, skall fördelning av ersättningsbelopp som i första stycket sägs ske vid sammanträde, varom i 140 § utsökningslagen förmäles. Sedan kostnaderna för förfarandet guldits ur beloppet, skall det användas till betalning av utmätningssökan-

dens fordran; vad därefter må återstå skall fördelas i samma ordning som köpeskillning.

14 §.

Vid fördelning av köpeskillningen skall borgenärsförteckningen lända till efterrättelse. I fall som i 5 § andra stycket sägs må dock innehavare av inteckning i reservdelar icke, till förfång för borgenär som ej för sin fordran har inteckning i reservdelarna, göra sin rätt gällande till högre belopp än som svarar mot två tredjedelar av köpeskillningen för reservdelarna minskad med kostnaderna för förfarandet. Finnes till fördelning ersättningsbelopp som i 13 § avses, skall vid tillämpning av vad i andra punkten stadgas detta belopp läggas till köpeskillningen.

15 §.

Har fordran, som, där den anmälts vid den i 4 § omförmälda förhandlingen, bort upptagas i borgenärsförteckningen, blivit senare anmäld, varde utdelning, i den mån tillgång finnes, borgenären tillagd efter de i förteckningen upptagna beloppen.

16 §.

I fall då fordran, för vilken egendomen på grund av inteckning häftar, avräknats å köpeskillningen, åligger det auktionsförrättaren att därom göra anteckning å inteckningshandlingen, där denna är tillgänglig för honom.

17 §.

Har auktion hållits å luftfartyg, som blivit infört i det svenska luftfartygsregistret, eller å intecknade reservdelar till sådant fartyg, skall auktionsförrättaren, sedan auktionen vunnit laga kraft samt köpeskillningen erlagts och sammanträde hållits för köpeskillningens fördelning, genast göra anmälan därom hos den inskrivningsdomare, som handlägger inskrivningsärenden rörande luftfartyg, och hos luftfartsstyrelsen samt därvid tillika insända det vid sammanträdet förda protokollet jämte borgenärsförteckningen.

Därest försäljning ej kommit till stånd men vid fördelning som i 13 § andra stycket avses likvid utfallit å huvudstolen av intecknad fordran, åligger det den som förrättat fördelningen att, sedan denna blivit godkänd eller vunnit laga kraft, därom till inskrivningsdomaren göra anmälan som nyss sagts och tillika insända fördelningslängden.

18 §.

Angående klagan över utmätningsmans eller överexekutors åtgärd vid auktion eller i fråga om fördelning av köpeskillning eller av medel, som eljest finnas att redovisa, gälle vad i sådant hänseende är i utsökningslagen stadgat beträffande försäljning av fast egendom.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Fö r s l a g
till
L a g
om ändring i konkurslagen.

Härigenom förordnas, att 21, 24, 26, 29, 62, 71, 73, 76, 126 och 198 §§ konkurslagen¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

21 §.

Konkursdomaren skall — — — i konkurs.

Avträdes ämbets- — — — närmaste förman.

Utvisar den i anledning av konkursen upprättade bouppteckningen att fast egendom finnes i boet, skall så snart ske kan å inskrivningsdag om konkursen göras anteckning i inteckningsprotokollet samt i intecknings- eller fastighetsboken. Ligger egendomen inom annan rätts domvärjo, skall för verkställande av sådan anteckning konkursdomaren ofördröjligen till inskrivningsdomaren i den ort där egendomen ligger insända bevis om konkursen jämte utdrag ur bouppteckningen. Hör till boet fartyg som blivit infört i fartygsregistret, skall anmälan om konkursen med angivande av fartygets registreringsnummer ofördröjligen göras till den myndighet som handlägger ärenden angående inteckning i fartyg; och varde å den inskrivningsdag, då det först kan ske, anteckning om konkursen gjord i inteckningsboken för fartyg. Hör till boet lott i fartyg, skall anmälan om konkursen ofördröjligen avsändas till den myndighet som för fartygsregistret; och varde i anmälningen intagna de uppgifter som erfordras för fartygets säkra urskiljande.

Utvisar den i anledning av konkursen upprättade bouppteckningen att fast egendom finnes i boet, skall så snart ske kan å inskrivningsdag om konkursen göras anteckning i inteckningsprotokollet samt i intecknings- eller fastighetsboken. Ligger egendomen inom annan rätts domvärjo, skall för verkställande av sådan anteckning konkursdomaren ofördröjligen till inskrivningsdomaren i den ort där egendomen ligger insända bevis om konkursen jämte utdrag ur bouppteckningen.

Hör till boet fartyg som blivit infört i fartygsregistret, skall anmälan om konkursen med angivande av fartygets registreringsnummer ofördröjligen göras till den myndighet som handlägger ärenden angående inteckning i fartyg; och varde å den inskrivningsdag, då det först kan ske, anteckning om konkursen gjord i inteckningsboken för fartyg. Hör till boet lott i fartyg, skall anmälan om konkursen ofördröjligen avsändas till den myndighet som för fartygsregistret; och varde i anmälningen intagna de uppgifter som erfordras för fartygets säkra urskiljande.

¹ Senaste lydelse av 21 § se SFS 1933: 229, av 26 § se 1946: 809 och av 29 § se 1932: 175.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

Ingår i konkursboet luftfartyg, som blivit infört i luftfartygsregistret, eller lott i eller intecknade reservdelar till sådant fartyg, skall anmälan om konkursen med angivande av fartygets nationalitets- och registreringsbeteckning ofördröjligen sändas till luftfartsstyrelsen samt till den inskrivningsdomare, som handlägger inskrivningsärenden rörande luftfartyg. Inskrivningsdomaren har att å första inskrivningsdag i inskrivningsboken för luftfartyg göra anteckning om konkursen.

24 §.

Har innan — — — — — av konkursen.

Där i andra fall utmätning skett å fast egendom eller å fartyg eller gods i fartyg, skall verkställigheten fortgå, så vida ej efter ty i 68 § sägs framställning om dess inställande göres innan försäljning av egendomen ägt rum.

Där i andra fall utmätning skett å fast egendom eller å fartyg eller luftfartyg eller å gods i fartyg eller luftfartyg eller å intecknade reservdelar till luftfartyg, skall verkställigheten fortgå, så vida ej efter ty i 68 § sägs framställning om dess inställande göres innan försäljning av egendomen ägt rum.

Har eljest — — — — — besluts meddelande.

26 §.

Varder beslut — — — — — anslagna kungörelsen.

Finnes i gäldenärens bo fast egendom eller fartyg, som blivit infört i fartygsregistret, eller lott i fartyg, skall vad i 21 § tredje stycket föreskrivits angående anteckning eller anmälan om konkursen äga motsvarande tillämpning i fråga om den högre rättens beslut.

Finnes i gäldenärens bo fast egendom eller fartyg, som blivit infört i fartygsregistret, eller lott i fartyg eller ock luftfartyg, som blivit infört i luftfartygsregistret, eller lott i eller intecknade reservdelar till sådant fartyg, skall vad i 21 § tredje, fjärde och femte styckena föreskrivits angående anteckning eller anmälan om konkursen äga motsvarande tillämpning i fråga om den högre rättens beslut.

Innan i — — — — — sig betalas.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

29 §.

Har gäldenären — — — konkursboet åter.

Har borgenär under ovan angivna tid sökt inteckning i gäldenärens egendom för fordran, vid vars tillkomst sådan säkerhet ej betingats, och är ej fråga om inteckning, som inom den i 11 kap. 2 § jordabalken stadgade tid sökts för fordran, som där avses, vare borgenären pliktig att på talan av konkursboet antingen återställa inteckningshandlingen till boet eller ock tillhandahålla inteckningshandling angående fast egendom för verkställande av utbyte efter ty därom är stadgat samt handling, på grund varav inteckning i fartyg, förlagsinteckning eller inteckning i jordbruksinventarier sökts, för inteckningens dödande.

Har borgenär under ovan angivna tid sökt inteckning i gäldenärens egendom för fordran, vid vars tillkomst sådan säkerhet ej betingats, och är ej fråga om inteckning, som inom den i 11 kap. 2 § jordabalken stadgade tid sökts för fordran, som där avses, vare borgenären pliktig att på talan av konkursboet antingen återställa inteckningshandlingen till boet eller ock tillhandahålla inteckningshandling angående fast egendom *eller luftfartyg* för verkställande av utbyte efter ty därom är stadgat samt handling, på grund varav inteckning i fartyg, förlagsinteckning eller inteckning i jordbruksinventarier sökts, för inteckningens dödande.

Vad sålunda — — — om konkursansökningen.

62 §.

Efter första borgenärssammanträdet skall boets egendom säljas så snart ske kan, där ej annat föranledes av bestämmelserna i 60, 63, 64 och 66 §§, 70 § andra stycket samt 149 § andra stycket.

Efter första borgenärssammanträdet skall boets egendom säljas så snart ske kan, där ej annat föranledes av bestämmelserna i 60, 63, 64 och 66 §§, 70 § andra stycket, *71 § femte stycket* samt 149 § andra stycket.

71 §.

Vill förvaltaren — — — — — kan ske.

Lös egendom — — — försäljningen beroende.

Samtycke, varom — — — noterat värdepapper.

Skall helt — — — — — och köparen.

Är fråga om försäljning av luftfartyg eller av intecknade reservdelar till sådant fartyg och finnes egendomen inom riket, skall vad i 70 § första och andra styckena sägs äga motsvarande tillämpning. Vill förvaltaren, ehuru auktion ej ägt

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

rum i den ordning som för utmätt sådan egendom är stadgad, med ombudsmannens samtycke underlåta att föranstalta om egendomens avyttrande, skall dock därtill lämnas tillstånd av de borgenärer, som i konkursen bevakat fordran, för vilken egendomen på grund av in-teckning häftar eller med vilken är förenad luftpant-rätt i egendomen eller varmed följer rätt att såsom säkerhet kvarhålla egendomen eller förmånsrätt som i 17 kap. 4 eller 7 § handelsbalken sägs. Gods i luftfartyg skall säljas i samma ordning som gods i sjögående fartyg.

Skall gäldenären tillkommande rätt till andel i in-teckning i hans fasta egendom säljas, låte förvaltaren innan försäljning sker anskaffa särskild in-teckningshandling å det gäldenären tillkommande beloppet, där laga hinder däremot icke möter. Skall försäljning ske av in-teckningshandling, som innehaves av gäldenären och för vilken han är personligen ansvarig, vare förvaltaren pliktig att, där ej gäldenären medgiver, att handlingen må försäljas med bibehållande av hans ansvarighet, förse handlingen med påskrift, varigenom gäldenären frikallas från ansvarighet.

Skall gäldenären tillkommande rätt till andel i in-teckning som belastar hans fasta egendom eller luftfartyg eller till sådant fartyg hörande reservdelar säljas, låte förvaltaren innan försäljning sker anskaffa särskild in-teckningshandling å det gäldenären tillkommande beloppet, där laga hinder däremot icke möter. Skall försäljning ske av in-teckningshandling, som innehaves av gäldenären och för vilken han är personligen ansvarig, vare förvaltaren pliktig att, där ej gäldenären medgiver, att handlingen må försäljas med bibehållande av hans ansvarighet, förse handlingen med påskrift, varigenom gäldenären frikallas från ansvarighet.

73 §.

Har borgenär lös egendom såsom pant eller eljest under panträtt i handom, äge han besörja, att egendomen varder såld å auktion eller, då fråga är om å fondbörs noterat värdepapper, genom fondkommissionär till gällande börspris; dock må sådan

Har borgenär lös egendom såsom pant eller eljest under panträtt i handom, äge han besörja, att egendomen varder såld å auktion eller, då fråga är om å fondbörs noterat värdepapper, genom fondkommissionär till gällande börspris; dock må

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

försäljning ej utan förvaltarens samtycke äga rum tidigare än fyra veckor efter första borgenärssammanträdet. Försäljning genom borgenärens försorg må ej heller ske, där förvaltaren vill lösa egendomen för konkursboets räkning; åliggande det borgenären att minst en vecka innan han vidtager åtgärder för egendomens försäljning hembjuda den åt förvaltaren till inlösen. Utgöres egendomen av fartyg eller gods i fartyg, skall försäljningen ske i den ordning, som om dylik egendom, den där blivit utmätt, särskilt är stadgad. Skall egendomen säljas annorledes än utmättningsvis och är ej fråga om sådan försäljning av värdepapper, som enligt vad nyss sagts må ske utan auktion, må försäljningen ej äga rum å annan ort än den, där egendomen finnes, med mindre förvaltaren samtycker därtill; och låte borgenären förvaltaren minst tre veckor förut veta, när och var försäljningen skall ske. Har försäljning skett i annan än den för utmätt egendom stadgade ordning, vare borgenären pliktig att för förvaltaren redovisa för vad som influtit.

Vill ej borgenären föranstalta om försäljningen, äge förvaltaren därom besörja. Dock må inteckning i fast egendom, vilken blivit av *fastighetsägaren* lämnad såsom pant, icke av förvaltaren säljas, utan äge han allenast låta sälja den rätt till andel i inteckningen, som efter ty särskilt är stadgat må tillkomma gäldenären.

sådan försäljning ej utan förvaltarens samtycke äga rum tidigare än fyra veckor efter första borgenärssammanträdet. Försäljning genom borgenärens försorg må ej heller ske, där förvaltaren vill lösa egendomen för konkursboets räkning; åliggande det borgenären att minst en vecka innan han vidtager åtgärd för egendomens försäljning hembjuda den åt förvaltaren till inlösen. Utgöres egendomen av fartyg eller av gods i fartyg eller i luftfartyg eller av *intecknade reservdelar till luftfartyg*, skall försäljningen ske i den ordning, som om dylik egendom, den där blivit utmätt, särskilt är stadgad. Skall egendomen säljas annorledes än utmättningsvis och är ej fråga om sådan försäljning av värdepapper, som enligt vad nyss sagts må ske utan auktion, må försäljningen ej äga rum å annan ort än den, där egendomen finnes, med mindre förvaltaren samtycker därtill; och låte borgenären förvaltaren minst tre veckor förut veta, när och var försäljningen skall ske. Har försäljning skett i annan än den för utmätt egendom stadgade ordning, vare borgenären pliktig att för förvaltaren redovisa för vad som influtit.

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

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

76 §.

Finner förvaltaren det i 74 § föreskrivna kungörelsesätt icke vara ägnat att bereda kungörelsen nödig offentlighet, ankomme på honom att vidtaga de ytterligare åtgärder, som må anses erforderliga. Skulle han i något fall anse tillfyllest, att auktionen kungöres i mindre utsträckning än i nämnda paragraf stadgas, begäre samtycke därtill av rättens ombudsman. Inskränkning i fråga om kungörande av auktion å lös egendom, vari borgenär har panträtt eller annan särskild förmånsrätt, som i 17 kap. handelsbalken sägs, *må dock icke äga rum*, med mindre den borgenär samtycker därtill; *ej heller må utan gäldenärens medgivande sådan inskränkning ske beträffande kungörande av auktion å fast egendom.*

Finner förvaltaren det i 74 § föreskrivna kungörelsesätt icke vara ägnat att bereda kungörelsen nödig offentlighet, ankomme på honom att vidtaga de ytterligare åtgärder, som må anses erforderliga. Skulle han i något fall anse tillfyllest, att auktionen kungöres i mindre utsträckning än i nämnda paragraf stadgas, begäre samtycke därtill av rättens ombudsman. Inskränkning i fråga om kungörande av auktion å *fast egendom eller luftfartyg eller intecknade reservdelar till sådant fartyg må dock icke äga rum utan gäldenärens samtycke; ej heller må sådan inskränkning ske beträffande kungörande av auktion å annan lös egendom*, vari borgenär har panträtt eller annan särskild förmånsrätt, som i 17 kap. handelsbalken sägs, med mindre den borgenär samtycker därtill.

126 §.

På förvaltaren — — — — — äga rum.

Finnes tillgång — — — — — samtycker därtill.

Kan utdelning — — — — — andra borgenärer.

Sedan all konkursboets tillgängliga egendom blivit förvandlad i penningar, skall slututdelning ske; dock må ej kungörelse om sådan utdelning utfärdas före utgången av tid, inom vilken borgenär har att ingiva bevis därom att honom förelagd edgång, som i 116 eller 123 § sägs, blivit fullgjord. I fall, varom i 70 § andra stycket förmäles, utgöre den omständigheten, att *boet tillhörig fast egendom icke blivit försäld*, ej hinder för slututdelning.

Sedan all konkursboets tillgängliga egendom blivit förvandlad i penningar, skall slututdelning ske; dock må ej kungörelse om sådan utdelning utfärdas före utgången av tid, inom vilken borgenär har att ingiva bevis därom att honom förelagd edgång, som i 116 eller 123 § sägs, blivit fullgjord. I fall, varom i 70 § andra stycket *eller 71 § femte stycket* förmäles, utgöre den omständigheten, att *där avsedd* egendom icke blivit försäld, ej hinder för slututdelning.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

198 §.

Har konkurs — — — eller inteckningsbok.

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

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

F ö r s l a g

till

L a g

angående ändrad lydelse av 1 och 13 §§ lagen den 20 december 1946 (nr 808) om lagsökning och betalningsföreläggande (lagsökningslag).

Härigenom förordnas, att 1 och 13 §§ lagen den 20 december 1946 om lagsökning och betalningsföreläggande (lagsökningslag) skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

1 §.

För fordran — — — — — nedan sägs.

Borgenär som för sin fordran har inteckning i fast egendom eller i fartyg äge ock genom lagsökning söka betalning ur den intecknade egendomen.

Borgenär, som för sin fordran har inteckning i fast egendom eller i fartyg *eller i luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg*, äge ock genom lagsökning söka betalning ur den intecknade egendomen.

13 §.

Äro ej sådana skäl för handen att målet bör hänskjutas till rättegång, skall betalningsskyldighet åläggas gäldenären; avser lagsökningen betalning ur intecknad fast egendom eller intecknat fartyg, fastställe rätten fordringen till betalning ur den intecknade egendomen.

Äro ej sådana skäl för handen att målet bör hänskjutas till rättegång, skall betalningsskyldighet åläggas gäldenären; avser lagsökningen betalning ur intecknad fast egendom eller intecknat fartyg *eller luftfartyg eller intecknade reservdelar till luftfartyg*, fastställe rätten fordringen till betalning ur den intecknade egendomen.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

F ö r s l a g

till

L a g

angående ändrad lydelse av 10 och 13 §§ lagen den 8 april 1927 (nr 85)
om dödande av förkommen handling.

Härigenom förordnas, att 10 och 13 §§ lagen den 8 april 1927 om dödande av förkommen handling¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

10 §.

Är handling, om vars dödande gjorts ansökning, intecknad, skall rätten underrätta vederbörande inskrivningsdomare om ansökningen, och har denne att därom så snart ske kan å inskrivningsdag göra anteckning i *fastighets- eller inteckningsboken*. Vad nu sagts om ansökningen skall ock gälla rättens slutliga utslag i ärendet; dock må, då ansökningen avslagits, anteckning ej verkställas förrän utslaget vunnit laga kraft.

Sedan utslag, varigenom intecknad handling dödats, vunnit laga kraft, skall inskrivningsdomaren, på ansökan, å inskrivningsdag göra anteckning i *fastighets- eller inteckningsboken*, att ny handling, som utfärdats jämlikt 9 §, medför den inteckningsrätt som tillkommit den dödade. När ansökan göres, skall den nya handlingen vara åtföljd av avskrifter enligt vad beträffande ansökan om inteckning är stadgat.

Är handling, om vars dödande gjorts ansökning, intecknad, skall rätten underrätta vederbörande inskrivningsdomare om ansökningen, och har denne att därom så snart ske kan å inskrivningsdag göra anteckning i *fastighetsboken eller annan inskrivningsbok varom fråga är*. Vad nu sagts om ansökningen skall ock gälla rättens slutliga utslag i ärendet; dock må, då ansökningen avslagits, anteckning ej verkställas förrän utslaget vunnit laga kraft.

Sedan utslag, varigenom intecknad handling dödats, vunnit laga kraft, skall inskrivningsdomaren, på ansökan, å inskrivningsdag göra anteckning i *fastighetsboken eller annan inskrivningsbok varom fråga är*, att ny handling, som utfärdats jämlikt 9 §, medför den inteckningsrätt som tillkommit den dödade. När ansökan göres, skall den nya handlingen vara åtföljd av avskrifter enligt vad beträffande ansökan om inteckning är stadgat.

¹ Senaste lydelse av 10 § se SFS 1946: 105 och av 13 § se 1946: 878.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

13 §.

Hava tio — — — — — allmänna tidningarna.

Fullföljes ej — — — — — den förfallen.

Finner rätten — — — — — handlingens företeende.

Rätten skall underrätta inskrivningsdomaren om ansökan som i första stycket sägs, och har denne att så snart ske kan å inskrivningsdag göra anteckning därom i *fastighets- eller inteckningsboken*. Vad nu sagts om ansökningen skall ock gälla rättens slutliga utslag i ärendet; dock må, då ansökningen avslagits, anteckning ej verkställas förrän utslaget vunnit laga kraft.

Rätten skall underrätta inskrivningsdomaren om ansökan som i första stycket sägs, och har denne att så snart ske kan å inskrivningsdag göra anteckning därom i *fastighetsboken eller annan inskrivningsbok varom fråga är*. Vad nu sagts om ansökningen skall ock gälla rättens slutliga utslag i ärendet; dock må, då ansökningen avslagits, anteckning ej verkställas förrän utslaget vunnit laga kraft.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

F ö r s l a g

till

L a g

angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 juli 1947 (nr 486)
om dödande av vissa utanför Sverige befintliga handlingar.

Härigenom förordnas, att 11 § lagen den 10 juli 1947 om dödande av vissa utanför Sverige befintliga handlingar skall erhålla följande ändrade lydelse.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

11 §.

Är handling, om vars dödande gjorts ansökning, intecknad, skall nämnden skyndsamt underrätta vederbörande inskrivningsdomare om ansökningen, och har denne att där- om så snart ske kan å inskrivningsdag göra anteckning i *fastighets- eller inteckningsboken*. Vad nu sagts om ansökningen skall ock gälla nämndens slutliga beslut i ärendet.

Sedan intecknad handling dödats, skall inskrivningsdomaren, på ansökan, å inskrivningsdag göra anteckning i *fastighets- eller inteckningsboken*, att ny handling, som utfärdats jämlikt 10 §, medför den inteckningsrätt som tillkommit den dödade. När ansökan göres, skall den nya handlingen vara åtföljd av avskrifter enligt vad beträffande ansökan om inteckning är stadgat.

Är handling, om vars dödande gjorts ansökning, intecknad, skall nämnden skyndsamt underrätta vederbörande inskrivningsdomare om ansökningen, och har denne att där- om så snart ske kan å inskrivningsdag göra anteckning i *fastighetsboken eller annan inskrivningsbok varom fråga är*. Vad nu sagts om ansökningen skall ock gälla nämndens slutliga beslut i ärendet.

Sedan intecknad handling dödats, skall inskrivningsdomaren, på ansökan, å inskrivningsdag göra anteckning i *fastighetsboken eller annan inskrivningsbok varom fråga är*, att ny handling, som utfärdats jämlikt 10 §, medför den inteckningsrätt som tillkommit den dödade. När ansökan göres, skall den nya handlingen vara åtföljd av avskrifter enligt vad beträffande ansökan om inteckning är stadgat.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

F ö r s l a g

till

L a g

om ändrad lydelse av 2 kap. 17 § strafflagen.

Härigenom förordnas, att 2 kap. 17 § strafflagen¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Gällande lydelse.)**(Föreslagen lydelse.)*

17 §.

Vad som använts såsom hjälpmedel vid gärning, vilken i denna lag är belagd med straff, eller frambragts genom sådan gärning må, såvitt ägaren eller någon som var i hans ställe uppsåtligen förövat gärningen eller medverkat därtill, förklaras helt eller delvis förverkat till kronan, om det är påkallat till förebyggande av brott eller eljest särskilda skäl föreligga och det ej är uppenbart obilligt; finnes egendomen ej i behåll, må i stället värdet förklaras förverkat. Samma lag vare om hjälpmedel, varmed någon tagit befattning som innebär i denna lag straffbelagd förberedelse till brott. Vad nu sagts gälle dock ej mot den som i god tro förvärvat egendomen eller särskild rätt därtill. Avser förverkandeförklaring fartyg, som besväras av sjöpanträtt eller inteckning, må domstolen ock förklara, att panträtten i *fartyget* skall upphöra. Finnes i annat fall någons rätt till föremål som förklaras förverkat böra oaktat förklaringen bestå, göre domstolen förbehåll därom.

Vad som använts såsom hjälpmedel vid gärning, vilken i denna lag är belagd med straff, eller frambragts genom sådan gärning må, såvitt ägaren eller någon som var i hans ställe uppsåtligen förövat gärningen eller medverkat därtill, förklaras helt eller delvis förverkat till kronan, om det är påkallat till förebyggande av brott eller eljest särskilda skäl föreligga och det ej är uppenbart obilligt; finnes egendomen ej i behåll, må i stället värdet förklaras förverkat. Samma lag vare om hjälpmedel, varmed någon tagit befattning som innebär i denna lag straffbelagd förberedelse till brott. Vad nu sagts gälle dock ej mot den som i god tro förvärvat egendomen eller särskild rätt därtill. Avser förverkandeförklaring fartyg, som besväras av sjöpanträtt eller inteckning, *eller luftfartyg, besvärat av luftpanträtt eller inteckning*, må domstolen ock förklara, att panträtten skall upphöra *i den förverkade egendomen*. Finnes i annat fall någons rätt till föremål som förklaras förverkat böra oaktat förklaringen

¹ Senaste lydelse se SFS 1948: 448.

*(Gällande lydelse.)**(Föreslagen lydelse.)*

bestå, göra domstolen förbehåll där-
om.

Ändå att — — — — — förklaras förverkat.

I stället — — — — — av missbruk.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

F ö r s l a g

till

L a g

om ändrad lydelse av 3 § lagen den 7 september 1914 (nr 182)
angående förbud mot lufttrafik över svenskt område.

Härigenom förordnas, att 3 § lagen den 7 september 1914 angående förbud mot lufttrafik över svenskt område¹ skall erhålla följande ändrade lydelse.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

3 §.

Den som överträder förbud, som i 1 § avses, straffes med dagsböter, lägst fem; och skall det använda luftfartyget tagas i beslag samt, där ej Konungen för visst fall annorlunda förordnar, dömas förbrutet.

Den som överträder förbud, som i 1 § avses, straffes med dagsböter, lägst fem; och skall det använda luftfartyget tagas i beslag samt, där ej Konungen för visst fall annorlunda förordnar, dömas förbrutet. *Besväras fartyget av luftpanträtt eller inteckning, må domstolen, när skäl därtill äro, förklara att panträtten i fartyget skall upphöra.*

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

¹ Senaste lydelse se SFS 1939: 729.

F ö r s l a g

till

L a g

angående ändrad lydelse av 1 § 9 och 10 mom. lagen den 8 juni 1923
(nr 147) om straff för olovlig varuinförsel.

Ilärigenom förordnas, att 1 § 9 och 10 mom. lagen den 8 juni 1923 om straff för olovlig varuinförsel¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

1 §.

9 mom. Är olovligen — — — ock förverkat:

a) emballage eller — — — varuinförsel; samt

b) farkost av mindre nettodräktighet än etthundratjugo ton eller dragare och fordon eller annat forslingsredskap, som för transport av det olovligen införda godset begagnats vid resa, vilken måste antagas hava ägt rum i väsentligt syfte att företaga olovlig varuinförsel, eller eljest vid tillfälle, då de forslade varorna till väsentlig del utgjorts av olovligen infört gods, allt dock endast för så vitt forslingsredskapet tillhör eller på grund av avbetalningsköp innehaves av godsets ägare eller annan, som finnes hava ägt kännedom om den olovliga varuinförseln eller skälig anledning att misstänka densamma, samt tillika godset anträffats under forslingen.

b) farkost av mindre nettodräktighet än etthundratjugo ton eller luftfartyg vars högsta tillåtna vikt enligt dess luftvärdighetsbevis understiger fyra ton eller dragare och fordon eller annat forslingsredskap, som för transport av det olovligen införda godset begagnats vid resa, vilken måste antagas hava ägt rum i väsentligt syfte att företaga olovlig varuinförsel, eller eljest vid tillfälle, då de forslade varorna till väsentlig del utgjorts av olovligen infört gods, allt dock endast för så vitt forslingsredskapet tillhör eller på grund av avbetalningsköp innehaves av godsets ägare eller annan, som finnes hava ägt kännedom om den olovliga varuinförseln eller skälig anledning att misstänka densamma, samt tillika godset anträffats under forslingen.

10 mom. Avser förverkandeförklaring farkost, som besväras av sjöpanträtt eller inteckning, må dom-

10 mom. Avser förverkandeförklaring farkost, som besväras av sjöpanträtt eller inteckning, eller luft-

¹ Senaste lydelse se SFS 1949: 399.

*(Gällande lydelse.)**(Föreslagen lydelse.)*

stolen ock förklara, att panträtten *i fartyg, besvärat av luftpanträtt eller farkosten* skall upphöra. Finnes *i inteckning*, må domstolen ock för annat fall någons rätt till föremål, klara, att panträtten skall upphöra som förklaras förverkat, böra oaktat *i den förverkade egendomen*. Finnes förklaringen bestå, göre domstolen i annat fall någons rätt till föremål, förbehåll därom. som förklaras förverkat, böra oaktat förklaringen bestå, göre domstolen förbehåll därom.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

F ö r s l a g

till

L a g

om ändrad lydelse av 8 § 1 och 2 mom. lagen den 20 juni 1924 (nr 225)
med särskilda bestämmelser angående olovlig befattning med
spritdrycker och vin.

Härigenom förordnas, att 8 § 1 och 2 mom. lagen den 20 juni 1924 med
särskilda bestämmelser angående olovlig befattning med spritdrycker och
vin¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

8 §.

1 mom. Har vid olovlig införsel av spritdrycker eller vin i annat fall, än i 3 § 1 mom. andra och tredje styckena sägs, eller har vid olovlig försling, som i 5 § avses, nyttjats farkost av mindre nettodräktighet än femhundra ton eller dragare och fordon eller annat forslingsredskap, skall, evad ansvar för brottet ådömes eller ej, forslingsredskapet vara förverkat, därest det forslade godset till väsentlig del utgjorts av olovligen införda spritdrycker eller vin, eller därest den färd, vid vilken redskapet nyttjats, eljest måste antagas hava ägt rum i väsentligt syfte att företaga olovlig införsel eller försling av spritdrycker eller vin.

1 mom. Har vid olovlig införsel av spritdrycker eller vin i annat fall, än i 3 § 1 mom. andra och tredje styckena sägs, eller har vid olovlig försling, som i 5 § avses, nyttjats farkost av mindre nettodräktighet än femhundra ton eller luftfartyg vars högsta tillåtna vikt enligt dess luftvärdighetsbevis understiger fyra ton eller dragare och fordon eller annat forslingsredskap, skall, evad ansvar för brottet ådömes eller ej, forslingsredskapet vara förverkat, därest det forslade godset till väsentlig del utgjorts av olovligen införda spritdrycker eller vin, eller därest den färd, vid vilken redskapet nyttjats, eljest måste antagas hava ägt rum i väsentligt syfte att företaga olovlig införsel eller försling av spritdrycker eller vin.

Påföljd av — — — — — icke inträda:

a) där det — — — — — vin; eller

b) då äganderätten — — — användande; eller

c) där forslingsredskapets — — — olovliga användande.

2 mom. Farkost av mindre nettodräktighet än fyrtio ton, vilken up-

2 mom. Farkost av mindre nettodräktighet än fyrtio ton, vilken up-

¹ Senaste lydelse av 8 § 1 mom. se SFS 1933: 188.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

pehåller förbindelse mellan land och där utanför beläget fartyg, skall, såvida fartygets resa uppenbarligen skett i syfte att företaga eller främja olovlig införsel av spritdrycker eller vin och farkostens färd skäligen får antagas hava avsett befordrande av sådant syfte, vara förverkad, ändå att farkostens ägare, brukare eller förare icke kan dömas till ansvar för olovlig införsel eller forsling av dylika drycker; dock skall vad i 1 mom. andra stycket stadgas angående undantag från påföljd av förverkande äga motsvarande tillämpning.

pehåller förbindelse mellan land och där utanför beläget fartyg, skall, såvida fartygets resa uppenbarligen skett i syfte att företaga eller främja olovlig införsel av spritdrycker eller vin och farkostens färd skäligen får antagas hava avsett befordrande av sådant syfte, vara förverkad, ändå att farkostens ägare, brukare eller förare icke kan dömas till ansvar för olovlig införsel eller forsling av dylika drycker; dock skall vad i 1 mom. andra stycket stadgas angående undantag från påföljd av förverkande äga motsvarande tillämpning. *Vad sålunda stadgas om farkost av mindre nettodräktighet än fyrtio ton skall ock gälla i 1 mom. avsett luftfartyg, vilket uppehåller sådan förbindelse som nyss sagts.*

Denna lög träder i kraft den dag Konungen förordnar.

F ö r s l a g

till

L a g

angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 18 juni 1949 (nr 398)
om straff för olovlig varuutförsel.

Härigenom förordnas, att 4 § lagen den 18 juni 1949 om straff för olovlig varuutförsel skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

4 §.

Gods som — — — — — dess värde.

Tillika skall förklaras förverkat

Tillika skall förklaras förverkat

a) emballage eller — — — varuutförsel; samt

b) farkost av mindre nettodräktighet än etthundratjugu ton eller dragare och fordon eller annat forslingsredskap som för transport av godset begagnats vid resa, vilken måste antagas hava ägt rum i väsentligt syfte att företaga olovlig varuutförsel, eller eljest vid tillfälle, då de forslade varorna till väsentlig del utgjorts av gods som var avsett att olovligen utföras, allt dock endast om forslingsredskapet tillhör eller på grund av avbetalningsköp innehaves av godsets ägare eller annan, som finnes hava ägt kännedom om den olovliga varuutförseln eller skälig anledning att misstänka densamma, samt tillika godset anträffats under forslingen.

b) farkost av mindre nettodräktighet än etthundratjugu ton *eller luftfartyg vars högsta tillåtna vikt enligt dess luftvärdighetsbevis understiger fyra ton* eller dragare och fordon eller annat forslingsredskap som för transport av godset begagnats vid resa, vilken måste antagas hava ägt rum i väsentligt syfte att företaga olovlig varuutförsel, eller eljest vid tillfälle, då de forslade varorna till väsentlig del utgjorts av gods som var avsett att olovligen utföras, allt dock endast om forslingsredskapet tillhör eller på grund av avbetalningsköp innehaves av godsets ägare eller annan, som finnes hava ägt kännedom om den olovliga varuutförseln eller skälig anledning att misstänka densamma, samt tillika godset anträffats under forslingen.

Avser förverkandeförklaring farkost som besväras av sjöpanträtt eller inteckning, må domstolen ock förklara att panträtten *i farkosten* skall

Avser förverkandeförklaring farkost som besväras av sjöpanträtt eller inteckning *eller luftfartyg besvärat av luftpanträtt eller inteckning,*

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

upphöra. Finnes i annat fall någons må domstolen ock förklara att pant-
rätt till föremål som förklaras för- rätten skall upphöra *i den förverka-*
verkat böra oaktat förklaringen be- *de egendomen*. Finnes i annat fall
stå, göre domstolen förbehåll därom. någons rätt till föremål som förkla-
ras förverkat böra oaktat förklaring-
en bestå, göre domstolen förbehåll
därom.

Framgår av — — — — — skall inträda.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 5 mars 1954.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM.

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena samt cheferna för kommunikations- och finansdepartementen anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Zetterberg, fråga om *Sveriges anslutning till en konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg* samt om *lagstiftning beträffande inskrivning av rätt till luftfartyg m. m.*

Föredraganden anför följande.

Alltsedan år 1925 har arbete pågått för att få till stånd internationella konventioner om äganderätt till och andra sakrätter i luftfartyg samt därmed sammanhängande frågor. Arbetet bedrevs till en början inom den internationella tekniska kommittén av lufträttsexperten (Comité internationale technique d'experts juridiques aériens, i förkortning kallad CITEJA). År 1946 överlämnades då föreliggande konventionsförslag till den provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen (Provisional International Civil Aviation Organization, PICAQ), som påföljande år ersattes av en slutgiltig organisation, Internationella civila luftfartsorganisationen (International Civil Aviation Organization, i förkortning ICAO). Uppgiften slutfördes vid ICAO:s andra församlingsmöte, hållet i Genève i juni 1948, och konventionen (i det följande benämnd inskrivningskonventionen) avslutades den 19 i nämnda månad.

Inskrivningskonventionen undertecknades av Sverige den 4 januari 1949.

Den 24 september 1948 uppdrog Kungl. Maj:t åt riksmarskalken L. B. Ekeberg i egenskap av ordförande samt f. d. hovrättsrådet och divisionsordföranden i Svea hovrätt H. Chr. Wikander och sedermera hovrättsrådet i hovrätten för Nedre Norrland G. A. Björklund att inom 1945 års lufträtts-sakkunniga verkställa den vidare utredning, som erfordrades beträffande frågan om Sveriges ratifikation av inskrivningskonventionen, samt utarbeta de lagförslag, som föranleddes därav. Sedan nuvarande lagmannen i Svea hovrätt A. T. Salén under viss tid biträtt de sakkunniga, förordnade Kungl. Maj:t den 2 mars 1951 numera hovrättsrådet i Svea hovrätt K. J. E. Sidenblad att såsom sakkunnig deltaga i utredningsarbetet.

Under fullgörandet av sitt uppdrag har de sakkunniga deltagit i över-

läggningar med lufträttskommittéer i övriga nordiska länder vid nordiska lufträttsmöten dels i Helsingfors i oktober 1949, dels i Stockholm i april och maj 1950. År 1951 har de sakkunniga utsänt vissa författningsutkast jämte åtföljande förklarande anmärkningar på remiss, i anledning varav yttranden till de sakkunniga inkommit från luftfartsstyrelsen, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Aktiebolaget Aerotransport och Kungl. svenska aeroklubben. Därjämte har Svenska bankföreningen till de sakkunniga överlämnat en promemoria i ärendet.

De sakkunniga har därefter avgivit ett den 30 juni 1953 dagtecknat stencilerat förslag till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg m. m. Förslaget torde få fogas såsom bilaga till detta protokoll (*Bilaga B*). Betänkandet var åtföljt av en av de sakkunniga ombesörjd svensk översättning av inskrivningskonventionen, vilken jämte de engelska, franska och spanska texterna jämväl torde få fogas såsom bilaga till protokollet (*Bilaga C*).¹

Över betänkandet har efter remiss yttranden avgivits av Göta hovrätt, hovrätten för Västra Sverige, lagberedningen, luftfartsstyrelsen, statskon-toret, Stockholms rådhusrätt, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Svenska bankföreningen, Aktiebolaget Aerotransport och Kungl. svenska aeroklubben. Tillfälle att avgiva uttalande över betänkandet har beretts även Sveriges advokatsamfund, som emellertid icke inkommit med något yttrande.

Sedan ärendet varit föremål för övervägande inom justitiedepartementet, anhåller jag således nu att få anmäla detsamma.

I. Inskrivningskonventionens huvudsakliga innehåll.

Utmärkande för inskrivningskonventionen är, att den i huvudsak blott innehåller kollisionsnormer. Någon enhetlig materiell rätt har icke kunnat skapas, trots allvarliga på sin tid av CITEJA gjorda bemödanden. Detta visar sig främst på det sättet, att konventionen icke innehåller vare sig stadganden rörande de rättigheter i luftfartyg, som må inskrivas hos de fördragsslutande staterna, eller angående det sätt, varpå dessa stater skall anordna sitt inskrivningsväsen beträffande luftfartyg. Konventionen reglerar i huvudsak endast frågan om det erkännande, som i en stat vederbörligen stiftade rättigheter i luftfartyg skall åtnjuta i andra konventionsstater.

Konventionens huvudregel innehålles i art. I paragraf 1. De fördragsslutande staterna skall erkänna vissa slag av rättigheter i luftfartyg under förutsättning dels att rättigheten tillkommit i överensstämmelse med lagen i den fördragsslutande stat, i vilken luftfartyget var nationalitetsregistrerat vid tiden för rättighetens tillkomst, dels ock att rättigheten är vederbörligen inskriven i offentlig inskrivningsbok i den fördragsslutande stat, där farty-

¹ Bilaga C har här utesluts. Den är likalydande med den vid propositionen fogade konventionen jämte översättning, fränsett dels att i översättningen av art. XVI orden »vad i övrigt är avsett att användas å luftfartyget, vare sig det är anbragt däri eller tillfalligt skilt därifrån» ersatts med »alla övriga föremål som äro avsedda att användas å luftfartyget, vare sig de äro anbragta däri eller tillfalligt skilda därifrån», dels ock att i översättningen av art. VII paragraf 5 och art. XV vidtagits smärre formella jämkningar.

get är nationalitetsregistrerat. De rättigheter, som sålunda skall erkännas, är fördelade på fyra kategorier, nämligen

- a) äganderätt till luftfartyg,
- b) med besittning av luftfartyg förenad rätt att genom köp förvärva fartyget,
- c) nyttjanderätt till luftfartyg enligt upplåtelse på minst sex månader, samt
- d) hypotek, »mortgage» och annan liknande rättighet i luftfartyg, tillkommen enligt avtal såsom säkerhet för betalning av gäld.

Av dessa rättigheter omfattar den under a) nämnda äganderätten icke blott den fulla äganderätten utan även exempelvis säljarens ägareförbehåll vid avbetalningsköp och långivarens äganderätt vid det amerikanska institutet »equipment trust», där långivaren inträder såsom fartygets ägare, medan låntagaren erhåller nyttjanderätt till fartyget samt rätt att få äganderätten å sig överlåten när försträckningen är återbetald. Optionsrätten under b) har upptagits i konventionen med tanke på köparens rätt enligt ett avbetalningskontrakt, varigenom han fått fartyget överlåtet till nyttjande under ägareförbehåll för säljaren, och låntagarens rätt enligt »equipment trust» att framdeles förvärva äganderätten. Den under c) upptagna nyttjanderätten innebär intet främmande för svensk rättsuppfattning. Vad slutligen beträffar rättigheterna under d) omfattar de ett flertal olika slag av rättigheter, däribland inteckning för fordran av den i Sverige kända typen och det uttryckligen nämnda anglosachsiska, särskilt engelska, »mortgage». Detta sistnämnda institut har karakteriserats sålunda, att äganderätten överföres på långivaren, vilken dock icke må tillträda luftfartyget eller eljest utöva en ägares befogenheter, såvida ej låntagaren bringar ägarens säkerhet i fara eller underlåter att i avtalad ordning återbetala försträckningen. Även i sådana fall, där långivaren kunnat tillträda fartyget och påkalla dess försäljning till gäldens täckande, har enligt vad som framhållits låntagaren rättighet att inom viss frist »återköpa» fartyget genom att betala sin skuld.

I art. I paragraf 2 föreskrives, att enligt paragraf 1 erkända rättigheter skall utgå med bästa förmånsrätt i luftfartyget. Från denna regel innehåller emellertid art. IV ett undantag, varom mera i det följande. Något hinder för fördragsslutande stat att erkänna andra rättigheter i luftfartyg ände i paragraf 1 omnämnda föreligger icke, men de skall då åtnjuta sämre förmånsrätt. Om sådan rättighet skall erkännas i andra fördragsslutande stater avgöres ej av konventionen. Den frågan torde vara att bedöma enligt den internationella privaträttens regler.

Art. II och III innehåller, liksom även art. V, ett antal detaljföreskrifter, vilka här torde kunna förbigås.

Som nyss nämndes innehåller art. IV ett undantag från regeln om bästa förmånsrätt för de i art. I nämnda rättigheterna. Detta undantag gäller vissa panträtter, som motsvarar sjörettens sjöpanträtter. Konventionen har ej givit något namn åt dessa panträtter, men de sakkunniga har i analogi med den sjörättsliga termen kallat dem luftpanträtter.

Konventionen ger enligt art. IV paragraf 1 internationellt skydd endast åt ett begränsat antal luftpanträtter, nämligen panträtter som är förenade med fordran antingen för ersättning på grund av bärgning av luftfartyg eller ock för extraordinära kostnader som varit oundgängliga för bevarande av sådant fartyg. En förutsättning för att rätten skall erkännas i andra fördragsslutande stater är, att fordringen enligt lagen i den stat, där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades, ger upphov till en rättighet som belastar fartyget.

Art. IV föreskriver vidare dels i paragraf 3, att en luftpanträtt må antecknas i inskrivningsboken för vederbörande luftfartyg inom tre månader efter det åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades, dels ock i paragraf 4 att rättigheten icke må erkännas i andra fördragsslutande stater efter utgången av nämnda tid av tre månader, med mindre inom denna frist rättigheten blivit antecknad i inskrivningsboken i enlighet med paragraf 3 och överenskommelse träffats om rättighetens belopp eller talan väckts om rättigheten.

I art. VI meddelas en regel om hur det skall förfaras, när gäldenären upplåter nya rättigheter i ett luftfartyg, sedan utökningsförfarande mot fartyget inletts i annan fördragsslutande stat. Vidare upptager konventionen i art. VII och VIII stadganden om exekutiv försäljning av luftfartyg. Huvudregeln meddelas i art. VII paragraf 1: förfarandet bestämmes av lagen i den fördragsslutande stat där försäljningen sker. Enligt paragraf 2 skall dock vissa särskilda formaliteter iakttagas, syftande till att innehavare av rättigheter i god tid skall få kännedom om försäljningen. Bland artikelns innehåll i övrigt må nämnas paragraf 4, som ger en regel om ett lägsta bud. Exekutiv försäljning må icke ske, med mindre alla vederbörigen styrkta rättigheter med förmånsrätt före utökningsborgenärens fordran täckes av köpeskillingen eller övertages av köparen.

Art. VIII stadgar, att exekutiv försäljning medför att fartyget övergår i köparens ägo fritt från alla rättigheter för vilka köparen icke iklätt sig ansvar.

Frågan hur de av konventionen skyddade rättigheterna skall respekteras, när ett luftfartyg överföres från en fördragsslutande stat till en annan, besvaras i art. IX på det sätt, att fartyget icke må överföras, med mindre alla innehavare av inskrivna rättigheter blivit förnöjda eller samtycker till överförandet.

Art. X föreskriver att en i ett luftfartyg inskriven rättighet, som innehaves som säkerhet för betalning av gäld, skall erkännas även i reservdelar till sådant fartyg, om rättigheten enligt lagen i den fördragsslutande stat där fartyget är registrerat omfattar jämväl reservdelar. Stadgandet kompletteras med formella bestämmelser; bl. a. skall reservdelarna förvaras på särskilt angivna platser, försedda med offentliga anslag om rättigheten. Någon begränsning i fråga om den stat, där intecknade reservdelar må förvaras, föreskrives icke. I en stat förvarade reservdelar kan alltså vara besvärade av inteckning, meddelad i annan stat.

Beträffande exekutiv försäljning av reservdelar gäller i huvudsak det samma som i fråga om sådan försäljning av luftfartyg.

Enligt art. XI är konventionen i envar fördragsslutande stat tillämplig på alla luftfartyg som är nationalitetsregistrerade i annan fördragsslutande stat. Vissa stadganden i konventionen måste dock tillämpas även på de egna luftfartygen, bl. a. de förut återgivna bestämmelserna i art. IV och IX.

De återstående artiklarna, XII—XXIII, kan knappast sägas innehålla något som belyser konventionens allmänna innehåll. De rör bl. a. vissa undantag från konventionens bestämmelser i övrigt och meddelar föreskrifter om konventionens ikraftträdande. Som konventionen till följd av skedda ratifikationer redan trätt i kraft mellan Amerikas Förenta Stater, Pakistan och Brasilien, kommer enligt art. XX en svensk ratifikation att medföra att konventionen för Sveriges del träder i kraft på nittionde dagen efter det ratifikationsinstrumentet deponeras.

Det kan tilläggas, att man i Norge redan antagit den lagstiftning som erfordras för att kunna biträda konventionen. Arbete på sådan lagstiftning pågår i ett avsevärt antal andra stater, däribland — förutom Danmark och Finland — Nederländerna och Schweiz, med vilkas motsvarande utredningsorgan de sakkunniga haft kontakt under sitt arbete.

II. Huvudgrunderna för lagstiftningen.

De sakkunniga. De sakkunniga har inledningsvis framhållit, att uppgiften för det föreliggande lagstiftningsarbetet varit av dubbel art. Först och främst har det gällt att utforma erforderliga stadganden till fullgörande av de förpliktelser, som skulle åligga Sverige efter ratifikation av inskrivningskonventionen. De sakkunniga har emellertid också ansett det angeläget att tillgodose de starka önskemål om en inhemsk lagstiftning rörande inskrivning av rätt till luftfartyg även oavsett konventionen, som under utredningen framkommit från det praktiska livets sida.

Vid utformningen av ifrågavarande lagstiftning har de sakkunniga funnit det ligga nära till hands att söka anknytning till föreliggande inskrivningslagstiftning på andra rättsområden. De sakkunniga har därvid främst beaktat 1901 års lagstiftning om inteckning i sjögående fartyg, vilken de ansett ha, trots vissa vid dess tillkomst uttalade farhågor, visat sig i praktiken fylla sin uppgift på ett i det väsentliga tillfredsställande sätt.

Självfallet har de sakkunniga avvikit från fartygsinteckningslagstiftningen i den mån sådant varit påkallat med hänsyn till innehållet i konventionen. Därjämte har de ansett det bäst överensstämma med konventionens anda att i förslaget införa stadganden om ägarehypotek, varvid ledning i det stora hela kunnat hämtas från 1912 års lagstiftning på fastighetsrättens område.

De sakkunniga har betonat, att förebilderna för den av dem föreslagna lagstiftningen är tämligen ålderstigna och i betydande omfattning bygger på den utformning, som år 1875 gavs åt inskrivningsväsendet på fastighets-

rättens område. Det vore enligt de sakkunnigas mening endast naturligt att den gällande lagstiftningen numera i åtskilliga avseenden icke längre stode i full överensstämmelse med rådande privaträttsliga och inskrivningsrättsliga uppfattning.

De sakkunniga har funnit det vara i och för sig önskvärt, att man kunnat i dessa avseenden giva den nya lagstiftningen en mera modern utformning. De har emellertid beaktat, att lagberedningen för närvarande är sysselsatt med att reformera inskrivningsrätten i fråga om fast egendom, och ansett det icke vara lämpligt att söka föregripa resultatet av lagberedningens arbete. Den starka önskvärdheten av en lagstiftning om inskrivning av rätt till luftfartyg har ansetts utesluta att man avvaktar de resultat, till vilka lagberedningen kan komma. De sakkunniga har därför funnit övervägande skäl tala för att man nu stannar för en avfattning, som nära ansluter sig till den bestående inskrivningslagstiftningen, och låter den nya lagstiftningen bli föremål för revision, sedan inskrivningsrätten på fastighetsväsendets område blivit moderniserad.

Med denna de sakkunnigas inställning sammanhänger, att de sakkunniga, när de övervägt vilka rättigheter av de i inskrivningskonventionen art. I angivna, som bör få inskrivas här i riket, har stannat för att föreslå, att beträffande luftfartyg ingen annan inskrivning må komma i fråga än penninginteckning av sedvanlig svensk typ. De har väl funnit vissa skäl tala till förmån för att möjlighet beredes till privaträttslig inskrivning av äganderätt och nyttjanderätt till luftfartyg men också framhållit, att införande av sådan inskrivning förutsätter att ståndpunkt tages till en serie delvis invecklade och omstridda problem, vilka knappast borde lösas allenast i fråga om luftfartyg; det vore lämpligast att samtliga frågor om inskrivning av äganderätt eller nyttjanderätt till lös egendom och de materiella rättsverkingarna av sådan inskrivning bleve lösta i ett sammanhang.

De sakkunniga har emellertid såsom viss ersättning för inskrivning av äganderätt till luftfartyg och för att såvitt möjligt tillförsäkra fartygens ägare vissa av konventionen erbjudna förmåner föreslagit att äganderätt till sådant fartyg skall få antecknas i inskrivningsboken.

Vid uppgörandet av sitt förslag till införlivande av inskrivningskonventionen med svensk rätt har de sakkunniga eftersträvat att såvitt möjligt föreslå regler, som kan tillämpas lika å svenska luftfartyg och å andra fördragsslutande staters luftfartyg. De har sålunda föreslagit, att man även i Sverige skall kunna inteckna reservdelar till luftfartyg och att de luftpant-rätter, vilkas erkännande konventionen medger, skall kunna uppkomma också här i riket. Uppenbarligen måste dock i vissa avseenden särregler gälla för utländska luftfartyg.

Det viktigaste av de sakkunnigas författningsförslag är förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg, som i huvudsak innehåller stadgan den om inteckning i sådant fartyg. Utöver vad som framgår av vad nyss anförts torde här främst böra framhållas, att de sakkunniga föreslår att inteckning skall få meddelas för samma fordran i flera luftfartyg. De till-

mötesgår därmed önskemål, vilka framförts både under förarbetena till inskrivningskonventionen och i de yttranden som infordrats av de sakkunniga. Det sålunda föreslagna institutet skiljer sig emellertid i ett väsentligt avseende från gemensam inteckning i fast egendom. De olika luftfartygen — och likaså ett lager av reservdelar, som är gemensamt intecknat med ett eller flera luftfartyg — skall nämligen svara primärt solidariskt för hela det intecknade beloppet.

De sakkunniga har ansett att, liksom fallet är beträffande sjögående fartyg, ett privaträttsligt inskrivningsväsen bör upprättas vid sidan av det offentlighetsrättsliga registret och förläggas till Stockholms rådhusrätt, där inskrivningsbok för luftfartyg skall föras. Den offentlighetsrättsliga registreringen skall liksom förut ske i det hos luftfartsstyrelsen förda luftfartygsregistret.

De nu i förordningen den 26 maj 1922 om luftfart ingående föreskrifterna om den offentlighetsrättsliga registreringen av luftfartyg har översetts av de sakkunniga. Vidare har de sakkunniga utarbetat med motsvarande stadganden i sjölagen nära överensstämmande regler om bärgning av luftfartyg, i vilka regler bestämmelser om luftpanträtt ingår. Både föreskrifterna om registrering och reglerna om bärgning avses skola ingå i den luftfartslag, som är under utarbetande hos de sakkunniga, men har för tiden till dess denna lag kan träda i kraft utbrutits till en särskild lag om registrering av luftfartyg och om bärgning.

Såsom en tredje huvudförfattning har de sakkunniga föreslagit en lag i anledning av Sveriges tillträde till inskrivningskonventionen. Detta lagförslag innehåller de särbestämmelser, som erfordras dels beträffande främmande konventionsstaters luftfartyg jämte tillhörande reservdelslager, dels i fråga om luftpanträtter som uppkommit i främmande konventionsstat och dels rörande spörsmålet, hur i annan konventionsstat tidigare registrerade luftfartyg kan överföras till det svenska luftfartygsregistret.

Av de talrika följdörfattningar, som föreslås av de sakkunniga, bör i främsta rummet nämnas lagen om ändring i vissa delar av handelsbalken och lagen om ändring i vissa delar av utsökningslagen. Det förra av dessa lagförslag innehåller huvudsakligen av konventionen föranledda stadganden om förmånsrätt i luftfartyg, medan det senare upptager omfattande bestämmelser rörande utmätning och exekutiv försäljning av luftfartyg. Följdändringar har därjämte föreslagits i åtskilliga andra lagar, bl. a. konkurslagen och strafflagen.

Remissyttrandena. Det av de sakkunniga framlagda förslaget har i sina huvudgrunder tillstyrkts eller lämnats utan väsentliga erinringar i alla de avgivna remissyttrandena.

Göta hovrätt, som begränsat sin granskning till förslagets allmänna grunder, förklarar kort och gott att denna granskning ej givit hovrätten anledning till erinran. Samma förklaring avgives av *statskontoret*, som främst bedömt förslaget från de förhållanden som avser ämbetsverkets förvaltning

av luftfartslånefonden och den från denna fond bedrivna låneverksamheten.

Lagberedningen anför beträffande de allmänna utgångspunkterna för utformningen av lagstiftningen:

Vad angår de inskrivningsrättsliga delarna föreligga vissa beröringspunkter med inskrivning rörande fast egendom. Såsom de sakkunniga framhållit, har ock förutom inskrivningsväsendet rörande fartyg även gällande lagstiftning rörande inskrivning i fast egendom fått tjäna till förebild. I åtskilliga hänseenden torde sistnämnda lagstiftning icke motsvara de anspråk som numera måste ställas på inskrivningsväsendet. Detta gäller ej minst den centrala del av ämnet som angår panträtt. Särskilt på denna punkt torde det förslag till ny jordabalk, som är under utarbetande, komma att innefatta väsentliga avvikelser från de remitterade förslagen. Sålunda må erinras att lagberedningen i sitt förslag icke har för avsikt att upptaga någon motsvarighet till de nuvarande gemensamma inteckningarna. För att tillgodose det syfte som ligger till grund för den gemensamma inteckningen ämnar lagberedningen föreslå ett annat institut, benämnt inskrivningsenhet. Detta institut innebär att fastigheter, vilka äro i en ägares hand, må kunna sammanföras till en inskrivningsenhet med verkan att å enheten skola i inskrivningsrättsligt hänseende tillämpas de regler som eljest gälla i fråga om fastighet. Huruvida de synpunkter som ligga till grund för det remitterade förslaget bestämmelser i denna del skulle kunna komma till sin rätt genom en motsvarande anordning beträffande luftfartyg har, såvitt framgår av betänkandet, icke varit föremål för närmare övervägande. — Angående det sätt, varå lagstiftningen från de valda utgångspunkterna utformats, har lagberedningen vid sin genomgång icke funnit anledning till någon mera väsentlig erinran.

Lagberedningen framhåller emellertid, att förslaget avsåge ämnen, som i stort sett låge utanför beredningens nuvarande arbetsområde och att beredningen av denna anledning icke ansåge sig i stånd att ingå på någon saklig granskning av förslagen. Beredningen har endast berört ett spörsmål av lagteknisk natur, nämligen frågan om inarbetandet i utsökningslagen av de erforderliga exekutionsrättsliga reglerna. Härom anför beredningen:

Uppenbarligen föreligga stora svårigheter att i utsökningslagen inpassa de särskilda exekutiva stadganden som ansetts erforderliga. Den redan nu genom upprepade tillägg och översarbetningar i hög grad försvårade överblicken över utsökningslagens principala stadganden kommer genom förslaget ytterligare att fördunklas. Det kan därför ifrågasättas, huruvida ej i en särskild lag bort upptagas de avvikande bestämmelserna med hänvisning i tillämpliga delar till utsökningslagen. För de sakkunnigas ståndpunkt kan visserligen åberopas, att motsvarande tillvägagångssätt använts i fråga om sjöående fartyg. Beträffande sådana fartyg äro dock avvikelserna från de allmänna reglerna avsevärt mera begränsade och deras inpassande i den äldre lagtexten har kunnat ske utan att sammanhanget i högre grad brutits. För de exekutiva myndigheterna, som väl endast i ett fåtal fall komma att syssla med den nya lagstiftningen, torde det ock innebära en lättnad, att de förekommande avvikelserna åtminstone tills vidare och i avbidan på en reform av utsökningsrätten i dess helhet sammanföras i en särskild lag. Enligt lagberedningens mening hör denna fråga upptagas till förnyat övervägande.

Svenska bankföreningen hälsar med tillfredsställelse att det ur många synpunkter betydelsefulla problemet om utnyttjande av luftfartyg såsom säkerhet för kredit genom de sakkunnigas förslag bragts ett viktigt steg närmare sin lösning. Föreningen ansluter sig också i stort sett till de allmänna principer, varpå de sakkunnigas förslag är grundat, och de erinringar föreningen framför avser väsentligen detaljfrågor. Beträffande dessa erinringar gör föreningen följande sammanfattande anmärkning:

Det är självfallet, att de sakkunniga vid utformningen av sitt förslag tagit hänsyn till gällande inskrivningsrättsliga regler och då särskilt till lagstiftningen om inteckning i fartyg. Reglerna om inteckning i fast egendom behandlas ju för närvarande av lagberedningen och en reform av detta inteckningssystem kan alltså så småningom förväntas, i samband varmed även samtliga övriga inteckningsrättsliga författningar torde komma att revideras. Lagen om inteckning i fartyg, som nu är mera än femtio år gammal, motsvarar enligt allmän uppfattning icke längre på alla punkter de önskemål, som måste ställas på en ändamålsenlig lagstiftning i ämnet. Vid de sakkunnigas arbete ha icke sällan uppkommit fall, då en i och för sig ändamålsenlig lösning av ett problem skulle komma att avvika från det sätt, varpå motsvarande fråga behandlats t. ex. i inteckningsförordningen eller fartygsinteckningslagen. De sakkunniga ha därvid med hänvisning till den blivande allmänna inskrivningsreformen i regel valt att utforma sitt förslag så, att överensstämmelse skulle erhållas med gällande bestämmelser. Bankföreningen delar den principiella uppfattning, efter vilken de sakkunniga sålunda arbetat. Det är dock bankföreningens mening, att de sakkunniga med fördel kunnat i något större utsträckning avvika från fartygsinteckningslagens bestämmelser, nämligen där dessa — utan att likväl strida mot mera allmänna inteckningsrättsliga principer — uppenbarligen äro föråldrade och icke ändamålsenliga med hänsyn till nuvarande förhållanden. Den allmänna reform av vår inskrivningsrätt, som torde bli resultatet av lagberedningens arbete, kan ju dröja åtskillig tid ännu och det kan då icke vara välbetänkt att för denna tid lagfästa från början föråldrade regler för inteckning i luftfartyg.

Bland de erinringar på särskilda punkter som bankföreningen framför må i detta sammanhang nämnas, att föreningen understryker att vissa nackdelar vore förenade med ett system med två, av olika myndigheter förda register, vilka båda skulle äga betydelse i privaträttsligt hänseende.

Departementschefen. Under förarbetena till inskrivningskonventionen liksom under de sakkunnigas sysslande med det uppdrag, som nu är i fråga, har det framstått såsom en viktig angelägenhet att tillgodose luftfartens kreditbehov. Yrkesmässig civil luftfart kan numera icke bedrivas utan att avsevärt kapital står till förfogande. I all synnerhet gäller detta den regelbundna lufttrafiken. Ett flygplan som användes för trafik mellan kontinenterna eller eljest där stora enheter erfordras kostar flera miljoner kronor. Inom en nära framtid — då reaktionsdriften kan beräknas komma att i betydande omfattning utnyttjas även för den civila samfärdseln — ökas kapitalbehovet ytterligare. Bakom denna utveckling mot större och mera kapitalkrävande luftfartyg ligger i främsta rummet hänsyn till drifts-ekonomien och därmed förbundna konkurrenssynpunkter. Erfarenheten har,

åtminstone såvitt rör de luftfartyg som kommit till användning hos oss, visat att större och dyrbarare enheter bättre än sina mindre och billigare föregångare tillåtit luftfart med tillfredsställande förräntning och amortering av det i luftfartygen nedlagda kapitalet.

Vad jag nu anfört rörande den regelbundna lufttrafiken äger i stor utsträckning tillämpning även på andra former av luftfart, ehuru de enskilda luftfartygen där genomgående är mindre kapitalkrävande. Jag vill här endast erinra om sådan verksamhet som luftfart för distribution av tidningar, taxiflyg och bekämpning av skadeinsekter från luften.

Genom inrättandet av luftfartslånefonden har statsmakterna erkänt luftfartens stora kreditbehov. De nu framlagda lagförslagen har till syfte att till skapa ett institut, varigenom luftfartsnäringen beredes möjlighet att såsom säkerhet för beviljad kredit lämna inteckningar i luftfartyg. Härigenom öppnas ökade kreditmöjligheter för luftfarten samtidigt som förslaget tillgodoser kreditgivarnas — alltså även statsverkets — intressen genom att erbjuda dem en betydelsefull garanti för att lämnad kredit blir vederbörligen återbetald. Den säkerhet som en inteckning i luftfartyg erbjuder är så till vida osäker som man måste räkna med risken för att luftfartyget råkar ut för flyghaveri. Gentemot denna risk kan inteckningshavaren emellertid skydda sig genom att tillse att erforderlig försäkring tagits och vidmakthålles. En ytterligare ökning av inteckningssäkerheten kan erhållas genom att samma fordran intecknas i flera luftfartyg och risken sålunda fördelas.

Det är givet att värdet av rättigheter i luftfartyg är i hög grad beroende av den omfattning i vilken rättigheterna är internationellt erkända. Den fulla äganderätten till luftfartyg torde redan enligt den internationella privaträttens regler vara i godtagbar mån skyddad i det övervägande antalet av de stater, där lufttrafik med svenska luftfartyg kan beräknas komma att äga rum. Inteckning för fordran eller annan rättighet åtnjuter däremot ej önskvärt skydd. För närvarande kan i olika stater rättigheter av skilda slag tillerkännas förmånsrätt framför en inteckning och därmed allvarligt äventyra dess värde. En anslutning från vår sida till konventionen innebär en garanti för att inteckningen åtminstone i övriga fördragsslutande stater blir vederbörligen skyddad. Blott få länder har ännu biträtt konventionen, men det kan väntas att anslutningen snart kommer att öka. Inom en nära framtid torde bl. a. Danmark och Norge komma att biträda konventionen.

Vad sålunda anförts synes mig böra föranleda att Sverige nu biträder inskrivningskonventionen och att vi genomför den på området erforderliga lagstiftningen. Denna lagstiftning måste uppläggas efter två huvudlinjer. Dels bör frågan om inskrivning här i riket av rätt till luftfartyg göras till föremål för reglering, och dels bör bestämmelser meddelas angående erkännande här i riket av rättigheter som är inskrivna i andra konventionsstater. Bestämmelser i det senare avseendet är erforderliga med hänsyn till våra åligganden vid anslutning till konventionen.

Såsom framgår av den förut lämnade redogörelsen för konventionen innehåller denna i huvudsak blott kollisionsnormer. Den ger sålunda i allmänhet

ej några anvisningar om vilket innehåll som den materiella rätten i konventionsstaterna bör ha. Under sådana förhållanden kommer vi att vid anslutning till konventionen i det stora hela bibehålla vår frihet att på det sätt, som vi själva önskar, utforma de regler som skall gälla för inskrivning av rättigheter här i riket. De sakkunniga har valt den naturliga vägen att utarbete dessa regler med nära anknytning till den inskrivningslagstiftning som vi redan har på andra rättsområden. I främsta rummet har 1901 års lag om inteckning i sjögående fartyg fått tjäna såsom förebild. En konsekvens härav, som de sakkunniga varit fullt medvetna om, är att lagstiftningen icke i alla avseenden kan göras fullt tidsenlig. De sakkunniga har emellertid förutsatt att en revision får ske i samband med att inskrivningsväsendet på fastighetsrättens område moderniseras.

Enligt de sakkunnigas förslag skall ett privaträttsligt inskrivningsväsen för luftfartyg anordnas vid Stockholms rådhusrätt. Inskrivningsärendena skall vid nämnda rådhusrätt handläggas av en särskild inskrivningsdomare, som över sådana ärenden för en särskild inskrivningsbok för luftfartyg. Vid sidan härav bibehålles — med oförändrad karaktär och med samma uppgifter som för närvarande — den offentlighetsrättsliga registreringen hos luftfartsstyrelsen. Enligt förslaget skall i likhet med vad som gäller beträffande sjögående fartyg endast panträtt för fordran kunna inskrivas. Äganderätt till luftfartyg skall sålunda ej bli föremål för inskrivning. Detta innebär att vi i fråga om luftfartyg ej får någon motsvarighet till institutet lagfart å fast egendom. Det är emellertid avsett att ägarens namn skall antecknas icke blott i det hos luftfartsstyrelsen förda registret utan även i inskrivningsboken. I övrigt har de sakkunniga vid utformningen av förslaget strävat efter att — i den mån detta varit förenligt med den nyss angivna allmänna utgångspunkten för arbetet — tillskapa bestämmelser som medför likartad reglering för sådana rättigheter i luftfartyg, som inskrivits i Sverige, och för de i andra konventionsstater inskrivna rättigheterna.

Förslaget innehåller ett mycket vidlyftigt lagmaterial. Reglerna om inskrivning av rättigheter här i riket har sammanförts i en lag om inskrivning av rätt till luftfartyg. Då det är avsett att endast sådana luftfartyg som registrerats hos luftfartsstyrelsen skall få intecknas, har det blivit nödvändigt att i samband härmed i viss omfattning revidera de gällande bestämmelserna om sådan registrering. Bestämmelser om registrering har jämte vissa regler om s. k. luftpanträtt — en motsvarighet till sjöpanträttsinstitutet — införts i en särskild lag. Denna avses emellertid få endast provisorisk karaktär, då bestämmelserna i densamma sedermera skall inarbetas i en luftfartslag som de sakkunniga för närvarande förbereder. De bestämmelser som avser erkännande här i riket av inskrivning i annan konventionsstat skall enligt förslaget ingå i en särskild lag i anledning av Sveriges tillträde till inskrivningskonventionen. Till de nämnda lagförslagen ansluter ett stort antal andra lagförslag, bl. a. avseende de exekutionsrättsliga förhållandena.

Som tidigare nämnts har de sakkunniga vid utarbetandet av lagförslagen

samrått med representanter för luftfarten och kreditinstitutionerna. De har sålunda haft tillfälle att beakta praktiska önskemål från dem som närmast beröres av lagstiftningen. Vid remissbehandlingen av de sakkunnigas förslag har icke heller framkommit några väsentliga erinringar mot förslaget. Lagberedningen, som för närvarande är sysselsatt med revision av inskrivningsväsendet rörande fast egendom, har vid sin granskning av förslaget ej funnit anledning till någon mera väsentlig erinran mot det sätt, varpå lagstiftningen från de valda utgångspunkterna utformats. Även jag finner förslaget vara väl ägnat att läggas till grund för lagstiftning i ämnet. Jag vill således ansluta mig till ståndpunkten att en privaträttslig inskrivning för luftfartyg bör anordnas såsom ett särskilt institut vid sidan av den offentlighetsrättsliga registreringen, ehuru man med ett sådant system ej kan undgå dubbelregistrering i vissa avseenden. De punkter där jag med hänsyn till yrkanden som framställts i remissyttrandena eller av annan anledning funnit avvikelser från förslaget motiverade berör detaljer utan nämnvärd betydelse i fråga om huvudgrunderna för lagstiftningen. Jag vill här endast nämna en punkt där avvikelse skett, nämligen beträffande frågan om möjlighet att inteckna flera luftfartyg för samma fordran. Lagberedningen har antytt, att beredningen ej har för avsikt att i sitt blivande förslag upptaga någon mot svarighet till de nuvarande gemensamma inteckningarna i fast egendom men att den för tillgodoseende av det syfte som ligger till grund för den gemensamma inteckningen ämnar föreslå ett annat institut, benämnt inskrivningsenhet. Jag har funnit lämpligt att man i fråga om inteckning i luftfartyg i viss mån anknyter till denna tanke. Detta har i departementsförslaget kommit till uttryck bl. a. däri att särinteckningar icke tillåtes i det fall då flera luftfartyg är intecknade för samma fordran.

I formellt avseende har en del jämkningar i förslaget vidtagits. Den viktigaste av dessa gäller reglerna om exekution i luftfartyg. I de sakkunnigas förslag har dessa regler inarbetats i utsökningslagen. Såsom lagberedningen påpekat blir härigenom den redan nu svåröverskådliga utsökningslagen ytterligare tillkrånglad i sin redaktionella utformning. De regler som har samband med själva utmätningen kan emellertid knappast med fördel utbrytas ur utsökningslagen. Däremot har jag ansett lagstiftningen vinna i reda och överskådlighet genom att bestämmelserna rörande exekutiv försäljning av luftfartyg och vad därmed äger samband överföres till en särskild lag.

Då jag härefter övergår till en redogörelse för de särskilda lagförslagen kan jag i väsentliga delar inskränka mig till en hänvisning till de motiv som åtföljer de av de sakkunniga utarbetade förslagen. I det följande beröres alltså endast sådana spörsmål som behandlats i remissyttrandena eller som jag eljest ansett mig böra upptaga till särskilt övervägande.

III. De särskilda lagförslagen.

Förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg.

Inledande bestämmelser.

1 §.

Denna paragraf saknar motsvarighet i de sakkunnigas förslag.

Departementschefen. En viktig grundsats vid utarbetandet av förslaget till inskrivningslag har varit att endast luftfartyg som är infört i det svenska luftfartygsregistret skall kunna intecknas här i landet. Även de anteckningar beträffande luftfartyg, som föreskrives i lagen och som har till huvudsakligt syfte att skydda inteckningsrätten, har betydelse blott beträffande här registrerade fartyg. Det synes lämpligt att denna grundprincip kommer till uttryck i en inledande paragraf. I första stycket av förevarande paragraf har därför utsagts, att vad i lagen är stadgat om inteckning i luftfartyg och om vissa anteckningar beträffande sådant fartyg äger tillämpning å luftfartyg, som är infört i det svenska luftfartygsregistret.

Med förslagets ständpunkt, att endast i luftfartygsregistret införda luftfartyg må intecknas, har frågan om den närmare innebörden av begreppet luftfartyg icke någon egentlig betydelse för tillämpningen av inskrivningslagen. Beträffande denna fråga hänvisas till vad som anföres vid 1 § i förslaget till lag om registrering av luftfartyg m. m.

Inskrivningslagen har till huvudsaklig uppgift att reglera verkningarna av här i riket verkställd inskrivning av rätt till luftfartyg. Frågan om de grunder efter vilka inskrivning som sker i vissa främmande stater skall erkännas i Sverige behandlas i förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg. Med hänsyn till det nära sambandet mellan dessa båda lagar torde i inskrivningslagen böra intagas en erinran om tillträdeslagen. En dylik erinran har införts såsom ett andra stycke av 1 §.

2 §.

Paragrafen motsvarar 1 och 2 §§ i de sakkunnigas förslag.

De sakkunniga har i 1 § angivit vad som skall anses såsom inskrivningsärenden rörande luftfartyg (ärenden som angår inskrivning av rätt till luftfartyg eller avser i lagen föreskrivna anteckningar om förhållande av betydelse för rätt till sådant fartyg) och därjämte i paragrafen infört stadgande om att sådana ärenden skall upptagas av den inskrivningsdomare vid Stockholms rådhusrätt som är därtill utsedd. I 2 § av de sakkunnigas förslag föreskrives, att särskild inskrivningsbok skall föras över inskrivningsärenden rörande luftfartyg och att denna bok skall innehålla upplägg för varje fartyg, beträffande vilket inskrivningsärende förekommer. De sakkunniga har övervägt att i förslaget upptaga en regel om att mål om utsökan-

de av fordran ur intecknat luftfartyg eller om giltigheten av meddelad inteckning alltid skall handläggas vid Stockholms rådhusrätt men på anförda skäl stannat för att ej föreslå en dylik bestämmelse.

Stockholms rådhusrätt har intet att erinra mot förslaget att inskrivningsärenden rörande luftfartyg upptages vid rådhusrätten och förklarar sig förutsätta att Stockholms stad kommer att ställa medel till förfogande för den händelse behov av extra arbetskraft på grund därav skulle uppstå.

Hovrätten för Västra Sverige anmärker att enligt förslaget forumreglerna i 10 kap. rättegångsbalken komme att bli tillämpliga, därest inteckningshavare ville vid domstol utsöka sin fordran eller om tvist yppades om giltigheten av meddelad inteckning. Rättegångsbalkens forumregler kunde vid tillämpningen — särskilt i fråga om luftfartyg som ägdes av utlänning — föranleda tvekan om vilken domstol som vore rätt forum. Med hänsyn därtill och till de omständigheter som de sakkunniga funnit tala för en enda behörig domstol funne hovrätten övertvägande skäl tala för att ifrågavarande mål borde upptagas av Stockholms rådhusrätt.

Departementschefen. På de skäl som de sakkunniga anfört finner jag det mest rationellt att inskrivningsärenden rörande luftfartyg — i likhet med ärenden angående inteckning i sjögående fartyg — centraliseras till Stockholms rådhusrätt. Det är tydligt att en dylik centralisering ur vissa synpunkter kan vara önskvärd även beträffande mål om utsökande av intecknad fordran och om giltigheten av meddelad inteckning. Detta spörsmål torde dock böra behandlas i samband med utarbetandet av förslag till luftfartslag.

Med anledning av att i departementsförslaget införts en inledande paragraf, som saknar motsvarighet i de sakkunnigas förslag, har 1 och 2 §§ i de sakkunnigas förslag sammanslagits och ingår såsom första resp. andra stycke i förevarande paragraf. Vissa ändringar i avfattningen har därjämte vidtagits. Sålunda har det ej ansetts erforderligt att såsom en särskild term i lagen upptaga begreppet inskrivningsbok för luftfartyg. Vidare har föreskriften att inskrivningsboken skall innehålla upplägg för varje luftfartyg, beträffande vilket inskrivningsärende förekommer, uteslutits. Bestämmelse härom kan lämpligen meddelas i den tillämpningskungörelse som skall utfärdas.

Om beviljande av inteckning.

3 §.

Första och tredje styckena motsvarar 3 § i de sakkunnigas förslag, medan andra stycket saknar motsvarighet i sakkunnigförslaget.

De sakkunnigas förslag stadgar att luftfartyg, som är infört i luftfartygsregistret, må med ägarens medgivande intecknas till säkerhet för fordran å visst belopp i penningar. Jämlikt förslaget får ej inteckning meddelas i fartygslott. Enligt vad som uttalas i motiven har de sakkunniga övertvägt att föreslå en begränsning av inteckningsmöjligheten på så sätt att allenast

luftfartyg med viss minsta flygvikt finge intecknas. På anförda skäl har de sakkunniga emellertid ansett att alla registrerade luftfartyg bör få intecknas. Vidare har spørgsmålet huruvida inteckning må kunna meddelas i luftfartyg under byggnad varit föremål för öfvervägande hos de sakkunniga, vilka dock stannat för att icke i förslaget upptaga bestämmelser om sådan inteckning.

Luftfartsstyrelsen har i sitt yttrande erinrat om att styrelsen på ett tidigare stadium av utredningsarbetet ifrågasatt om icke en begränsning av inteckningsmöjligheten till att gälla luftfartyg med en högsta tillåten flygvikt öfverstigande 1 500 kilogram borde införas. Emellertid hade även mindre flygplan i större utsträckning än väntat kommit att användas i yrkesmässig luftfart, nämligen för vissa speciella ändamål såsom malmletning samt skogs- och jordbruksvårdande åtgärder. Härvid hade vissa lånebehov gjort sig gällande. Med hänsyn därtill och till styrelsens mindre goda erfarenhet av avbetalningsköp av flygplan samt till vad de sakkunniga anført ville styrelsen för sin del tillstyrka att någon begränsning med hänsyn till flygvikten ej stadgades. *Svenska aeroklubben* uttalar stor tillfredsställelse med att enligt de sakkunnigas förslag alla registrerade luftfartyg blir inteckningsbara.

Frågan om möjligheten att medgiva inteckning i luftfartyg under byggnad beröres av *bankföreningen*, som framhåller att det utan tvivel skulle vara av stor praktisk betydelse, om en kreditgivares rätt kunde skyddas redan under byggnadstiden. De skäl som de sakkunniga anført till stöd för sin uppfattning syntes emellertid giva ett gott stöd för att spørgsmålet icke borde lösas i samband med att lagstiftningen i öfrigt genomfördes, men det vore lämpligt att problemet upptoges till särskilt öfvervägande.

Departementschefen. Det synes ej vara anledning till erinran mot ståndpunkten att inteckning i luftfartyg bör få medgivas utan begränsning med avseende å luftfartygets storlek. Jag ansluter mig även till de sakkunnigas åsikt beträffande spørgsmålet om inteckning i luftfartyg under byggnad, och jag har sålunda icke upptagit några bestämmelser om sådan inteckning i förslaget.

Fartygsinteckningslagen innehåller i 1 § förbud mot meddelande av inteckning i fartygslott eller i flera fartyg för samma fordran. I de sakkunnigas förslag har motsvarande förbud uppställts beträffande inteckning i lott av luftfartyg. På sätt den tidigare redogörelsen ger vid handen uppställer däremot förslaget icke något hinder mot att flera luftfartyg intecknas för samma fordran. En dylik anordning anses enligt vad som framgår av de sakkunnigas motiv ägnad att stärka kreditmöjligheterna för luftfarten. Såsom framgår av 17 § är det emellertid icke avsett att efterlikna de gemensamma inteckningar som förekommer inom fastighetsrätten, utan varje intecknat luftfartyg skall primärt svara för hela det intecknade beloppet. Jag har ej velat motsätta mig förslaget i denna del, men som jag förut framhållit har jag funnit lämpligt att i viss mån anknyta till lagberedningens tanke att tillskapa en inskrivningsenhet. Inteckning av samma fordran i flera luftfartyg torde sålunda böra tillåtas endast under förutsättning att icke något av

luftfartygen besväras av särinteckning, och ett luftfartyg som jämte annat luftfartyg blivit intecknat för samma fordran bör icke sedermera få intecknas särskilt. Härigenom undviker man komplicerade och slumpartade situationer vid exekutiv försäljning.

Vid avfattningen av första stycket i paragrafen har framhävts, att meddelandet av inteckning innebär inskrivning av rättighet till skillnad från de anteckningar av olika slag som föreskrives i lagen.

4 §.

Paragrafen motsvarar första och tredje styckena av 16 § i de sakkunnigas förslag.

De sakkunniga har i första stycket av 16 § upptagit stadgande om att inteckning i luftfartyg må beviljas eller utsträckas att omfatta jämväl fartygsägaren tillhörigt lager av reservdelar eller honom tillkommande lott i sådant lager, såvida delarna till art och ungefärligt antal förtecknats i fordringshandlingen eller i därvid fogad bilaga och förvaras på angivna platser här i riket eller i stat som biträtt inskrivningskonventionen. I tredje stycket av 16 § har de sakkunniga infört definition av begreppet reservdelar. Förslaget om inteckning i reservdelar ansluter till art. X i nämnda konvention. De sakkunniga har anfört att vissa principiella och praktiska svårigheter kan vara förbundna med att införa ett dylikt institut. Med hänsyn till önskvärdheten att uppnå överensstämmelse med konventionen och då institutet kan väntas medföra vissa fördelar i form av vidgade kreditmöjligheter för luftfartyg har de sakkunniga emellertid ansett sig böra upptaga bestämmelser i ämnet i förslaget. Det är icke avsett att tillskapa någon självständig inteckning i reservdelar, utan en förutsättning är att inteckning meddelats eller samtidigt meddelas i ett eller flera luftfartyg. Under de sakkunnigas behandling av frågan har invändning framförts mot kravet att förvaringsplatserna för reservdelarna skall vara belägna i Sverige eller i stat som biträtt inskrivningskonventionen, varför även möjligheten att kunna inteckna reservdelar liggande i icke-konventionsstater övervägts. De sakkunniga har dock ansett vad sålunda ifrågasatts näppeligen stå i överensstämmelse med konventionens ståndpunkt i detta avseende och i samband därmed framhållit att i avsaknad av stöd i konventionen ett stadgande i den antydda riktningen i praktiken skulle visa sig ha ringa värde.

Bankföreningen anser det lämpligt att även reservdelslager utplacerade i stater som icke biträtt inskrivningskonventionen får intecknas. Ur kreditgivarens synpunkt vore det ett intresse, att samtliga till en flyglinje hörande reservdelslager omfattades av panträtten. Särskild betydelse skulle en sådan regel få om kreditgivaren för kortare eller längre tid nödgades övertaga driften. Att konventionen på denna punkt intoge en snävare ståndpunkt borde enligt bankföreningens mening ej utgöra hinder för att den nationella lagstiftningen utformades på ett ändamålsenligt sätt.

Aktiebolaget Aerotransport berör de fall, att nya flygrouter upplägges eller att trafiken på en linje flyttas från en tidigare använd flygplats till en ny, i

vilka fall fråga kunde uppkomma att flytta intecknade reservdelar till nya flygplatser. Det borde då finnas teknisk möjlighet att få en redan existerande reservdelsinteckning genom beslut av inskrivningsdomaren utsträckt till att omfatta sådan ny plats.

Departementschefen. Såsom framgår av den föregående redogörelsen har förslaget om inteckning i reservdelar utformats i nära anslutning till inskrivningskonventionen. Det föreslagna institutet ger anledning till vissa betänkligheter, då det ej i alla avseenden synes uppfylla de krav man har anledning att ställa på ett panträttsinstitut. Å andra sidan kan det med hänsyn till våra internationella förbindelser medföra vissa nackdelar att frångå konventionens ståndpunkt i detta avseende. Jag vill därför icke motsätta mig att bestämmelser i ämnet upptages i lagen. Att här i riket inskriva rätt till egendom, som förvaras i icke-konventionsstat, synes mig ej böra komma i fråga. Möjligheten att inteckna reservdelar bör alltså i enlighet med de sakkunnigas förslag begränsas till reservdelar som förvaras här i landet eller i annan stat som biträtt inskrivningskonventionen.

I förevarande paragraf har de grundläggande bestämmelserna om inteckning i reservdelar upptagits. I första stycket har sålunda stadgats att inteckning i luftfartyg må beviljas eller utsträckas att gälla jämväl i lager av reservdelar, som tillhör fartygsägaren, eller i honom tillhörig lott av sådant lager, såvida delarna till art och ungefärligt antal förtecknats i fordringshandlingen eller därvid fogad bilaga och förvaras på angivna platser här i riket eller i stat som biträtt inskrivningskonventionen. Därjämte stadgas, genom hänvisning till 3 § andra stycket, att reservdelarna skall tillsammans med luftfartyget bilda en enhet i inteckningshänseende; det får alltså icke i luftfartyget finnas någon annan inteckning, som ej tillika gäller i samma reservdelslager. I andra stycket har upptagits definition på begreppet reservdelar. Begreppet anknyter nära till tillbehörsbegreppet, som behandlas i 14 §. Vad vid nämnda paragraf anföres om vad som skall anses såsom tillbehör har därför betydelse jämväl i fråga om reservdelar. Föremål, som ej är av sådan art att de kan utgöra tillbehör till luftfartyg eller ingå såsom delar av luftfartyg, får ej intecknas såsom reservdelar.

Med anledning av vad Aktiebolaget Aerotransport anfört vill jag tillägga att en inteckning, som redan omfattar på en eller flera platser förvarade reservdelar, självfallet kan sedermera utsträckas att avse på ytterligare platser upplagda reservdelar.

5 §.

Paragrafen motsvarar 4 § i de sakkunnigas förslag med en mindre jämkning i avfattningen.

6 §.

Denna paragraf motsvarar 5 och 6 §§ i de sakkunnigas förslag.

7 §.

Paragrafen motsvarar 7 § i de sakkunnigas förslag med vissa formella jämkningar. Någon motsvarighet till 8 § i sakkunnigförslaget har ej upptagits i departementsförslaget.

De sakkunniga har i 7 § sammanfört bestämmelser angående äganderättsprövningen i inteckningsärendet, i huvudsak motsvarande 6 § första stycket och 7 § första och andra styckena fartygsinteckningslagen. Till komplettering härav har de sakkunniga i 8 § infört bestämmelse, att inteckningsansökan ej må bifallas, därest den uppgivne ägarens rätt grundas å testamente, dom eller annan handling, som tager åt sig laga kraft, och det ej visas att handlingen blivit ståndande. Vidare stadgas i samma paragraf att, därest överlåtelse av luftfartyg är beroende av villkor, inteckningsansökan ej må bifallas, med mindre det visas att villkoret blivit uppfyllt.

Aktiebolaget Aerotransport har i sitt yttrande upptagit frågan om befohgenheten för bolaget att inteckna de på bolaget i Sverige registrerade flygplan, vilka inginge i Scandinavian Airlines Systems (SAS) luftflotta. Vid yttrandet har fogats en svensk översättning av konsortialavtalet mellan bolaget, Det Danske Luftfartselskab A/S och Det Norske Luftfartselskap A/S av den 8 februari 1951 om bildandet av SAS. Avtalet innehåller bl. a. bestämmelser om äganderätten till de i konsortiet ingående tillgångarna. Huvudregeln är att konsortiets tillgångar äges gemensamt av delägarna. Särskilda bestämmelser om äganderätten till de i konsortiet ingående flygplanen meddelas emellertid i avtalet. Bolaget förklarar sig utgå från att bestämmelserna i avtalet skall så förstås, att bolaget kan medgiva inteckning i de på bolaget registrerade flygplanen. I detta sammanhang upplyser bolaget, att Det Norske Luftfartselskap i Norge erhållit penninginteckning i de på samma sätt i SAS' flotta ingående, på selskapet registrerade flygplanen.

Hovrätten för Västra Sverige framför vissa erinringar mot den av de sakkunniga föreslagna 8 §. Det kunde bli föremål för tvekan, huruvida paragrafen skulle så förstås, att ansökningsen skulle avslås eller om den skulle förklaras vilande eller inteckningsärendet uppskjutas. Den uppkomna tveksamheten ökades, därest första stycket i 8 § jämfördes med 10 § i de sakkunnigas förslag, innebärande att om talan väckts om klander å den uppgivne ägarens fång eller om återgång därav, ansökningsen skulle förklaras vilande i avbidan på målets utgång. I motiven till andra stycket i den föreslagna 8 § hade utsagts, att bestämmelsen torde betaga avbetalningsköparen möjlighet att inteckna luftfartyg. Hovrätten ansåge att bestämmelsen icke med erforderlig tydlighet gäve uttryck åt en sådan innebörd. Den föreslagna lagtexten förde närmast tanken på suspensiva villkor vid vanligt köp. I detta sammanhang kunde påpekas att bestämmelsen i 14 § andra stycket i sakkunnigförslaget beträffande tillbehör till luftfartyg omnämnde avbetalningsköpet på sådant sätt att det med lätthet kunde identifieras.

Departementschefen. Frågan om prövningen av äganderätten till det luftfartyg som skall intecknas torde böra regleras i huvudsaklig överensstämmelse med fartygsinteckningslagen. Bestämmelser i ämnet ingår i förevarande paragraf, som motsvarar 7 § i de sakkunnigas förslag. Det synes ej vara påkallat att i lagtexten ingå på sådana spørsmål som avser äganderättens övergång vid köp och andra fång. Givet är att inskrivningsdomaren

även utan särskilt stadgande har att beakta sådana förhållanden som avses i den av de sakkunniga föreslagna 8 §. Det får i varje särskilt fall prövas i vad mån det fång som den uppgivne ägaren åberopar innefattar villkor av beskaffenhet att inskränka hans möjligheter att pantförskriva luftfartyget. Någon motsvarighet till 8 § i de sakkunnigas förslag har därför icke upptagits i departementsförslaget. Det finns ej heller anledning att i lagtexten reglera frågan om behörighet att medgiva inteckning i fall då luftfartyget på sätt Aktiebolaget Aerotransport angivit disponeras enligt konsortialavtal. Med anledning av vad hovrätten för Västra Sverige i detta sammanhang anfört vill jag framhålla, att inteckningsansökan kan förklaras vilande blott i det fall som avses i 10 §, d. v. s. då talan väckts om klander å den uppgivne ägarens fång eller om återgång därav. Eljest skall ansökningsingen avslås eller eventuellt uppskjutas, därest inskrivningsdomaren ej kan godtaga den i ärendet förebragta utredningen angående äganderätten (jfr 49 §).

8 §.

Denna paragraf saknar motsvarighet i de sakkunnigas förslag.

De sakkunniga har i motiven till 16 § diskuterat vilken utredning rörande äganderätten till reservdelar som borde krävas för beviljande av inteckning i sådana delar. Enligt de sakkunnigas mening måste kravet på utredningens fullständighet sättas något lägre beträffande reservdelar än beträffande själva luftfartygen. De sakkunniga har emellertid ansett särskilt stadgande kunna undvaras, då det kan antagas att den, som avser att bevilja försträckning mot säkerhet av inteckning i reservdelar, skaffar sig erforderlig kännedom om den erbjudna säkerheten och frågan sålunda torde sakna större praktisk betydelse.

Departementschefen. Jag delar åsikten att man icke kan ställa alltför stränga krav på utredningens fullständighet när det gäller prövningen av äganderätten till reservdelar, som skall intecknas. Om emellertid ingen bestämmelse i ämnet upptages, kan detta föranleda den uppfattningen, att någon äganderättsprövning ej alls skall äga rum. Jag vill därför förorda att i förevarande paragraf upptages föreskrift om att nöjaktig utredning skall förebringas till styrkande av att reservdelarna eller den lott av dessa, vari inteckningen skall gälla, tillhör luftfartygets ägare. Med denna avfattning ankommer det på inskrivningsdomaren att i varje särskilt fall bedöma tillförlitligheten av den utredning som förebringas och eventuellt kräva komplettering av densamma. I regel torde det ej finnas anledning att kräva företeende av fångeshandling, utan det torde vara tillfyllest med intyg av trovärdig person att reservdelarna befinner sig i fartygsägarens besittning. Beträffande reservdelar på utrikes ort bör sådant intyg i regel utfärdas eller bestyrkas av svensk beskicknings- eller konsulatstjänsteman.

9 §.

Paragrafen motsvarar 9 § i de sakkunnigas förslag med den ändringen, att även reservdelar omnämns.

10 §.

Paragrafen motsvarar 10 § i de sakkunnigas förslag med en formell jämkning.

11 §.

I denna paragraf, som med ett par formella jämkningar överensstämmer med 11 § i de sakkunnigas förslag, meddelas bestämmelser om det fall då inteckning sökes på grund av tidigare ägares medgivande. Första stycket avser det fall då inteckningen sökes innan ny ägares fång anmäles till luftfartygsregistret, medan i andra stycket förutsättes att inteckningen sökes samma dag eller därefter. I det fall som avses i första stycket utgör ej överlåtelsen hinder för inteckning. I andra styckets fall åter skall inteckningsansökningen avslås, såvida ej nye ägaren iklätt sig förbindelse att låta fartyget intecknas på grund av tidigare ägares medgivande eller eljest är med honom lika förbunden.

Hovrätten för Västra Sverige anmärker att det beträffande fall som avsåges i andra stycket ej framginge av stadgandet eller annan bestämmelse, hur inskrivningsdomaren, därest ny ägares fång anmälts till luftfartygsregistret samma dag som en inskrivningsdag, redan å inskrivningsdagen skulle erhålla kännedom därom. Därest luftfartsstyrelsen översände uppgiften per post, torde den gjorda anmälan i allmänhet komma till inskrivningsdomarens kännedom först efter inskrivningsdagen.

Departementschefen. Jämlikt 46 § i förslaget åligger det inskrivningsdomaren att när inskrivningsärende rörande luftfartyg förekommer skyndsamt från luftfartsstyrelsen anskaffa bevis om vad registret innehåller beträffande sådana förhållanden, vilka kan vara av betydelsen för ärendets behandling. Framför allt är det uppgift angående den registrerade ägaren som här kommer i fråga. Det synes ej behöfligt att härutöver tynga lagen med bestämmelser om hur inskrivningsdomaren skall erhålla kännedom om anmälan till luftfartygsregistret. Sådana bestämmelser har ej heller ansetts påkallade beträffande inteckning i sjögående fartyg.

12 §.

I de sakkunnigas förslag stadgas att, därest det upplyses att före den dag inteckningen söktes eller samma dag ansökningen gjordes luftfartyget eller lott däri tagits i mät, ansökningen skall avslås, såframt det ej visas att utmätningen upphört att gälla.

Departementschefen. Den grundsats som kommit till uttryck i det föreslagna stadgandet bör gälla även där inteckning sökes i reservdelar. För den händelse att av utredningen i inskrivningsärendet framgår att utmätning av reservdelarna skett, bör ansökningen liksom när fråga är om inteckning i luftfartyg avslås. Med hänsyn härtill har formuleringen av stadgandet något jämkats i jämförelse med sakkunnigförslaget.

Enligt 85 § utsökningslagen i dess föreslagna lydelse skall inskrivningsdo-

maren omedelbart underrättas om utmätning av luftfartyg, som är infört i luftfartygsregistret, eller av in-tecknade reservdelar. Däremot får icke in-skrivningsdomaren genom utmätningsmannens försorg besked om utmätning av oin-tecknade reservdelar. Därest in-teckning skulle meddelas i egen-dom som är utmätt, blir in-teckningen — i motsats till vad som gäller vid konkurs (se 13 och 37 §§ i förevarande lagförslag) — bestående. Vad angår utmätta reservdelar är det emellertid avsett att en tredjedel av värdet alltid skall förbehållas borgenärer utan in-teckning (se 14 § andra punkten för-slaget till lag med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luft-fartyg m. m.).

13 §.

Bestämmelsen motsvarar 13 § i de sakkunnigas förslag med allenast en formell jämkning.

Om in-tecknings verkan och omfattniing.

14 §.

De sakkunniga har i första stycket av paragrafen upptagit stadgande om att fordringsägare, som fått in-teckning i luftfartyg, skall njuta panträtt i fartyget. Enligt andra stycket omfattar panträtten jämväl motorer, propellrar, radioutrustning, instrument samt andra tillbehör, som anbragts i luftfartyget, även om de tillfälligt skilts därifrån. Därjämte stadgas att därest sådant föremål förvärvats under villkor att överlåtaren skall äga rätt att återtaga det, om förvärvaren åsidosätter vad honom åligger, eller att äganderätten därtill skall förbli hos överlåtaren intill dess betalning erlagts eller annan förutsättning uppfyllts, villkoret ej må göras gällande mot in-teckningshavaren. I motiven har de sakkunniga utförligt diskuterat den närmare innebörden av tillbehörsbegreppet. Genom uttrycket »anbragts i fartyget» förklarar de sakkunniga sig ha sökt ernå överensstämmelse med det i art. XVI i in-skrivningskonventionens engelska text förekommande uttrycket »installed therein». De sakkunniga anför i anslutning härtill, att genom det angivna uttryckssättet från panträtten uteslötes vissa utrustningsdetaljer men att det vore givet att, i den mån sådana föremål skulle finnas ombord å luftfartyget för att detta skulle anses luftvärdigt, de vore att inräkna bland fartygets tillbehör.

Bankföreningen anför beträffande tillbehörsbegreppet att det ur kredit-synpunkt vore önskvärt att in-teckning gällde i ett komplett luftfartyg. Den säkerhet in-teckningen medförde minskades, om från panträtten skulle undantagas sådana för luftfartygets användning och utnyttjande så viktiga föremål som de av de sakkunniga avsedda utrustningsdetaljerna. Om så bleve fallet, skulle t. ex. dessa föremål i händelse av luftfartygsägarens konkurs bli undandragna in-teckningshavaren, varjämte föremålen separat när som helst skulle kunna utmätas för annan borgenärs fordran, allt till påtagligt förfång för in-teckningshavaren. In-teckningen borde enligt bankföreningens uppfattning för att fylla sin funktion på ett ändamålsenligt sätt

omfatta alla sådana tillbehör, som normalt sett hörde till ett luftfartyg, oavsett om de vore på det ena eller det andra sättet anbragta i luftfartyget eller ej och oavsett om de vore erforderliga för att luftfartyget skulle anses luftvärdigt. Att avgöra vilka tillbehör som sålunda skulle höra till luftfartyget torde i praktiken icke medföra några större svårigheter. Denna bestämning av vad som vore att hänföra såsom tillbehör till luftfartyg syntes icke vara vidare än definitionen i inskrivningskonventionen, och även om så skulle vara fallet, borde detta ej utgöra hinder för att den nationella lagstiftningen utformades på det av bankföreningen föreslagna sättet. En bestämning av tillbehörsbegreppet enligt vad bankföreningen förordat stode för övrigt i bättre överensstämmelse med motsvarande regel i fartygsinteckningslagen. Enligt denna lag syntes nämligen såsom tillbehör till fartyg hänföras alla sådana lösöreföremål, som vore bestämda för varaktigt bruk för fartyget under vanlig sjöfart.

Även *Aktiebolaget Aerotransport* har i sitt yttrande upptagit frågan om tillbehörsbegreppet. Bolaget förklarar sig utgå från att de sakkunniga med sitt uttalande om detta begrepps anknytning till luftvärdigheten avsett den tekniska luftvärdighet, som vore grundläggande för att luftfartyget skulle inneha luftvärdighetsbevis. En sådan definition syntes förvisso avgränsa pantobjektet på ett i klarhetens intresse tillfredsställande sätt. Det syntes dock kunna ifrågasättas, huruvida icke panträtten borde omfatta även vissa andra lösa tillbehör än dem som erfordrades för att flygplanet skulle vara ur teknisk synpunkt luftvärdigt, nämligen sådana övriga mera lösa föremål, som normalt hörde till ett flygplan och som erfordrades för att detta, mera allmängiltigt sett, skulle vara i driftsmässigt skick för sitt ändamål. Bortsett från exempelvis stolarna i ett passagerarflygplan, vilka helt naturligt torde böra ingå under tillbehörsbegreppet, även om de i vissa fall, för att vara lätt utbytbara, vore monterade på löpskenor, avsåges här sådana tillbehör av mera lös karaktär — de vore dock i vissa fall insatta i särskilda fastsättningsanordningar — såsom exempelvis handelsläckare, syrgasmasker för besättning, sjukvårdslåda, fallskärmsljus, handyxa, nödstege och reservlampa. Undantagna borde emellertid vara exempelvis för betjänaandet av passagerarna ombord under själva flygningen varande särskilda lösa föremål, såsom knivar, gafflar, tallrikar, filter, kuddar o. dyl., ävensom drivmedel och proviant.

Hovrätten för Västra Sverige påpekar att stadgandet i andra stycket andra punkten avsåge ej allenast avbetalnings- och lösöreköp utan även andra fall då föremål överlättes under äganderättsförbehåll, t. ex. gåva (jfr lagberedningens motiv till 2 kap. 7 § i dess år 1947 framlagda förslag till jordabalk). De sakkunniga hade i motiven angivit att förslaget angående äganderättsförbehållets verkan endast uttalade, att villkoret ej finge göras gällande mot inteckningshavaren samt att man ansett det bäst överensstämma med den föreslagna lagens karaktär att lämna öppet huruvida äganderättsförbehåll kunde vara giltigt i andra situationer. Hovrätten ansåge att stadgandet borde erhålla en sådan avfattning, att därav framginge huruvida ägande-

rättsförbehållet vore giltigt mot luftpanträtter. Det kunde anmärkas att lagberedningens motsvarande bestämmelse stadgade, att villkor av ifrågavarande slag över huvud taget ej finge göras gällande.

Departementschefen. Det är givet att den panträtt som en inteckning i luftfartyg medför skall omfatta ej blott själva flygkroppen utan även vad eljest hör till luftfartyget. Såsom framgår av den föregående redogörelsen bygger förevarande stadgande i förslaget angående innebörden av begreppet tillbehör på en bestämmelse i inskrivningskonventionen, enligt vilken luftfartyg omfattar flygkroppen, motorer, propellrar, radioutrustning och vad i övrigt är avsett att användas å luftfartyget, vare sig det är anbragt däri eller tillfälligt skilt därifrån. Det torde ej vara behöfligt att i lagtexten mera i detalj definiera begreppet. Stadgandet i förevarande paragraf har emellertid omredigerats för att ännu närmare följa konventionstexten. Såsom de sakkunniga i motiven anført bör bland tillbehören inräknas alla föremål som är nödvändiga för att luftfartyget skall vara luftvärdigt. Jag delar dock den av bankföreningen och även Aktiebolaget Aerotransport hävdade uppfattningen, att man ej bör stanna härvid utan också låta andra föremål som normalt sett hör till ett luftfartyg ingå bland tillbehören. Givetvis uteslutes sådana lösa föremål som knivar, gafflar, tallrikar, filter och kuddar. Det torde även av definitionen få anses framgå, att proviant och drivmedel ej innefattas bland tillbehören (jfr 13 § fartygsinteckningslagen).

Bestämningen av tillbehörsbegreppet har betydelse även i fråga om reservdelar. Såsom anförts vid 4 § får föremål, som ej är av sådan art att de kan utgöra tillbehör till luftfartyg eller ingå såsom delar av luftfartyg, ej intecknas såsom reservdelar.

Beträffande stadgandet angående äganderättsförbehåll har hovrätten för Västra Sverige hemställt om sådan ändring av lydelsen, att det framgår huruvida förbehållet är giltigt mot luftpanträtter. Ett särskilt stadgande härom — vilket för övrigt ej skulle ha sin plats i inskrivningslagen — kan emellertid ej anses behöfligt, då det ligger i sakens natur att luftpanträtt kan göras gällande oavsett vem som är ägare till egendomen.

15 §.

Paragrafen har motsvarighet i 16 § andra stycket i de sakkunnigas förslag.

De sakkunniga har i 16 § andra stycket i överensstämmelse med föreskrift i inskrivningskonventionen upptagit en bestämmelse om att vid plats där intecknade reservdelar förvaras skall vara anslaget tillkännagivande om inteckningens beskaffenhet och föremål, om inteckningshavarens namn och adress samt därom att inteckningen inskrivits i den här i riket förda inskrivningsboken för luftfartyg.

Stockholms rådhusrätt anmärker att det ej syntes uteslutet, att hos allmänheten tvekan kunde uppstå om vem som skulle utfärda sådant tillkännagivande, varom här vore fråga. Det kunde därför vara lämpligt att i lagen ange vem som skulle utfärda dylikt tillkännagivande. Vidare kunde det

ifrågasättas, om icke i anslutning till 22 § föreskrift borde givas därom att dödning jämlikt nämnda paragraf i vissa fall skulle föranleda till att ändring skedde av tillkännagivandet. Även *bankföreningen* och *Aktiebolaget Aero-transport* hemställer att stadgande införes om vem som skall uppsätta tillkännagivandet. Bankföreningen tillägger att åtskilliga andra spørsmål rörande anslaget vore oklara, t. ex. konsekvenserna av att anslag icke uppsatts i vederbörlig ordning. Av särskild vikt vore enligt bankföreningens mening att reglerna i vår interna lagstiftning utformades så att inteckningshavaren ej lede rättsförlust på grund av att anslaget obehörigen borttagits.

Hovrätten för Västra Sverige anser att bestämmelsen i 14 § angående äganderättsförbehåll jämväl borde omfatta reservdelslager eller lott i sådant lager.

Departementschefen. Enligt inskrivningskonventionen gäller såsom förutsättning för att inteckning i reservdelar skall erkännas av de fördragsslutande staterna, att på förvaringsplatsen ändamålsenligt tillkännagivande är offentligen anslaget till upplysning för tredje man angående inteckningen. I överensstämmelse härmed bör stadgas, att inteckningshavaren åtnjuter panträtt i reservdelarna såframt vid förvaringsplatsen finns anslaget väl synligt tillkännagivande om inteckningen, med angivande av dess omfattning samt inteckningshavarens namn och adress, ävensom därom att inteckningen inskrivits i den här i riket förda inskrivningsboken för luftfartyg. Det kan knappast komma i fråga att låta myndighet ombesörja uppsättande av anslaget, utan detta bör ankomma på borgenären. Närmare anvisningar om anslaget och dess uppsättande torde kunna meddelas i administrativ ordning. Det här ifrågavarande formkravet torde få uppfattas så att, där est borgenären underlåter att uppsätta anslaget, inteckningen ej kan göras gällande mot tredje man, även om denne äger kännedom om inteckningen. Om däremot anslag uppsatts men borttagits av obehörig person eller av annan anledning försvunnit utan borgenärens medverkan, bör inteckningen kunna göras gällande mot tredje man, som är i ond tro. Uppenbarligen måste vid bedömandet av frågan om tredje man är i god tro tagas i betraktande, huruvida anslaget varit försvunnet endast viss kortare tid eller om det kanske under flera månader saknats utan att borgenären vidtagit några åtgärder för dess förnyande. Jag har övervägt att i förslaget, till skydd för inteckningshavaren, upptaga en särskild bestämmelse om ansvarspåföljd för den som obehörigen avlägsnar anslaget, men en dylik bestämmelse synes kunna undvaras. Med anledning av vad Stockholms rådhusrätt anfört må framhållas att det får anses framgå av den föreslagna avfattningen, att tillkännagivandet bör kompletteras i samband med ändringar i inteckningsförhållandena. Något särskilt lagstadgande härom är alltså ej behöfligt.

Enligt 48 § skall inskrivningsdomarens bevis om inteckning i reservdelar innehålla erinran om vad i förevarande paragraf är stadgat.

Hovrätten för Västra Sverige har givit uttryck åt den uppfattningen, att bestämmelsen i 14 § angående äganderättsförbehåll borde omfatta jämväl intecknade reservdelar. Såsom framgår av de sakkunnigas motiv till 17 § i

sakkunnigförslaget har denna fråga varit föremål för överbäggande hos de sakkunniga. På de skäl som de sakkunniga anförst anser jag mig ej kunna biträda hovrättens uppfattning på denna punkt.

16 §.

Paragrafen motsvarar 17 § andra stycket i de sakkunnigas förslag.

17 §.

Första stycket av paragrafen är likalydande med 15 § i de sakkunnigas förslag, medan andra stycket motsvarar 17 § första stycket.

De sakkunniga har i 15 § upptagit stadgande om att därest inteckning är meddelad i flera luftfartyg, ettbart av fartygen skall häfta för den intecknade fordringens hela belopp. Enligt 17 § första stycket skall vad i 15 § stadgas äga motsvarande tillämpning i fall då reservdelar till luftfartyg omfattas av inteckning.

Bankföreningen anmärker att förslaget icke reglerar regressförhållandena i samband med gemensam inteckning i flera, olika personer tillhöriga luftfartyg. Det hade varit önskvärt att frågan berörts till ledning för den praktiska tillämpningen.

Departementschefen. Såsom framgår av 3 och 4 §§ är det tillåtet att inteckna samma fordran i flera luftfartyg eller i luftfartyg jämte lager av reservdelar. I förevarande paragraf meddelas föreskrifter om den verkan sådan inteckning medför. Dessa föreskrifter anknyter ej till det inom fastighetsrätten förekommande institutet gemensam inteckning, vilket bygger på grundsatsen om subsidiärt solidarisk ansvarighet för varje intecknad fastighet. I stället föreskrives att varje intecknat luftfartyg resp. intecknat reservdelslager primärt solidariskt ansvarar för hela det intecknade beloppet. Detta kan alltså i sin helhet utsökas ur vilket som helst av de intecknade luftfartygen eller ur intecknat reservdelslager. Med hänsyn till luftfartygens rörlighet och då intecknade reservdelar kan vara placerade på olika ställen såväl här i riket som utomlands, är det ingalunda säkert att all den intecknade egendomen på en gång är tillgänglig för exekution. Under dessa förhållanden blir givetvis den primärt solidariska ansvarigheten av stor betydelse.

Bankföreningen har anmärkt, att regressförhållandena i samband med att samma fordran är intecknad i flera luftfartyg, tillhöriga olika personer, icke reglerats. Därest olika ägare av luftfartyg låter inteckna sina fartyg för samma fordran eller om luftfartyg, som redan är intecknade för samma fordran, genom frivillig överlåtelse kommer i olika ägares hand, bör det emellertid få ankomma på parterna själva att avtalsvis reglera regressfrågan. Kommer luftfartyg, som är intecknade för samma fordran, i olika ägares hand till följd av försäljning vid exekutiv auktion, kan något problem i förevarande avseende ej uppkomma. I detta fall skall nämligen, enligt de

exekutionsrättsliga regler som föreslagits, försäljningen medföra att inteckningen avvecklas.

18 §.

Paragrafen motsvarar 18 § i de sakkunnigas förslag med en mindre jämkning i ordalagen.

De sakkunniga har beträffande inteckningshavares rätt till ersättning, som utgår på grund av tagen försäkring, ansett riktigast att regeln i 54 § försäkringsavtalslagen tillämpas. I överensstämmelse härmed har i första stycket av förevarande paragraf allenast hänvisats till vad i detta hänseende är särskilt stadgat. I andra stycket har stadgats, att ersättning som på annan grund än försäkring utgår för skada å luftfartyget icke i fartygets ställe skall häfta för intecknad fordran. De sakkunniga har i detta sammanhang i motiven berört spørsmålet, huruvida särskild bestämmelse är erforderlig för att trygga inteckningshavarens rätt, därest försäkringsgivaren förbehållit sig att efter eget val antingen betala ett kontant ersättningsbelopp eller ock i stället för ett förolyckat luftfartyg lämna ett annat lika gott fartyg (»pay or make good»). Då det kunde antagas att i det praktiska livet parterna komme att ordna frågan genom överenskommelse har emellertid de sakkunniga ansett sig kunna och böra underlåta att i förslaget reglera ämnet. Vidare har de sakkunniga haft under övervägande huruvida någon motsvarighet till det sjörättsliga kondemnationsinstitutet kan anses ändamålsenligt och önskvärt även på lufträttens område. Då erfarenheten på detta område ännu vore ringa, hade man emellertid underlåtit att nu utarbета särskilda bestämmelser om kondemnation.

Bankföreningen har gjort invändning mot den föreslagna regeln, att ersättning som på annan grund än försäkring utgår för skada å luftfartyget icke skall i luftfartygets ställe häfta för intecknad fordran. I detta hänseende åberopar föreningen vad som anförts i den av föreningen till de sakkunniga överlämnade promemorian. Föreningen hemställer att lagstiftningen får en sådan utformning att inteckningshavaren i förevarande fall äger rätt också i ersättningssumman. Vid en reglering av spørsmålet på detta sätt vunnas den fördelen, att överensstämmelse uppnåddes med stadgandet i 16 § andra stycket i lagen om registrering och bärgning. Visserligen skedde en avvikelse från fartygsinteckningslagens ståndpunkt, men det vore icke nödvändigt att på alla punkter följa denna lag. — I anslutning till vad de sakkunniga anført i fråga om klausulen »pay or make good» understryker bankföreningen vikten av att det redan i samband med den nya lagstiftningens genomförande tveklöst klargjordes, huruvida panträtten ginge över på ett utbytesfartyg eller ej. I varje fall borde enligt föreningens mening kunna krävas, att en klausul »pay or make good» icke skulle få åberopas mot inteckningshavaren med mindre honom bereddes en likvärdig säkerhet i ersättningsfartyg eller annorledes. Lämpligen borde ett stadgande av detta innehåll inflyta i lagen. Föreningen understryker i detta sammanhang även vikten av att spørsmålet om införande av regler om ett kondemnationsför-

farande på lufträttens område upptages till övervägande när tillräcklig erfarenhet i ämnet vunnits.

Svenska försäkringsbolags riksförbund erinrar om att förbundet tidigare till de sakkunniga redovisat sin inställning till rätten att efter eget val »pay or make good» och förklarar sig intet ha att invända mot den ståndpunkt de sakkunniga intagit.

Departementschefen. Såsom de sakkunniga föreslagit bör den i 54 § försäkringsavtalslagen fastslagna grundsatsen gälla beträffande inteckningshavares rätt till ersättning, som utgår på grund av tagen försäkring. Jag ansluter mig även till de sakkunnigas åsikt beträffande frågan om upptagande av ett särskilt lagstadgande om klausulen »pay or make good». Det synes ej böra komma i fråga att låta inteckning automatiskt övergå till luftfartyg, som lämnats såsom ersättning för ett havererat fartyg. Spörsmålet torde i förekommande fall kunna tillfredsställande regleras genom överenskommelse mellan de berörda parterna.

Vad angår frågan om inteckningshavarens rätt till ersättning, som på annan grund än försäkring utgår för skada å den intecknade egendomen, har de sakkunniga med viss tvekan stannat för att föreslå den lösning som valts i fartygsinteckningslagen och som innebär att sådan ersättning icke skall häfta för intecknad fordran. Jag finner visserligen, att det kan anföras skäl för den av bankföreningen hävdade motsatta uppfattningen. Då det emellertid är önskvärt att på denna punkt ansluta till fartygsinteckningslagen och, såsom de sakkunniga påpekat, inteckningshavarens intresse regelmässigt får antagas vara skyddat genom försäkring, anser jag mig kunna biträda de sakkunnigas förslag.

I nära samband med förevarande paragraf i inskrivningslagen står vissa frågor om ändringar i 54 § försäkringsavtalslagen, vilka frågor behandlas i det följande.

19 §.

Detta stadgande motsvarar 19 § i de sakkunnigas förslag med en viss formell jämkning.

Departementschefen. Av 3 § framgår att inteckning ej får meddelas i lott av luftfartyg. I konsekvens härmed bör det ej vara tillåtet att göra inteckning gällande i lott av luftfartyg. Beträffande reservdelar finns möjlighet att inteckna viss andel. Uppenbarligen får inteckningen göras gällande i hela den intecknade lotten. Då det ej är förbjudet att inteckna lott i reservdelslager, borde det därjämte strängt taget ej möta hinder att utmäta viss andel av vad som intecknats, vare sig inteckningen omfattar hela lagret eller blott viss lott däri. För främjande av reda och enkelhet bör emellertid en dylik uppdelning av inteckningen vid exekutionen ej heller tillåtas beträffande reservdelar. Förevarande paragraf är utformad i enlighet härmed. Däremot får ett av flera för samma fordran intecknade luftfartyg tagas i anspråk, liksom särskilda föremål som ingår i intecknat reservdelslager (jfr förslaget till lag om ändring i utsökningslagen, 66 §).

20 §.

Första stycket saknar motsvarighet i de sakkunnigas förslag, medan andra stycket motsvarar 34 § i sakkunnigförslaget.

De sakkunniga har i huvudsaklig överensstämmelse med 28 § fartygsintektningslagen föreslagit att, därest intecknat luftfartyg genom vanvård eller annorledes blir så försämrat, att inteckningshavarens säkerhet märkligt minskas, eller intecknat reservdelslager icke vidmakthålles i huvudsaklig överensstämmelse med vad som överenskommits eller eljest får anses avtalat, inteckningshavaren skall äga rätt att ur den intecknade egendomen njuta betalning för sin fordran, även om den ej är förfallen. Därjämte stadgas emellertid, att samma påföljd skall inträda, därest det skäligen kan befaras att inteckningshavarens säkerhet kommer att märkligt minskas. Såsom exempel på ett sådant fall anföres i stadgandet, att de med avseende å ägarens nationalitet för registrering stadgade villkoren ej längre är uppfyllda och Konungen ej medgivit att luftfartyget det oaktat må kvarstå i registret.

Hovrätten för Västra Sverige anmärker, att den föreslagna bestämmelsen formellt även omfattade det fall, att inteckningshavarens säkerhet komme att märkligt minskas genom prisfall. De sakkunnigas motiv gäve närmast vid handen, att sådant fall ej avsåges med bestämmelsen.

Departementschefen. Enligt inskrivningskonventionen skall exekutiv försäljning medföra att luftfartyget övergår i köparens ägo fritt från alla rättigheter för vilka köparen icke iklätt sig ansvar. Detta har beaktats vid utformningen av de föreslagna exekutionsrättsliga reglerna. Efter försäljningen kvarstår endast sådan gäld, vilken enligt överenskommelse mellan inteckningshavaren och köparen skall innestå i avräkning å köpeskillingen (se 8 § förslaget till lag med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m. och 25 § i förevarande lagförslag). Även sådana intecknade fordringar, för vilka betalningstiden eljest ej är inne, förfaller alltså till betalning i och med den exekutiva försäljningen. En erinran här om har upptagits i första stycket av denna paragraf. Stadgandet utgör en motsvarighet till 26 § fartygsintektningslagen.

I andra stycket har bestämmelse meddelats om förtida betalning av intecknad fordran i vissa andra fall. Bestämmelsen har i departementsförslaget givits mera begränsad omfattning än i de sakkunnigas förslag. Sålunda har den i sakkunnigförslaget upptagna allmänna föreskriften om förtida betalning, för den händelse det skäligen kan befaras att inteckningshavarens säkerhet kommer att märkligt minskas, ej medtagits. En sådan allmän föreskrift synes mig föra för långt och vara ägnad att skapa oklarhet och osäkerhet. Ej heller upptager departementsförslaget det fall att ändring inträffar i fråga om ägarens nationalitet. Inteckningshavarens intresse får i detta fall anses tillräckligt skyddat genom grundsatsen att luftfartyget ej kan avföras ur luftfartygsregistret utan inteckningshavarens samtycke. Däremot skall, såsom de sakkunniga föreslagit, rätt till förtida betalning

inträda då luftfartyg vanvårdas eller annorledes försämrats i sådan grad att inteckningshavarens säkerhet märkligt minskas. Därjämte upptages liksom i sakkunnigförslaget det fall att intecknat reservdelslager ej vidmakthålles i huvudsaklig överensstämmelse med vad som överenskommits eller eljest får anses avtalat. Av den valda formuleringen framgår att man vid brist på närmare bestämmelser i pantförskrivningsavtalet om det sätt på vilket lagret skall vidmakthållas får taga hänsyn till vad som i allmänhet brukas i detta avseende.

Det är givet att kreditgivaren har möjlighet att bereda sig ytterligare skydd mot förlust till följd av minskning av säkerheten genom att i låneavtalet införa klausul om förtida betalning i andra fall än förevarande stadgande medger.

Om särskilda åtgärder med avseende å inteckning.

21 §.

Paragrafen överensstämmer helt med 21 § i de sakkunnigas förslag.

22 och 23 §§.

Dessa bestämmelser, som motsvarar 22 och 23 §§ i de sakkunnigas förslag, innehåller regler om dödande och nedsättning av inteckning.

Departementschefen. I jämförelse med sakkunnigförslaget har 22 § jämkats så att det framgår, att inteckning ej må dödas i allt utom reservdelar. Härigenom vinnes överensstämmelse med den i 4 § fastslagna grundsatsen, att inteckning i reservdelar skall meddelas allenast såsom ett komplement till inteckning i luftfartyg. Vidare har utsagts, att dödande av inteckning i visst luftfartyg eller i reservdelar ej får ske så, att inteckningsförhållandena efter åtgärden eljest kommer att stå i strid mot vad som är stadgat beträffande intecknande av samma fordran i flera luftfartyg eller i luftfartyg jämte reservdelar.

24 §.

I de sakkunnigas förslag stadgas, att därest ägare av intecknat luftfartyg, som han begär få avföra ur luftfartygsregistret och överföra till främmande stat, ansöker att inteckningen skall avföras ur inskrivningsboken för överförande till inskrivningsbok i den främmande staten, ansökningen ej må bifallas med mindre inteckningshandlingen företes och dess innehavare samtycker till åtgärden.

Hovrätten för Västra Sverige anmärker att ifrågavarande stadgande i förslaget avsåge det fall, att inteckning i luftfartyg skulle avföras ur inskrivningsboken för överförande till inskrivningsbok i den främmande staten, under det att korresponderande bestämmelse i art. IX i inskrivningskonventionen avsåge överförande av själva det intecknade luftfartyget. Paragrafen borde omredigeras så att den i sagda hänseende överensstämde med artikeln.

Departementschefen. I överensstämmelse med vad hovrätten för Västra Sverige anmärkt har stadgandet omarbetats så att avförandet av in-teckningen ur inskrivningsboken blir en automatisk följd av att luftfartyget av-föres ur registret. För fartygets avförande ur registret kräves i regel sam-tycke av in-teckningshavaren; härom stadgas i 10 § förslaget till lag om registrering av luftfartyg m. m. (jfr även 43 § och 48 § tredje stycket före-varande lagförslag).

25 §.

Paragrafen, som motsvarar 25 § i sakkunnigförslaget, innehåller bestäm-melser om den verkan exekutiv försäljning medför å in-teckningsförhållan-dena.

Departementschefen. I enlighet med den grundsats som gäller beträffande in-teckning i fast egendom och sjögående fartyg bör luftfartyg och reservde-lar som försålts å exekutiv auktion icke häfta för annat in-tecknat belopp än sådant som fått innestå i avräkning å köpeskillingen. Frågan under vilka förutsättningar dylik avräkning må äga rum regleras i den särskilda lagen om försäljning av utmätt luftfartyg m. m. Där exekutionen icke omfattar all för samma fordran in-tecknad egendom, kan — såsom framgår av bestäm-melserna i 8 § nyssberörda lag — någon avräkning ej äga rum, utan in-teckningen måste avvecklas. Beträffande frågan, hur auktionen bör inverka på den egendom som ej indragits i auktionen, kan man tänka sig den lös-ningen, att in-teckningen får kvarstå i sådan egendom, varvid alltså ägare-hypotek skulle uppkomma i den mån försäljningen medför betalning av den in-tecknade fordringen. En bättre och riktigare lösning synes emellertid va-ra, att även den av auktionen oberörda egendomen skall vara fri från in-teckningen intill det belopp som täckes av köpeskillingen. Vid avfattningen av paragrafen har det senare alternativet följts.

Om Sverige ansluter sig till inskrivningskonventionen, följer därav att vi måste respektera en exekutiv försäljning av svenskt luftfartyg, som i enlig-het med konventionens bestämmelser sker i annan konventionsstat. De fö-reskrifter som i förevarande lagförslag meddelas angående verkningarna av exekutiv försäljning syftar närmast på det fall att försäljningen sker här i landet, men det får förutsättas att bestämmelserna i tillämpliga delar gäller även när försäljningen sker utomlands och enligt konventionen skall erkän-nas i vårt land.

Bestämmelser om anteckning i inskrivningsboken angående här avsedda förhållanden har upptagits i 41 § andra stycket.

26 §.

Paragrafen motsvarar 26 § i sakkunnigförslaget med en formell jäm-kning.

Om ägarehypotek.

27—30 §§.

Dessa bestämmelser överensstämmer med de sakkunnigas förslag, bortsett från ett par rent redaktionella ändringar i 29 och 30 §§.

Om gäldenärs ansvarighet för intecknad fordran.

31—33 §§.

Dessa paragrafer överensstämmer med sakkunnigförslaget fränsett några formella jämkningar i 33 §.

34 §.

Paragrafen, som motsvarar 35 § i de sakkunnigas förslag, innehåller bestämmelse om personlig ansvarighet för intecknat luftfartygs ägare i visst fall.

Departementschefen. I sakkunnigförslaget har detta stadgande utformats i nära överensstämmelse med 27 § fartygsinteckningslagen, som för det fall, då den på en inteckning grundade panträtten upphör i samband med frivillig överlåtelse av fartyget till utländsk man, stadgar personlig ansvarighet för ägaren, om sådan ansvarighet ej förut ålåg honom. Ett luftfartyg, som ägaren frivilligt överlåter till utländsk man, kan emellertid icke avregistreras utan att inteckningshavaren medger det (se 10 § förslaget till lag om registrering av luftfartyg m. m., jfr 24, 43 och 48 §§ förevarande lagförslag). Det synes oklart under vilka omständigheter panträtten kan i samband med frivillig överlåtelse »upphöra», trots att luftfartyget kvarstår i registret. Förevarande bestämmelse torde erhålla en klarare avgränsning, om den anknytes till det fall att ägaren utan samtycke av inteckningshavaren låter föra luftfartyget till stat, där här i riket verkställd inskrivning ej erkännes i överensstämmelse med inskrivningskonventionen. I den mån inteckningen till följd av denna åtgärd ej kan göras gällande, bör ägaren bli personligen ansvarig, om sådan ansvarighet ej förut ålåg honom. Beträffande förfallotiden är någon särregel ej påkallad, utan i detta avseende bör avtalet gälla. Ett tillfälligt överförande får alltså i regel ingen betydelse.

Utan särskild bestämmelse synes det klart, att delägare i luftfartyg, vilken vidtager eller deltager i åtgärd som nu omförmäls, blir personligen ansvarig för inteckning som till följd av åtgärden ej kan göras gällande, vare sig han förut ej alls svarade personligen eller han blott svarade för viss del av fordringen.

Om intecknings ogiltighet i vissa fall.

35 §.

Paragrafen överensstämmer med 36 § i de sakkunnigas förslag.

Bankföreningen understryker, med hänvisning till den av föreningen till de sakkunniga överlämnade promemorian, att synnerligen bärande skäl i och för sig talade för en reform av inteckningsväsendet på denna punkt.

Departementschefen. Detta stadgande, som har nära motsvarighet i såväl inteckningsförordningen som fartygsinteckningslagen, lämnar i vissa avseenden utrymme för skilda tolkningar, och lämpligheten av att upptaga det i den föreslagna formen kan ifrågasättas. Det synes emellertid icke på-

kallat att i detta sammanhang närmare ingå på dessa tämligen invecklade spörsmål, som även berör inteckningar i fast egendom och i sjögående fartyg.

36 §.

Denna paragraf motsvarar 37 § i de sakkunnigas förslag.

Departementschefen. Vid avfattandet av denna bestämmelse har de sakkunniga uppmärksammat frågan om vilken verkan som bör tillerkännas en inteckning, som tillkommit på grund av medgivande av den som ej är rätt ägare till egendomen men förvärvat den i god tro. Uppenbarligen talar starka skäl för att sådan inteckning bör bli bestående. Jag anser det emellertid tveksamt huruvida det är lämpligt att i lagen upptaga en bestämmelse i detta ämne. Då de grundläggande principerna för verkningarna av godtrosförvärv är bristfälligt reglerade i vår lagstiftning, kan det vara ovisst vilka konsekvenser ett stadgande i detta speciella avseende kan medföra. Om spörsmålet skulle bli praktiskt aktuellt, bör det få ankomma på rättstillämpningen att taga ståndpunkt till frågan. Sakkunnigförslaget upptager vidare — i överensstämmelse med fartygsinteckningslagen — en erinran om boutredningslagens bestämmelse angående godtrosförvärv i samband med dödförklaring. Denna erinran om en föga praktisk situation torde böra förenklas till en kort hänvisning till vad särskilt är stadgat.

Bestämmelse om anteckning i inskrivningsboken att inteckning är ogill enligt förevarande paragraf har införts i 40 §.

37 §.

Paragrafen motsvarar 38 § i de sakkunnigas förslag. Bestämmelse om anteckning i inskrivningsboken återfinnes i 40 §.

Om vissa anteckningar i inskrivningsboken.

38 §.

Denna paragraf, som avser anteckning om innehav av inteckning, motsvarar 20 § i de sakkunnigas förslag med en viss formell jämkning.

39 §.

Denna bestämmelse, som motsvarar 39 § i de sakkunnigas förslag, avser anteckning i inskrivningsboken beträffande ägare av luftfartyg.

Enligt *de sakkunnigas* förslag skall den som i inteckningsärende prövats vara rätt ägare av luftfartyg i sådan egenskap antecknas i inskrivningsboken. Vidare stadgas i sakkunnigförslaget, att det åligger luftfartsstyrelsen att omedelbart underrätta inskrivningsdomaren, för anteckning i inskrivningsboken, då ny ägare av intecknat luftfartyg införts i luftfartygsregistret.

Bankföreningen påpekar att anteckningen i inskrivningsboken angående äganderätten ej vore avsedd att äga inskrivningsrättsligt vitsord. Med hän-

syn här till ansåge bankföreningen, i motsats till de sakkunniga, att anteckningen knappast hade någon större betydelse för inskrivningsdomaren. Stadgandet belyste — liksom även föreskrifterna i 50 § — nackdelen av dubbla register.

Departementschefen. Såsom bankföreningen påpekat får icke anteckningen av ägarens namn i inskrivningsboken någon i egentlig mening inskrivningsrättslig betydelse. Emellertid kan inskrivningsdomaren, så länge ny ägare icke blivit införd i luftfartygsregistret, utan förnyad prövning enligt 7 § av äganderettsfrågan såsom fartygsägare godtaga den, vars namn antecknats i inskrivningsboken. Såsom de sakkunniga framhållit har anteckningen betydelse jämväl med hänsyn till vissa bestämmelser i inskrivningskonventionen. Vid avfattningen av bestämmelsen har sakkunnigförslaget något jämkats, i det anknytning skett till bestämmelserna i 7 § angående äganderettsprövningen. Vidare har föreskriften om skyldighet för luftfartsstyrelsen att underrätta inskrivningsdomaren om förändring i äganderätten överflyttats till den föreslagna lagen om registrering av luftfartyg m. m.

40 §.

Paragrafen motsvarar 40 § i de sakkunnigas förslag. I paragrafen har emellertid upptagits bestämmelse jämväl om anteckning beträffande inteckning, som är ogill enligt 36 eller 37 §.

41 §.

Paragrafen, som motsvarar 41 § i de sakkunnigas förslag, innehåller föreskrifter om anteckning i inskrivningsboken beträffande exekutiva åtgärder av olika slag. I jämförelse med sakkunnigförslaget har bestämmelserna något jämkats i anslutning till omformuleringen av 25 § och utbrytningen ur utsökningslagen av de bestämmelser som avser exekutiv försäljning av luftfartyg och intecknade reservdelar.

42 §.

Denna bestämmelse motsvarar 42 § i de sakkunnigas förslag med en redaktionell ändring.

43 §.

Paragrafen motsvarar 43 § i de sakkunnigas förslag. Någon särskild bestämmelse om att anteckning beträffande luftfartygs avförande ur luftfartygsregistret skall ske har dock ej ansetts behöfelig med hänsyn till vad som stadgas i 24 §. Föreskrift om anmälningsskyldighet för luftfartsstyrelsen har upptagits i lagen om registrering av luftfartyg m. m.

Vissa bestämmelser om förfarandet hos inskrivningsdomaren.

44—47 §§.

Dessa paragrafer motsvarar 44—47 §§ i de sakkunnigas förslag med några ändringar av huvudsakligen formell natur.

48 §.

Bestämmelsen motsvarar 48 § i de sakkunnigas förslag, som emellertid kompletterats i två avseenden. Dels har föreskrivits att bevis angående inteckning i reservdelar skall innehålla erinran om vad i 15 § stadgas om anslag vid förvaringsplatsen och dels har införts en bestämmelse om inskrivningsdomarens åtgärder då inteckningshavare uppvisar inteckningshandlingen för att lämna samtycke till att det intecknade luftfartyget avföres ur luftfartygsregistret. I övrigt har vissa formella jämkningar vidtagits i paragrafen.

49 §.

Paragrafen motsvarar 49 § i de sakkunnigas förslag med viss redaktionell ändring.

50 §.

Denna paragraf motsvarar 50 § i sakkunnigförslaget, som dock har jämkats bl. a. i anslutning till den ändring som vidtagits i 24 §.

Om besvär.

51 §.

Bestämmelserna i denna paragraf motsvarar i huvudsak 51 och 53 §§ i de sakkunnigas förslag.

Departementschefen. Med anledning av ett påpekande av hovrätten för Västra Sverige har i 51 § första stycket utsagts att klagan över inskrivningsdomarens beslut skall föras genom besvär. Härigenom kommer direkt anvisning att givas om vilket rättsmedel som skall komma till användning, varjämte paragrafen närmare korresponderar med underrubriken. Bestämmelserna om anteckning i inskrivningsboken beträffande anförda besvär och beslut som meddelas i anledning av besvären har förenklats och sammanförts i 51 § andra stycket. Såvitt 53 § i de sakkunnigas förslag avser ogiltigförklaring annorledes än i följd av klagan i själva inskrivningsärendet, har paragrafen i departementsförslaget motsvarighet i 40 § andra stycket. Föreskriften i 53 § andra punkten i sakkunnigförslaget är av så ringa praktisk betydelse att den icke synes böra tynga lagtexten.

52 §.

Denna paragraf motsvarar med viss formell jämkning 52 § i de sakkunnigas förslag.

Om tillämpningsföreskrifter.

53 §.

Bestämmelsen överensstämmer med 54 § i sakkunnigförslaget.

Övergångsbestämmelse.

I enlighet med de sakkunnigas förslag har upptagits en särskild övergångsbestämmelse beträffande äganderättsprövningen i fall då luftfartyg införts i luftfartygsregistret före inskrivningslagens ikraftträdande.

Förslaget till lag om registrering av luftfartyg m. m.

Detta lagförslag innehåller reglering av två sinsemellan olikartade ämnen, nämligen dels registrering av luftfartyg och dels bärgning av luftfartyg och gods i luftfartyg. Såsom förut anmärkts är det avsett, att bestämmelserna sedermera skall inarbetas i ett större lagkomplex med benämningen luftfartslag. Med hänsyn till det olikartade innehållet i den nu föreslagna lagens underavdelningar har dessa i departementsförslaget betecknats såsom kapitel. Lagens rubrik jämte överskriften till 2 kap. har i jämförelse med sakkunnigförslaget något förenklats.

1 KAP.*Om registrering av luftfartyg och om dess nationalitet.***1 §.**

Paragrafen överensstämmer med 1 § i de sakkunnigas förslag med en formell jämkning.

Departementschefen. Luftfartsförordningen § 4 anger såsom en förutsättning för att ett luftfartyg skall äga svensk nationalitet, att det är infört i offentligt, svenskt luftfartygsregister. Enligt § 1 i förordningen anses såsom luftfartyg i förordningen flygplan (lant- och vattenflygplan), motorballonger och fria ballonger. Av övergångsbestämmelserna till förevarande lagförslag framgår, att § 4 i luftfartsförordningen kommer att upphävas genom lagen, medan däremot § 1 kvarstår i avbidan på att den nya luftfartslagen genomföres. Avgränsningen av luftfartygsbegreppet torde erbjuda en del svårigheter, som dock icke lämpligen kan bli föremål för definitivt ställningstagande förrän förslaget till luftfartslag föreligger. Det synes mig emellertid riktigt, att alla verkliga luftfartyg kan bli införda i luftfartygsregistret, även om registrering av luftfartyg av vissa slag måhända bör få ske även i enklare ordning. För närvarande är detta fallet bl. a. beträffande glidflygplan. Jag har erfarit att de sakkunniga kommer att närmare överväga detta spörsmål i samband med utarbetandet av förslag till luftfartslag.

De sakkunniga har i anslutning till bestämmelserna om registrering upprättat förslag till lag angående ändring i lagen om Kungl. Maj:ts regeringsrätt. Detta förslag kommer att anmälas i annat sammanhang.

2 §.

Denna paragraf motsvarar 2 § i de sakkunnigas förslag med den ändringen att uttrycket »svenskt dödsbo» utesluts.

Departementschefen. Innebörden av uttrycket »svenskt dödsbo» synes ej fullt klar. Även utan särskild bestämmelse är det emellertid uppenbart, att luftfartyg som äges av dödsbo skall få registreras. Det får överlämnas till rättstillämpningen att avgöra, huruvida dödsboet har sådan anknytning till främmande stat att luftfartyget ej bör få registreras här i riket enligt paragrafens första stycke.

3 §.

Paragrafen motsvarar 3 § första punkten i de sakkunnigas förslag. Andra punkten har överflyttats till 7 § första stycket förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

4 §.

Denna paragraf är likalydande med 4 § i sakkunnigförslaget.

5 §.

Paragrafen motsvarar 5 § i de sakkunnigas förslag och innehåller vissa bestämmelser angående ansökan om registrering.

Departementschefen. Enligt sakkunnigförslaget skall ansökan om registrering av luftfartyg åtföljas av bevis angående vissa angivna förhållanden, bl. a. att sökanden är ägare av luftfartyget. Ehuru sådan ansökan givetvis måste prövas med synnerlig omsorg, synes dock ordet »bevis» vara ägnat att leda till en alltför sträng bedömning av det föreliggande materialet. I departementsförslaget har därför i stället använts uttrycket »utredning till styrkande av».

6 §.

Lydelsen av denna paragraf överensstämmer med de sakkunnigas förslag fränsett en mindre jämkning.

7 §.

Denna paragraf motsvarar 7 § i sakkunnigförslaget med viss formell jämkning.

Hovrätten för Västra Sverige har anmärkt, att avsikten icke torde vara att även luftfartyg, som registrerats här i riket enligt 2 § andra stycket, skulle äga svensk nationalitet.

Departementschefen. Med anledning av vad hovrätten för Västra Sverige anfört vill jag framhålla, att luftfartyg, som införts i luftfartygsregistret efter Konungens medgivande med stöd av 2 § andra stycket, äger svensk nationalitet i likhet med andra i registret införda luftfartyg. En annan lösning är oförenlig med den av de sakkunniga återgivna art. 17 i luftfartskonventionen, som stadgar att luftfartyg äger den stats nationalitet, i vilken det är registrerat.

8 och 9 §§.

Paragraferna motsvarar 8 och 9 §§ i de sakkunnigas förslag med några ändringar av huvudsakligen formell natur. I 8 § har emellertid insatts motsvarighet till ett av de sakkunniga i 39 § förslaget till inskrivningslag upptaget stadgande om skyldighet för luftfartsstyrelsen att i vissa fall underätta inskrivningsdomaren. Detta stadgande har ansetts böra överföras till

bestämmelserna om registrering av luftfartyg, då det avser åtgärd som ankommer på den som för luftfartygsregistret.

10 §.

De sakkunniga har i denna paragraf upptagit stadgande av innebörd, att in-tecknat luftfartyg ej må avföras ur luftfartygsregistret, med mindre in-teckningshavaren samtyckt till åtgärden. Den omständighet som påkallar avregistreringen skall emellertid anmärkas i registret. Anmärkningen skall ej beröra den inskrivna rättigheten.

Departementschefen. Denna paragraf i de sakkunnigas förslag har omre-digerats för att uppnå överensstämmelse med 24, 43 och 48 §§ förslaget till inskrivningslag. Vidare har ansetts överflödigt att i lagtexten framhålla att anmärkning i registret av omständighet, som egentligen borde föranleda av-registrering, ej berör den inskrivna rättigheten.

Såsom ett nytt andra stycke har upptagits motsvarighet till vissa stad-ganden i 43 § i de sakkunnigas förslag till inskrivningslag rörande under-rättelse till inskrivningsdomaren.

11 §.

Denna paragraf motsvarar 11 § i sakkunnigförslaget med viss redaktionell omarbetning i förtydligande syfte.

12 §.

De sakkunniga har i 13 § föreslagit, att om någon upplåter luftfartyg för obestämd tid eller för en tid av minst tre månader till annan för att av denne nyttjas för egen räkning eller om luftfartyg innehaves på grund av avbetalningsköp, i registret skall antecknas innehavarens namn, beskaf-fenheten av dennes rätt samt tiden, för vilken den gäller. Därjämte stadgas anmälningsskyldighet för dem som slutit sådant avtal.

Luftfartsstyrelsen anmärker, att med hänsyn till den relativt stora omfatt-ning som nyttjanderättsupplåtelser redan erhållit samt den invecklade ka-raktären hos dylika, ofta med utländsk medborgare slutna avtal styrelsen måste räkna med ett betungande arbete i detta avseende samt svårigheter att över huvud taget erhålla föreskrivna uppgifter. Styrelsen, som säger sig ifrå-gasätta paragrafens nödvändighet, inskränker sig emellertid till att föreslå sådan ändring av paragrafen, att anteckning skall äga rum endast på begä-ran av någon av dem, som slutit sådant avtal.

Departementschefen. Vad luftfartsstyrelsen anfört synes böra beaktas och anteckning om upplåtelse av nyttjanderätt sålunda äga rum endast på begäran av part som slutit avtalet. Sådan anteckning torde i vissa samman-hang kunna vara av värde för den enskilde, exempelvis i bevishänseende. Emellertid bör upplåtelser även på kortare tid än tre månader få antecknas i registret. En minsta tid av fjorton dagar torde böra stadgas. Därmed upp-

nås huvudsaklig överensstämmelse med föreliggande eller föreslagna bestämmelser i andra nordiska stater.

13 §.

Paragrafen motsvarar 12 § i de sakkunnigas förslag med viss formell jämkning i tredje stycket.

Departementschefen. Den interimistiska registrering, varom i denna paragraf är fråga, synes ej böra ske i en avdelning av luftfartygsregistret utan såsom anteckning i ett särskilt bihang till detta. Det framgår då klart att sådan anteckning ej innebär registrering i egentlig mening och sålunda ej grundar möjlighet att inteckna luftfartyget.

2 KAP.

Om bärgarlön m. m.

14 §.

De sakkunniga har i förevarande paragraf föreslagit bestämmelser om bärgarlön, motsvarande 224 § första och andra styckena samt femte stycket andra punkten sjölagen, varjämte i förslaget hänvisats till de grunder, som i 225 och 226 §§ sjölagen stadgas om bärgning av fartyg och gods. Till bärgningen i detta begrepps från sjörätten kända betydelse ansluter sig nära ett från inskrivningskonventionen hämtat institut, enligt vilket ersättning skall utgå jämväl i fall då någon eljest för bevarande av luftfartyg eller gods vidkänts särskilda oundgängliga kostnader.

Departementschefen. De sakkunnigas förslag till lydelse av denna paragraf ger ej anledning till annan erinran än att hänvisning bör ske även till 227 § sjölagen, i vilket stadgande regler meddelas om jämkning av oskäligen bärgarlön. Denna komplettering föranleder en ändring i avtalslagen, var- till jag återkommer i det följande.

Såsom framgår av stadgandets avfattning utgår bärgarlön eller ersättning för oundgängliga kostnader för bevarande av luftfartyg oavsett om fartyget är infört i det svenska luftfartygsregistret eller icke. Det kan sålunda vara fråga om här i riket registrerat luftfartyg, om luftfartyg, som är registrerat i annan till inskrivningskonventionen ansluten stat eller i annan främmande stat, eller om luftfartyg, som icke alls är registrerat.

15 §.

Paragrafen, som frånsett en formell jämkning i tredje stycket överensstämmer med 15 § i de sakkunnigas förslag, innehåller vissa grundläggande regler om s. k. luftpanträtt.

Departementschefen. I motsats till 14 § förslaget till inskrivningslag, vari stadgas om den panträtt som inteckning i luftfartyg medför, nämnes icke i förevarande paragraf något om tillhörighet till luftfartyg. Det är tydligt att luftpanträtten omfattar allt som bärgats resp. bevarats men intet därutöver.

Vad som icke är tillbehör får anses utgöra ombordvarande gods. Säsom jag berört vid det nyssnämnda stadgandet i förslaget till inskrivningslag har ägareförbehåll till vad som bärgats eller bevarats ej företräde framför luftpanträtten. Denna gäller i det bärgade eller bevarade oavsett vem som är ägare därtill.

Det synes ej behöfligt att i lagtexten giva uttryck åt den tämligen självklara grundsatsen, att om borgenär har luftpanträtt i flera föremål ettvart av dessa skall häfta för gäldens hela belopp.

16 §.

Paragrafen, som motsvarar 16 § i de sakkunnigas förslag, innehåller bestämmelser om luftpanträttshavares rätt till ersättning, som utgår på grund av tagen försäkring eller av annan grund.

Departementschefen. Bestämmelsen angående luftpanträttshavares rätt till ersättning, som på annan grund än försäkring utgår för skada å luftfartyget eller godset, har jämkats i redaktionellt avseende ävensom kompletterats med hänvisning till stadgandena i 272 och 279 §§ sjölagen. I nämnda stadganden lämnas vissa föreskrifter om förutsättningarna för att pantträttshavaren skall kunna göra sin rätt gällande.

17 §.

Paragrafen motsvarar 17 § i de sakkunnigas förslag med vissa ändringar av formell natur.

18 §.

De sakkunniga har i denna paragraf föreslagit, att luftpanträtt i fartyg skall upphöra, såvida icke inom tre månader från det åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av fartyget avslutades borgenärens anspråk på panträtt blivit anmält till inskrivningsdomaren för anteckning i inskrivningsboken för luftfartyg samt dessutom anspråket godkänts eller talan därom väckts i laga ordning.

Departementschefen. Sakkunnigförslagets bestämmelse i förevarande ämne har tydligen utformats närmast med tanke på luftfartyg, som är registrerade här i riket. I fråga om fartyg, som är registrerade i annan till inskrivningskonventionen ansluten stat, bör emellertid uttryckligen angivas, att anmälan om borgenärens anspråk skall ske hos den myndighet som för inskrivningsboken för luftfartyget. Beträffande oregistrerade luftfartyg eller luftfartyg, vilka är registrerade i främmande stat som ej biträtt konventionen, synes lämpligast att — i viss anslutning till 283 § sjölagen — stadga att överenskommelse skall träffas om panträttens belopp eller talan om panträtten skall väckas inom en tidsfrist av ett år. I formellt avseende torde paragrafen något närmare än som skett i sakkunnigförslaget böra avfattas med inskrivningskonventionen art. IV såsom förebild.

3 KAP.

Ansvarsbestämmelser m. m.

19 §.

De sakkunniga har i förevarande paragraf upptagit stadganden om straff för överträdelser av de i lagen givna bestämmelserna. I första stycket har sålunda föreslagits, att den som vid ansökan eller anmälan till luftfartygsregistret uppsåtligen eller av grov oaktsamhet lämnar oriktig uppgift skall straffas med dagsböter eller fängelse i högst ett år. Enligt sakkunnigförslagets andra stycke skall den som framför luftfartyg med vetskap om att det icke är vederbörligen märkt straffas med fängelse eller straffarbete i högst två år eller, där brottet är ringa, med dagsböter. Slutligen innehåller tredje stycket, att den som i annat fall än nu sagts bryter mot vad i lagen stadgas skall straffas med dagsböter.

Hovrätten för Västra Sverige har beträffande ansvarsbestämmelsen i första stycket anmärkt, att det vore mindre tillfredsställande att införa en gemensam straffskala för uppsåtlig förbrytelse och grov oaktsamhet. Hovrätten framhåller, att ehuru — på sätt de sakkunniga ock anfört i motiven — frihetsstraff knappast syntes komma i fråga för oaktsamhetsbrott, straffskalans utformning dock kunde obehörigen inverka på straffmätningen. I fråga om andra stycket anför hovrätten dels att straffarbete särskilt med hänsyn till stadgandet i 20 § syntes böra utgå ur straffskalan, dels ock att grov oaktsamhet borde straffbeläggas. Hovrätten förklarar sig biträda de sakkunnigas mening, att brott enligt andra stycket vore allvarligare än brott enligt första stycket, och finner därför i andra stycket upptagna brott böra framför brott enligt första stycket straffas i fall av oaktsamhet. Tredje stycket hade enligt hovrättens mening fått en alltför allmän avfattning.

Departementschefen. I överensstämmelse med det av hovrätten för Västra Sverige framställda yrkandet vill jag beträffande första stycket i paragrafen förorda, att en särskild straffskala, upptagande endast dagsböter, införes för oriktig uppgift som lämnas av grov oaktsamhet. Straffskalan för uppsåtligt brott enligt första stycket synes ej böra omfatta strängare straff än fängelse i högst sex månader. Vidare bör tredje stycket begränsas så att bestämmelsen endast avser åsidosättande av de i lagen meddelade föreskrifterna beträffande registrering och vad därmed sammanhänger. Andra stycket har däremot upptagits i överensstämmelse med de sakkunnigas förslag, ehuru de ändringsförslag, som hovrätten framfört beträffande detta stycke, förtjänar visst beaktande. Jag vill framhålla att tillfälle till närmare övervägande av straffbestämmelserna erbjödes i samband med utarbetandet av förslag till luftfartslag, där andra likartade straffstadganden påkallas.

20 och 21 §§.

Dessa paragrafer överensstämmer med de sakkunnigas förslag.

Övergångsbestämmelserna.

Hovrätten för Västra Sverige har anmärkt, att övergångsbestämmelserna borde kompletteras på så sätt att föreskrifterna i § 44 mom. 1 luftfartsförordningen upphäves såvitt gäller straff dels för den som begagnar luftfartyg i strid mot stadgandet i § 3 sagda förordning — enligt vilket stadgande luftfart inom svenskt område må äga rum endast med luftfartyg, som antingen har svensk nationalitet eller ock uppfyller vissa andra i förordningen föreskrivna villkor — dels ock för den som i anmälan till luftfartygsregistret mot bättre vetande lämnar oriktig uppgift.

Departementschefen. Bestämmelserna i § 44 mom. 1 luftfartsförordningen om straff för den som begagnar luftfartyg i strid mot stadgandet i § 3 i förordningen bör kvarstå, då detta straffbud icke beröres av den nu föreslagna lagstiftningen. Däremot bör övergångsbestämmelserna såsom hovrätten för Västra Sverige anmärkt kompletteras såvitt angår luftfartsförordningens bestämmelse om straff för oriktig uppgift till luftfartygsregistret.

Förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

1 §.

Paragrafen motsvarar 1 § i de sakkunnigas förslag med vissa formella jämkningar.

2 §.

Denna paragraf överensstämmer med sakkunnigförslaget bortsett från att första punkten av andra stycket överflyttats till 3 §.

3 §.

Första punkten av denna paragraf motsvarar 2 § andra stycket första punkten i de sakkunnigas förslag, medan andra punkten har motsvarighet i 3 § i sakkunnigförslaget.

Departementschefen. Den regel som de sakkunniga upptagit i 3 § bygger på art. VI i inskrivningskonventionen. Denna artikel stadgar att, vid kvarstad eller skingringsförbud å eller utmätning eller exekutiv försäljning av luftfartyg eller rättighet i sådant fartyg, fördragsslutande stat icke skall vara skyldig att till förfång för utsökningsborgenär eller köpare vid exekutiv försäljning erkänna upplåtelse eller överlåtelse av rättighet som avses i art. I paragraf 1 i konventionen, därest den, mot vilken den exekutiva åtgärden är riktad, med vetskap om denna vidtagit upplåtelsen eller överlåtelsen. Den

tanke som ligger bakom denna bestämmelse i konventionen torde i huvudsak vara att ett exekutivt förfarande i en fördragsslutande stat beträffande ett luftfartyg, som är registrerat i annan fördragsslutande stat, icke skall kunna omintetgöras genom att gäldenären sedan det exekutiva förfarandet inletts låter i registreringsstaten inskriva en panträtt eller annan rättighet till luftfartyget. Det synes riktigt att vi i vår lagstiftning utnyttjar denna möjlighet att bereda skydd åt borgenär, som här i riket söker exekution i utländskt luftfartyg. Jag vill därför tillstyrka att ett stadgande i ämnet upptages. Vissa jämkningar i den av de sakkunniga föreslagna avfattningen synes emellertid påkallade. Stadgandet bör sålunda gälla även det fall att luftfartyget omfattas av konkurs som inträffat här i riket. En sådan utsträckning av stadgandets omfattning kan ej anses oförenlig med konventionen, ehuru denna ej särskilt nämner konkurs. Å andra sidan synes sakkunnigförslaget gå något för långt, då det generellt stadgar att rättshandling, som i bestämmelsen avses, icke äger verkan mot utsökningsborgenären eller mot köparen vid exekutiv försäljning. Såsom de sakkunniga själva i motiven anmärkt står en sådan generell föreskrift ej i god överensstämmelse med svensk rättsuppfattning. Det torde vara riktigare att i detta avseende direkt anknyta till innehållet i svensk lag.

I enlighet med det anförda har den ifrågavarande bestämmelsen avfattats så, att där luftfartyg här i riket utmätts eller belagts med kvarstad eller skingringsförbud eller luftfartyg omfattas av konkurs som inträffat här i riket, och gäldenären med vetskap därom träffat det avtal, som ligger till grund för inskrivningen, denna ej må till förfång för utsökningsborgenären eller konkursborgenärerna eller för köparen vid exekutiv försäljning åberopas i vidare mån än som följer av svensk lag. Måhända kan viss tvekan uppkomma beträffande tillämpningen av denna grundsats, då inskrivningen avser rättighet som icke kan inskrivas här i riket, men dylika spörsmål lärer få bedömas av rättstillämpningen, som på det rättsområde denna bestämmelse avser även i övrigt måste i stor utsträckning arbeta utan stöd av skriven lag.

Innebörden av förevarande bestämmelse torde klarare framgå om den anknytes såsom ett undantag från grundsatsen att verkan av inskrivning i förhållande till tredje man skall bedömas enligt lagen i den stat där rätten är inskriven. Bestämmelsen härom i 2 § andra stycket i de sakkunnigas förslag har därför överflyttats till 3 §.

4 §.

Paragrafen innehåller bestämmelser om erkännande här i riket av rätt till reservdelar på grund av inskrivning, som meddelats i annan konventionsstat.

Departementschefen. Det torde ej vara erforderligt att i detta stadgande upplaga kravet, att reservdelarna till art och ungefärligt antal skall ha förtecknats i den inskrivna handlingen eller i därvid fogad bilaga, utan det får förutsättas att detta krav iakttages av den myndighet som beviljar inskrivningen. Vidare har i jämförelse med sakkunnigförslaget vidtagits den änd-

ringen, att tillämpligheten av stadgandet ej begränsats till här i riket upplagda reservdelar.

Paragrafens andra stycke står i överensstämmelse med den i 4 § andra stycket i förslaget till inskrivningslag meddelade definitionen å reservdelar.

5 §.

Stadgandet motsvarar de sakkunnigas förslag med vissa ändringar av formell natur.

6 §.

Den sakliga ändring i förhållande till sakkunnigförslaget som vidtagits i andra stycket av denna paragraf sammanhänger med den utformning utsokningsbestämmelserna erhållit i departementsförslaget (se motiven till 5 § förslaget till lag med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m.).

7 §.

Paragrafens första stycke motsvarar delvis 3 § andra punkten förslaget till lag om registrering av luftfartyg m. m. i den av de sakkunniga upptagne lydelsen. Andra och tredje styckena motsvarar 7 § i de sakkunnigas nu förevarande förslag.

Departementschefen. Då grundsatsen, att samtycke från innehavare av inskrivna rättigheter skall inhämtas för överförande av luftfartyg från register i annan konventionsstat till vårt luftfartygsregister, har nära sammanhang med spørgsmålet om erkännande här i riket av rättigheter som inskrivits i konventionsstat, synes stadgande i ämnet lämpligast böra placeras i förevarande lag. Bestämmelsen i 3 § andra punkten i de sakkunnigas förslag till lag om registrering av luftfartyg m. m. har därför överflyttats till denna paragraf. Det torde få förutsättas att lagstiftningen i vederbörande konventionsstat upptager bestämmelser om samtycke från rättighetshavare för avförande ur dess register. I vår lagstiftning bör krävas samtycke till att registrering sker i det svenska luftfartygsregistret. Detta har iakttagits vid avfattningen av bestämmelsen.

I andra stycket, som motsvarar första stycket av 7 § i de sakkunnigas förslag, har vidtagits ett par formella jämkningar i förtydligande syfte.

Beträffande sista stycket i paragrafen kan till de av de sakkunniga anförda synpunkterna läggas, att självfallet kortare eller längre tid kan förflyta mellan avregistreringen i den främmande staten och införandet i det svenska registret. Huruvida fartyget under denna tid varit antecknat i bihanget till luftfartygsregistret eller icke, saknar betydelse vid beräkningen av den tid av tre månader efter införandet i det svenska registret, inom vilken inteckningshavaren har att bevaka sin förmånsrätt.

8 §.

Denna paragraf överensstämmer med 8 § första och andra styckena i de sakkunnigas förslag med vissa redaktionella jämkningar. Tredje stycket i sakkunnigförslaget har överförts till 10 §.

9 §.

Paragrafen motsvarar 9 § i de sakkunnigas förslag med en redaktionell omarbetning av första stycket.

10 §.

Enligt de sakkunnigas förslag skall tillämpningsföreskrifter av Konungen meddelas beträffande 8 §. Med anledning av omarbetningen av 7 § torde emellertid vissa tillämpningsföreskrifter påkallas även i fråga om denna paragraf. På grund härav har 8 § tredje stycket i de sakkunnigas förslag med en allmännare avfattning överflyttats till förevarande paragraf.

Förslaget till lag om ändring i handelsbalken.

10 KAP.

7 §.

De sakkunniga har föreslagit, att i paragrafen skall stadgas förbud mot pantsättning av luftfartyg. I motiven har de sakkunniga anført, att ett pantsättningsförbud avseende luftfartyg lärer böra omfatta alla ett sådant fartygs tillbehör. Giltig handpanträtt till sådant föremål syntes emellertid kunna jämlikt allmänna regler förvärfvas i god tro. Konkurrens mellan inteckning och handpant förebyggdes följaktligen icke i alla situationer genom det föreslagna stadgandet, men någon reglering utöver vad gällande rätt innehölle ansåges icke vara av behovet påkallad. — I sina motiv har de sakkunniga vidare uppmärksammat bl. a. möjligheten av konkurrens mellan inteckning och lösöreköp. De har övertvägt att till förebyggande av sådan konkurrens införa ett stadgande, enligt vilket luftfartyg icke finge göras till föremål för lösöreköp, enär detta vore oförenligt med inskrivningskonventionen art. II paragraf 1. De har emellertid ansett ett sådant stadgande obehöfligt, emedan luftfartyg efter genomförandet av den föreslagna lagstiftningen om inteckning i sådana fartyg syntes falla utanför lösöreköpsförordningens tillämpningsområde. Förhållandet syntes i detta hänseende bli detsamma som beträffande sjögående fartyg av sådan dräktighet, att inteckning däri kunde meddelas.

Hovrätten för Västra Sverige yttrar att, särskilt som pantsättningsförbudet ej skulle gälla reservdelar till luftfartyg, förbudet mot pantsättning av tillbehör borde komma till uttryck i den till den nu gällande paragrafen tillagda punkten genom att däri föreskrevs, att ej heller luftfartyg eller tillbehör till sådant finge pantsättas. Beträffande konkurrens mellan lösöreköp och inteckning funne hovrätten inskrivningskonventionen art. I paragraf 2 innefatta förbud mot att låta lösöreköp av luftfartyg och tillbehör till sådant äga företräde framför rättighet som avsåges i paragraf 1 av artikeln. Hovrätten ansåge — i motsatts till vad de sakkunniga anført — konsekvensen av nämnda paragraf 2 vara att i 1 § lösöreköpsförordningen

borde stadgas, att förordningen ej vore tillämplig å luftfartyg eller tillbehör till sådant.

Departementschefen. I likhet med de sakkunniga anser jag ej behöfligt att i lagtexten särskilt nämna att tillbehör till luftfartyg ej får pantsättas. Det må erinras om att förevarande paragraf ej nämner tillbehör till sjögående fartyg.

Pantsättningsförbudet riktar sig även mot icke registrerade luftfartyg. Sådana fartyg kan vinna registrering och därmed bli inteckningsbara.

Vad angår frågan om konkurrens mellan lösöreköp och inteckning, må anmärkas att enligt ett avgörande av Högsta domstolen (NJA 1921 s. 484) lösöreköpsförordningen ansetts tillämplig å en segelyacht, som var av betydande storlek ehuru icke av sådan dräktighet att inteckning kunnat meddelas däri. Vilken betydelse fartygsinteckningslagen har för frågan om lösöreköpsförordningens tillämplighet å sjögående fartyg har icke varit föremål för prövning av Högsta domstolen, men Göta hovrätt har i en dom (SvJT 1933 rf s. 54) beträffande en motorbåt av 6,04 tons dräktighet — alltså inteckningsbar — förklarat att den vore av sådan storlek, att den kunde bli föremål för fartygsinteckning, samt att vid sådant förhållande lösöreköpsförordningen icke vore tillämplig å båten. Den rättsuppfattning som kommit till uttryck i denna hovrättsdom synes naturlig och riktig. Samma grundsats bör utan att särskilt stadgande i ämnet är behöfligt anses gälla beträffande luftfartyg med iakttagande av att någon storleksgräns här ej är aktuell, då alla luftfartyg utan avseende å storleken är inteckningsbara. I enlighet med det anförda kan icke heller tillbehör till ett luftfartyg göras till föremål för lösöreköp.

17 KAP.

2 §.

Denna paragraf överensstämmer med 2 § i de sakkunnigas förslag.

3 §.

De sakkunniga har föreslagit, att i detta lagrum inteckning i luftfartyg skall i fråga om förmånsrätten jämsställas med inteckning i sjögående fartyg.

Hovrätten för Västra Sverige finner det kunna ifrågasättas huruvida bestämmelserna i förevarande paragraf om retentionsrätt, såvitt rör luftfartyg och tillbehör därtill, är förenliga med art. I i inskrivningskonventionen.

Departementschefen. Med anledning av det av hovrätten för Västra Sverige väckta spörsmålet, huruvida bestämmelserna i denna paragraf om förmånsrätt för retentionsrätt står i överensstämmelse med inskrivningskonventionen, vill jag framhålla att enligt den föreslagna lydelsen retentionsrätt åtnjuter sämre förmånsrätt än intecknad fordran. Den föreslagna lydelsen synes därför väl förenlig med konventionen. Emellertid har sakkunnigför-

slaget underkastats vissa jämkningar, vilka sammanhänger med den utformning som utsökningsbestämmelserna erhållit i departementsförslaget (se motiven till 5 § förslaget till lag med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m.).

16 §.

De sakkunnigas förslag har något jämkats i formellt avseende.

Förslaget till lag angående ändrad lydelse av 31 § lagen om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område.

Med anledning av att i 14 § förslaget till lag om registrering av luftfartyg m. m. intagits hänvisning till 227 § sjölagen, påkallas en mindre jämkning i tredje stycket av förevarande paragraf i avtalslagen.

Förslaget till lag angående ändrad lydelse av § 14 förordningen om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer.

Förslaget överensstämmer med det av de sakkunniga framlagda förslaget.

Förslaget till lag angående ändrad lydelse av 54 § lagen om försäkringsavtal.

De sakkunniga har i anslutning till 14 § andra stycket förslaget till lag om registrering av luftfartyg m. m. föreslagit den ändringen i förevarande lagrum, att den i första stycket därav meddelade särskilda regeln beträffande sjöpanträtt, som icke är förbunden med personlig fordran hos pantens ägare, utsträcker att omfatta jämnväl luftpanträtt vilken ej är förenad med sådan fordran. De sakkunniga har vidare i motiven till 18 § förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg berört vissa spörsmål som äger samband med 54 § försäkringsavtalslagen. Främst har därvid behandlats en av försäkringsbolagens riksförbund ifrågasatt ändring av paragrafens andra stycke. Detta innehåller en tvingande bestämmelse av innebörd att då förbehåll träffats, enligt vilket försäkringen skall upphöra i händelse äganderätten till godset övergår å annan, ny ägare dock, där försäkringsfall inträffar inom fjorton dagar, skall vara berättigad till ersättning för liden skada, i den mån han icke på grund av försäkring, som han själv tagit, äger rätt till gottgörelse för skadan. Vad sålunda stadgats äger emellertid icke tillämpning i fråga om sjöförsäkring å fartyg eller kreatursförsäkring. Förbundet hade i detta avseende anfört att alla de synpunkter, som föranlett undantagsbestämmelsen i fråga om sjöförsäkring å fartyg, kunde i minst lika hög grad anses gälla beträffande luftfartyg med deras

utomordentligt stora rörlighet och den föreliggande möjligheten till försäljning eller andra händelser å avlägsna platser. Förbundet hade därför föreslagit, att de sakkunniga måtte upptaga frågan om utvidgning av berörda undantagsbestämmelse att avse även försäkring av luftfartyg. De sakkunniga har emellertid funnit, att det av förbundet väckta spörsmålet kunde komma att upptagas till avgörande i samband med de olika försäkringsfrågor, som måste behandlas vid en blivande lagstiftning om införlivande med svensk rätt av den i Rom den 7 oktober 1952 avslutade konventionen rörande skada som av främmande luftfartyg tillfogas tredje man på jordytan. På grund därav och då man näppeligen kunde utgå från att den väntade lagstiftningen komme att gå i den av förbundet föreslagna riktningen, hade de sakkunniga ansett denna fråga icke böra upptagas till prövning i nu förevarande sammanhang. De sakkunniga har vidare — i anledning av uttalanden i den från bankföreningen överlämnade promemorian och det av försäkringsbolagens riksförbund till de sakkunniga avgivna yttrandet — anmärkt att vid lagstiftningen rörande den nyssnämnda konventionen torde komma under övervägande, huruvida en försäkringshavares rätt till ersättning på grund av försäkring behövde skyddas genom tvingande lagregler i större utsträckning än för närvarande vore fallet.

Försäkringsbolagens riksförbund återkommer i sitt över de sakkunnigas förslag avgivna remissyttrande till frågan om ändring av 54 § andra stycket försäkringsavtalslagen, en fråga som på sätt förbundet redan påpekat hos de sakkunniga vore av direkt betydelse för eventuella teckningshavare och därför lämpligen borde behandlas i samband med de sakkunnigas förslag. Förbundet har för sin del funnit den av de sakkunniga intagna ståndpunkten svårförståelig. Även om vid en eventuellt kommande reglering av lagstiftningen rörande av luftfartyg vållade tredjemansskador på jordytan frågan om tryggnad av tredje mans anspråk på skadestånd att utgå ur försäkringsersättning för vållande luftfartyg kunde böra upptagas till behandling, funnes enligt förbundets mening ej något skäl att ställa förbundets ifrågavarande framställning på framtiden, allra helst som frågan om Sveriges anslutning till den nya tredjemansskadekonventionen ännu vore helt öppen. Främst syntes dock böra beaktas att de luftfartygsförsäkringar, som vore av betydelse i förevarande sammanhang, hittills icke enligt svensk erfarenhet avsett tredjemansskador utan flygplansskador (kasko). Undantagsbestämmelsen i paragrafens andra stycke beträffande sjöförsäkring å fartyg toge uppenbarligen sikte på fartygs stora rörlighet och möjligheten till deras försäljning eller andra händelser på avlägsna platser. Som riksförbundet förut framhållit syntes samma skäl med än större styrka tala för att svensk flygförsäkringsgivare skulle kunna fritaga sig från betalningsskyldighet för kaskoskada, som inträffade efter det luftfartyget övergått till annan ägare än den varmed försäkringsavtalet slutits. Det hade vid flera tillfällen hänt att luftfartyg, försäkrat av Svenska flygförsäkringspoolen eller något av dess medlemsbolag, sålts till land i annan världsdel och där så gott som omedelbart insatts i trafik under

sådana förhållanden beträffande säkerhet och service, att ett beviljande härifrån av försäkring åt den nye ägaren varit uteslutet. Hittills hade lyckligtvis ej något krav på ersättning rests mot svenska försäkringsgivare för skada, inträffad under de fjorton dagar efter försäljningen, då den gamla försäkringen gällt. Anledning funnes emellertid att räkna med att även i fortsättningen här hemmahörande och försäkrade luftfartyg ofta komme att övergå i utländsk ägo. Det syntes ej rimligt att svenska försäkringsgivare skulle stå risken för den oberäkneliga fareökning, som därav kunde uppstå. I brist på internationell konvention, skyddande ny ägares rätt till ersättning på grund av tidigare försäkring, syntes i varje fall från svensk synpunkt anledning icke föreligga att vidmakthålla ett sådant skydd.

Bankföreningen betonar i sitt remissyttrande ånyo vikten ur kreditgivarsynpunkt av att panthavares rätt till ersättning på grund av försäkring skyddas genom tvingande lagregler.

Departementschefen. De av försäkringsbolagens riksförbund och bankföreningen framförda önskemålen är beaktansvärda och synes motivera en översyn av 54 § försäkringsavtalslagen med särskild hänsyn till luftfarten. Det är emellertid knappast ändamålsenligt att i samband med nu förevarande vidlyftiga lagkomplex upptaga andra försäkringsspörsmål än dem som nära hör samman med frågan om inskrivning av rätt till luftfartyg. I likhet med de sakkunniga vill jag därför förorda att prövningen av här ifrågavarande spørsmål uppskjutes för att upptagas i samband med frågan om lagstiftning i anledning av 1952 års tredjemanssskadekonvention.

Förslaget till lag om ändring i utsökningslagen.

Såsom anmärkts i den allmänna motiveringen har de bestämmelser som rör exekutiv försäljning av luftfartyg och därmed sammanhängande förhållanden sammanförts till en särskild lag. Med anledning härav utgår ur det av de sakkunniga framlagda förslaget till lag om ändring i vissa delar av utsökningslagen följande paragrafer, nämligen 90, 91 a, 94, 94 a, 94 b, 94 c, 94 d, 94 e, 95, 95 a, 95 b, 140, 143, 144, 148, 150, 168, 202, 203, 211 och 213 §§. De bestämmelser rörande luftfartyg som kommer att kvarstå i utsökningslagen rör i huvudsak vad som har samband med själva utmätningen. Likaså kvarstår där bestämmelserna rörande ägarehypotek i luftfartygsinteckning samt rörande gods i luftfartyg.

62 §.

Detta stadgande överensstämmer med de sakkunnigas förslag.

63 §.

De sakkunniga har beträffande denna paragraf föreslagit, att luftfartyg liksom fast egendom ej må utmätas utan särskild begäran av borgenären, såvida icke fordringen är förenad med panträtt i egendomen. I motiven har de sakkunniga anfört, att paragrafen ansetts icke böra utsträckas att gälla reservdelar till luftfartyg med hänsyn till de regler, som föreslagits i 94 b §

tredje stycket och 144 § andra stycket (motsvarande i departementsförslaget 5 § andra stycket och 14 § andra punkten lagen med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m.).

Hovrätten för Västra Sverige finner det av de sakkunniga anförda skälet för att ej medtaga reservdelar i paragrafen icke övertygande. Hovrätten framhåller särskilt, att om en försäljning av reservdelar komme till stånd utan samtidig försäljning av det eller de luftfartyg, för vilka de vore avsedda, komme försäljningspriset att pressas ned, varigenom det bleve ovisst om utmätningssökanden kunde få sin fordran till någon del täckt, när annan borgenär men ej utmätningssökanden hade förmånsrätt i reservdelarna.

Departementschefen. På de av hovrätten för Västra Sverige anförda skälen vill jag förorda, att det i paragrafen meddelade stadgandet utsträcker att omfatta även intecknade reservdelar till luftfartyg.

66 §.

De sakkunnigas förslag till lydelse av denna paragraf har något jämkats i förtydligande syfte.

71 §.

Paragrafen överensstämmer med de sakkunnigas förslag med det undantaget, att det i sakkunnigförslaget inskjutna nya andra stycket, som blott innehåller en erinran beträffande andra regler, fått utgå.

73 §.

De sakkunniga har i motiven anmärkt, att bestämmelserna i andra stycket av paragrafen, såsom i doktrinen framhållits, vore avfattade under det antagande, att fartyget icke vore i ägarens omedelbara besittning utan i befälhavarens; vore det förra fallet, t. ex. fartyget upplagt samt befälhavare ej utsedd, skulle vad som stadgades om befälhavaren tillämpas på fartygets innehavare. De sakkunniga hade funnit det ändamålsenligt att låta dessa bestämmelser i tillämpliga delar gälla i fråga om utmätning av luftfartyg eller gods i sådant fartyg. Den nyss återgivna, i doktrinen framhållna iakttagelsen syntes vid sådan tillämpning äga än större betydelse bl. a. med hänsyn till att luftfartygsbefälhavaren icke innehade samma ställning som befälhavaren å ett sjögående fartyg.

Hovrätten för Västra Sverige har funnit vad sålunda i motiven anförts böra utsägas i lagtexten genom ett tillägg till tredje stycket.

Departementschefen. Något behov att komplettera lagtexten i det av hovrätten för Västra Sverige angivna hänseendet synes mig ej föreligga, och jag vill därför tillstyrka att paragrafen får den av de sakkunniga föreslagna lydelsen.

74 §.

Paragrafen överensstämmer med sakkunnigförslaget.

85 §.

I förhållande till de sakkunnigas förslag har denna paragraf jämkats i syfte att begränsa skyldigheten att sända uppgifter rörande luftfartyg och intecknade reservdelar till att gälla luftfartyg som blivit införda i luftfartygsregistret jämte reservdelar till sådana luftfartyg.

87 §.

Stadgandet motsvarar de sakkunnigas förslag med viss ändring av redaktionell natur. Till vad de sakkunniga anfört torde böra läggas, att stadgandet har betydelse även för innehavare av inteckning med sämre förmånsrätt än annan inteckning, på grund varav utmätning ägt rum.

88 §.

Den i paragrafen föreskrivna uppgiftsskyldigheten har begränsats på samma sätt som i 85 §. I övrigt har i förhållande till sakkunnigförslaget vidtagits vissa redaktionella jämkningar.

89 §.

I denna paragraf har införts en hänvisning till den föreslagna lagen med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m.

91 §.

Mellan tredje och fjärde styckena av paragrafen i dess gällande lydelse har inskjutits ett stycke med föreskrifter om kungörelse vid försäljning av gods i luftfartyg, motsvarande det i de sakkunnigas förslag i 91 § fjärde stycket upptagna stadgandet. Härjämte har andra stycket ändrats i överensstämmelse med 91 a § första stycket i sakkunnigförslaget.

138 §.

Paragrafen överensstämmer med de sakkunnigas förslag.

139 §.

Paragrafen är likalydande med de sakkunnigas förslag bortsett från att sista punkten i första stycket fått utgå.

163, 165 och 198 §§.

Dessa stadganden överensstämmer, fränsett några jämkningar av formell natur, med de sakkunnigas förslag.

Förslaget till lag med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m.

I de sakkunnigas förslag har de bestämmelser som avser exekutiv försäljning av luftfartyg och reservdelar inarbetats i utskökningslagen. Såsom förut anmärkts har dessa bestämmelser i departementsförslaget i stället sammanförts till en särskild lag. Hänvisning till lagen har införts i 89 § utskökningslagen.

1 §.

Departementschefen. Liksom inskrivningslagen kunnat utarbetas med fartygsinteckningslagen såsom huvudsakligt mönster kan utsökningslagens föreskrifter om exekutiv försäljning av sjögående fartyg läggas till grund för regleringen av de frågor som gäller försäljning av utmätt luftfartyg. I enlighet härmed stadgas i första stycket av denna paragraf, att vid försäljning av utmätt luftfartyg och av utmätta, intecknade reservdelar till luftfartyg de föreskrifter som enligt utsökningslagen gäller beträffande försäljning av fartyg, vilket blivit i fartygsregistret infört, skall äga tillämpning med iakttagande av de särskilda bestämmelser som meddelas i förevarande lag. Hänvisningen till utsökningslagens regler avser givetvis ej blott de speciella föreskrifter som meddelas för sjögående fartyg utan även de bestämmelser som gäller lös egendom i allmänhet. Bland regler i utsökningslagen, som ej beröres av den särskilda lagens bestämmelser men som enligt den nämnda hänvisningen blir tillämpliga å försäljning av luftfartyg, må nämnas 3 § andra stycket, 89 § första stycket, 90 § andra stycket, 91 § fjärde stycket, 93 §, 94 § andra stycket samt 95 § andra och fjärde styckena; därjämte blir åtskilliga regler i 6 kap. utsökningslagen tillämpliga.

Såsom de sakkunniga anfört är det angeläget att man såvitt möjligt tillämpar samma bestämmelser vid exekution i svenskt luftfartyg som när det luftfartyg, vilket är föremål för utsökningen, hör hemma i annan stat. Vis-a-särbestämmelser är dock erforderliga beträffande luftfartyg hemmahörande i främmande stat, som biträtt inskrivningskonventionen. Dessa särbestämmelser har upptagits i 6 § i förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg. Andra stycket av nu förevarande paragraf innehåller — i överensstämmelse med 95 b § utsökningslagen i de sakkunnigas förslag — en erinran om nämnda bestämmelser.

2 §.

Denna paragraf, som innehåller föreskrift om auktionsförrättare, motsvarar i huvudsak 90 § femte stycket utsökningslagen i de sakkunnigas förslag.

3 §.

I denna paragraf har upptagits bestämmelser om kungörande av auktion, i huvudsak motsvarande 91 § tredje stycket utsökningslagen i de sakkunnigas förslag. Bestämmelsen om skyldighet för auktionsförrättaren att sända personliga underrättelser har med hänsyn till inskrivningskonventionen fått en något mera kategorisk avfattning än i sakkunnigförslaget.

4 §.

Förevarande paragraf innehåller bestämmelser om förfarandet vid upprättande av borgenärsförteckning. Första stycket utgör — jämte 9 § — en motsvarighet till de i 94 § första stycket utsökningslagen för sjögående far-

tyg gällande reglerna, medan återstoden av paragrafen är utformad i nära anslutning till 94 a § utsökningslagen i de sakkunnigas förslag.

5 §.

Bestämmelsen avser fastställande av lägsta budet vid auktionen och har motsvarighet i 94 b § utsökningslagen i de sakkunnigas förslag.

De sakkunniga har i sitt förslag utformat bestämmelserna om lägsta budet i nära anslutning till inskrivningskonventionen. Huvudregeln är enligt förslaget, att försäljning ej får ske, om icke köpeskillingen överstiger de fordringsbelopp, som har bättre rätt än den fordran för vars gäldande försäljningen äger rum, samt kostnaderna för förfarandet. Från denna grundsats om lägsta budets bestämmande föreslås dock två undantag. Det ena undantaget avser det fall, då försäljningen gäller luftfartyg, genom vilket inom riket skada tillfogats person eller egendom å jordytan, och den person som led skadan ej kunnat utfå honom tillkommande ersättning på grund av att å luftfartyget icke fanns försäkring mot sådan skada eller annan motsvarande säkerhet, som täcker luftfartygets värde såsom nytt; i detta fall skall vid försäljning som sker på begäran av den skadelidande eller hans rättsinnehavare vad om lägsta bud är stadgat ej äga tillämpning. Detsamma gäller, om försäljningen avser annat, samma ägare tillhörigt luftfartyg, som besväras av inteckning tillkommande borgenär med inteckning jämväl i det fartyg genom vilket skadan orsakats. Det andra undantaget avser reservdelar, vilka utnåtts på begäran av borgenär som ej har inteckning för sin fordran; lägsta budet skall i sådant fall sättas till två tredjedelar av reservdelarnas värde.

Aktiebolaget Aerotransport har i sitt yttrande upptagit frågan om undantag från grundsatsen om lägsta budets bestämmande i det fall då försäljning av luftfartyg äger rum på begäran av skadelidande med anledning av skada som tillfogats person eller egendom å jordytan. Bolaget ville erinra om den nya tredjemanssskadekonventionen på luftfartens område, varom enighet nåtts vid en konferens i Rom i oktober 1952 mellan representanter för ett stort antal stater, däribland Sverige. Denna konvention hade hittills under-tecknats av åtskilliga av dessa stater och det syntes därför kunna förväntas, att den komme att vinna mera allmän anslutning. I konventionen föreskrevs, att vissa i konventionen angivna maximala ansvarsbelopp skulle vara täckta av försäkring eller genom annan tillfredsställande säkerhet. Även hittills syntes dock flygbolagen regelmässigt ha i tillfredsställande utsträckning täckt tredjemansansvaret genom försäkringar, ofta på grund av ovillkorlig föreskrift härom i gällande koncessioner. Vad anginge storleken av den försäkring eller annan motsvarande säkerhet till skydd för tredjemansskador, som enligt den föreslagna bestämmelsens innehåll skulle krävas för att bereda inteckningshavarna det erforderliga skyddet, skulle det uppenbarligen kunna bli fråga om alldeles orimliga belopp. Inköpspriset på exempelvis ett flygplan av typen Douglas DC—6B uppginge för närvarande till omkring 7,3 miljoner kronor. Det kunde i sammanhanget nämnas att den

nya tredjemansskadekonventionen stadgade ett maximiansvar — bortsett från vissa fall av uppsåt — för skador, tillfogade genom flygplan av denna storleksordning, på cirka 3,5 miljoner kronor. Då det enligt bolagets förmenande vore principiellt oriktigt, att försäljning skulle kunna ske utan iakttagande av den rätt, som genom en intecknings tillkomst varit avsedd att beredas inteckningshavaren, och med hänsyn till att en bestämmelse som den föreslagna ej heller enligt inskrivningskonventionen vore obligatorisk i de nationella lagarna, borde den föreslagna bestämmelsen icke upptagas i lagen.

Departementschefen. Enligt inskrivningskonventionen art. VII och X skall vid exekutiv försäljning iakttagas, att försäljning ej må ske med mindre alla rättigheter, vilka vederbörigen styrkts och enligt konventionen har förmånsrätt före utsökningsborgenärens fordran, täckes av köpeskillingen eller övertages av köparen. Denna grundsats, som i vår nuvarande rätt har motsvarighet beträffande fast egendom men ej i fråga om sjögående fartyg, har i överensstämmelse med de sakkunnigas förslag kommit till uttryck i första stycket av förevarande paragraf.

I de sakkunnigas förslag har i anslutning till konventionen upptagits två undantag från den nämnda grundsatsen om bestämmande av ett lägsta bud. Det första undantaget avser exekutiv försäljning av luftfartyg, genom vilket inom riket skada tillfogats person eller egendom å jordytan, och den person som led skadan ej kunnat utfå honom tillkommande ersättning på grund av att å luftfartyget icke fanns försäkring mot sådan skada eller annan motsvarande säkerhet, som täcker luftfartygets värde såsom nytt, ävensom försäljning av annat luftfartyg, som tillhör samma ägare och som besväras av inteckning tillkommande borgenär med inteckning jämväl i det fartyg genom vilket skadan orsakats. I sådant fall skall enligt förslaget — vid försäljning som sker på begäran av den skadelidande eller hans rättsinnehavare — vad om lägsta bud är stadgat ej äga tillämpning. Bestämmelsen bör ses i samband med den av de sakkunniga — likaledes i anslutning till inskrivningskonventionen — föreslagna ändringen i 144 § utsökningslagen, innebärande att innehavare av inteckning i luftfartyg i fall varom nu är fråga icke må göra sin rätt gällande till högre belopp än fyra femtedelar av köpeskillingen, såvitt utmätningssökanden därigenom skulle erhålla mindre ersättning än om försäkringen eller säkerheten täcker luftfartygets värde såsom nytt.

Den ifrågavarande undantagsbestämmelsen innebär en begränsning i inteckningshavarens förmånsställning, som i förekommande fall måhända kan bli kännbar. Betänkligheter mot bestämmelsen har redan hos de sakkunniga framförts av såväl bankföreningen som Aktiebolaget Aerotransport, och bolaget har ånyo framfört dessa betänkligheter vid remissbehandlingen av de sakkunnigas förslag. Även jag ställer mig tveksam i fråga om lämpligheten av att införa en undantagsregel av detta slag. Såsom bolaget påpekat skulle den medföra att luftfartygets ägare i vissa fall ålades en alltför omfattande försäkringsplikt för att bereda inteckningshavaren det erforderliga skyddet.

Bolaget har jämväl framhållit att möjlighet finnes att bereda tredje man tillfredsställande skydd genom att meddela föreskrift om försäkringsplikt såsom villkor vid beviljande av tillstånd till luftfart. På detta sätt kan erforderligt skydd beredas åtminstone i sådana fall, där svenskt tillstånd erfordras för rätt att utöva luftfart. Det är även att märka, att Sverige jämlikt inskrivningskonventionen har full frihet att bestämma, huruvida en undantagsregel av detta slag skall gälla. Vid övervägande av frågan har jag kommit till den uppfattningen, att en regel av den ifrågasatta innebörden ej bör upptagas i lagen. I samband med fortsatt lagstiftningsarbete på luftrettens område i anslutning till 1952 års tredjemansskadekonvention kan dock spörsmålet lämpligen upptagas till förnyad behandling.

Det andra i sakkunnigförslaget upptagna undantaget från grundsatsen om bestämmande av lägsta budet avser reservdelar, vilka utmätts på begäran av borgenär som ej har inteckning i reservdelarna för sin fordran. I detta fall skall lägsta budet sättas till två tredjedelar av reservdelarnas värde. Beträffande denna regel lämnar inskrivningskonventionen icke någon valfrihet åt de enskilda konventionsstaterna. Den av de sakkunniga föreslagna bestämmelsen har därför, med viss redaktionell jämkning, upptagits i andra stycket av förevarande paragraf. Bestämmelsen kompletteras av föreskriften i 14 § andra punkten.

6 §.

I denna paragraf, som saknar motsvarighet i de sakkunnigas förslag, meddelas vissa bestämmelser angående försäljning av flera luftfartyg eller av luftfartyg jämte reservdelar.

Departementschefen. Då flera luftfartyg skall säljas vid exekutiv auktion, torde såsom huvudregel böra gälla, att särskilt utrop av varje luftfartyg skall äga rum. I de flesta fall bör man kunna räkna med att det bästa ekonomiska resultatet uppnås, om varje luftfartyg säljes för sig, och särutrop är givetvis nödvändiga i sådana fall, då något luftfartyg häftar för särskild fordran eller luftfartygen har olika ägare. Om alla luftfartygen är i samma ägares hand och häftar för samma fordringar, bör emellertid gemensamt utrop ske, såvida ej ägaren eller någon av borgenärerna önskar att visst eller vissa av luftfartygen skall säljas särskilt.

När försäljning skall ske i olika utrop, bör iakttagas, att särskild borgenärsförteckning iordningställes för vad som skall säljas vid varje utrop. En fordran kan därvid komma att upptagas till hela sitt belopp i flera borgenärsförteckningar, t. ex. då fråga är om fordran som intecknats i flera luftfartyg. Detta medför att förteckningen ej alltid blir definitiv utan kan komma att ändras allt eftersom försäljningen fortskrider. Härom bör i förekommande fall göras anmärkning i förteckningen (jfr 116 § första stycket utskökningslagen).

De grundsatser, som således skall gälla vid försäljning av flera luftfartyg, bör gälla även vid försäljning av luftfartyg jämte intecknat lager av reserv-

delar. Med hänsyn till regeln i 14 § andra punkten bör dock reservdelslager ej få utropas gemensamt med luftfartyg i fall då fordran bevakats av borgenär, som ej för fordringen har inteckning i reservdelarna.

Utsökningslagen innehåller ej några bestämmelser om hur det skall förfaras vid utrop till försäljning av flera lösa föremål som utmätts för samma fordran. I praxis torde det tillgå så att auktionsförrättaren efter eget bedömande uppdelar godset för försäljning i skilda poster på sätt som finnes lämpligt för att bästa möjliga ekonomiska resultat skall uppnås. På grund av reglerna om lägsta budet torde emellertid en särskild bestämmelse vara erforderlig beträffande tillvägagångssättet vid försäljningen i det fall, då intecknade reservdelar skall säljas utan att utrop gemensamt med luftfartyg äger rum. Såsom huvudregel torde kunna uppställas, att hela lagret skall utropas i en enda post. På begäran av lagrets ägare eller av någon av borgenärerna bör emellertid uppdelning i skilda poster äga rum. Härvid måste dock auktionsförrättaren göra förbehåll om att försäljningen blir gällande endast under förutsättning att den efter utrop av en eller flera poster kan godkännas enligt de stadgade grunderna beträffande det bud som måste avgivas för att försäljning må ske.

7 §.

Paragrafen innehåller bestämmelser om anslutningsrätt i konkurs och motsvarar 94 c § utsökningslagen i de sakkunnigas förslag.

Departementschefen. Enligt de sakkunnigas förslag skall anslutningsrätt tillkomma borgenär, som i konkursen bevakat fordran, förenad med förmånsrätt i egendomen. Av de sakkunnigas motiv framgår, att med det valda uttrycket avses innehavare av fordran förenad med luftpanträtt, intecknad fordran, fordran förenad med retentionsrätt och fordran med förmånsrätt enligt 17 kap. 4 § handelsbalken. Denna avgränsning synes riktig. Det kan möjligen ifrågasättas, huruvida det är behövt att tillerkänna innehavare av fordran enligt 17 kap. 4 § handelsbalken anslutningsrätt, eftersom den förmånsrätt som tillkommer sådan fordran ej är speciellt knuten till viss egendom och för övrigt i förmånsrättsordningen kommer efter intecknad fordran. Innehavare av fordran enligt 17 kap. 4 § handelsbalken torde likväl i vissa fall kunna ha intresse av att egendomen blir såld, och då anslutningsrätten underlättar försäljning genom att lägsta budet sänkes, bör sådan rätt tilläggas honom. Anslutningsrätt bör sålunda i överensstämmelse med de sakkunnigas förslag tillkomma samtliga de nyss nämnda kategorierna fordringshavare. Det i den föreslagna lagtexten valda uttryckssättet synes emellertid ej fyllt tydligt. Till förebyggande av tvekan har därför i departementsförslaget uttryckligen stadgats, att anslutningsrätt skall tillkomma den som i konkursen bevakat fordran, för vilken egendomen på grund av inteckning häftar eller som är förenad med luftpanträtt i egendomen eller varmed följer rätt att såsom säkerhet kvarhålla egendomen eller förmånsrätt som i 17 kap. 4 § handelsbalken sägs (jfr även förslaget till ändrad lydelse av 71 § konkurslagen).

8 §.

Denna paragraf motsvarar första och andra styckena av 94 d § utsökningslagen i de sakkunnigas förslag.

Departementschefen. I paragrafen regleras frågan om den omfattning i vilken fordran må inestå i avräkning å köpeskillingen. Inskrivningskonventionen stadgar i art. VIII, att exekutiv försäljning av luftfartyg i enlighet med konventionens föreskrifter medför att luftfartyget övergår i köparens ägo fritt från alla rättigheter för vilka köparen icke iklätt sig ansvar. I de sakkunnigas förslag har denna bestämmelse i konventionen kommit till uttryck på så sätt, att fordran med vissa angivna undantag må inestå i avräkning å köpeskillingen »såvitt köparen sådant medgiver». Enligt denna formulering skulle det enbart ankomma på köparen att bestämma huruvida fordran finge inestå. En fordran som ej är förfallen till betalning skulle sålunda kunna kvarstå oberoende av inteckningshavarens vilja, om köparen så önskade. Såsom redan framhållits i anslutning till 20 § första stycket förslaget till inskrivningslag bör emellertid för avräkning krävas samtycke av både köpare och inteckningshavare. För att denna grundsats skall komma till tydligt uttryck i de exekutionsrättsliga reglerna har i första stycket av förevarande paragraf stadgats, att avräkning får ske efter överenskommelse mellan inteckningshavaren och köparen.

Såsom de sakkunniga föreslagit bör det emellertid ej vara tillåtet att avräkna fordran, som är tvistig eller beroende av villkor, och ej heller fordran, beträffande vilken inteckning är beroende på särskild prövning eller avgjord genom beslut som ej vunnit laga kraft eller som är sökt men ej beviljad. Denna inskränkning i avräkningsmöjligheten har angivits genom en hänvisning till 108 och 109 §§ utsökningslagen. Därjämte har ytterligare en begränsning stadgats, avseende det fall att inteckningen omfattar flera luftfartyg eller luftfartyg jämte reservdelar. I detta fall får avräkning ske endast under förutsättning att all den intecknade egendomen utmätts och säljes i gemensamt utrop. Motivet för denna begränsning är att inteckning som meddelats i flera luftfartyg eller i luftfartyg jämte reservdelar bör avvecklas i den mån inskrivningsenheten brytes vid den exekutiva försäljningen.

Enligt andra stycket i paragrafen skall det som ej inestår av köpeskillingen gäldas i reda penningar. Det torde ej vara behöfligt att i lagtexten giva uttryck åt den självklara grundsatsen, att köparen, när han själv är berättigad till betalning, äger avräkna motsvarande belopp å köpeskillingen (jfr 131 § utsökningslagen samt 95 § andra stycket samma lag enligt de sakkunnigas förslag).

Tredje stycket i förevarande paragraf har i förhållande till motsvarande bestämmelse i sakkunnigförslaget något jämkats.

9 §.

Denna bestämmelse har motsvarighet i 94 § första stycket fjärde punkten och 94 d § tredje stycket utsökningslagen i de sakkunnigas förslag.

10 §.

Stadgandet i denna paragraf motsvarar 95 § första stycket andra punkten utsökningslagen i de sakkunnigas förslag.

11 §.

Paragrafen innehåller i sak samma regler som 94 e § utsökningslagen i de sakkunnigas förslag.

12 §.

Bestämmelsen har motsvarighet i 95 § tredje stycket och 95 a § tredje stycket utsökningslagen i de sakkunnigas förslag.

Departementschefen. I 95 § tredje stycket utsökningslagen finns beträffande sjögående fartyg regler om anordnande av ny auktion för den händelse köpeskillingen ej blir behörigen gulden. I de sakkunnigas förslag har nämnda lagrum omarbetats för att det skall täcka även det fall, då fråga är om försäljning av luftfartyg, varvid ledning hämtats från motsvarande regler beträffande fast egendom i 130 § utsökningslagen. Då det nu gäller att upptaga bestämmelser i ämnet i förevarande särskilda lag skulle det måhända vara tillfyllest att i tillämpliga delar hänvisa till nämnda båda lagrum i utsökningslagen. För att förebygga oklarhet har emellertid en särskild bestämmelse upptagits.

Till denna bestämmelse har såsom ett andra stycke fogats de särskilda regler om borgenärsförteckningen och lägsta budet, som skall iakttagas vid den nya auktionen. De sakkunniga har med förebild i 135 § utsökningslagen upptagit stadgande härom i 95 a § tredje stycket, vartill departementsförslaget i huvudsak ansluter sig.

13 §.

Bestämmelserna i denna paragraf kompletterar stadgandena i 12 § och har motsvarighet i 143 § utsökningslagen i de sakkunnigas förslag.

14 §.

Paragrafen har motsvarighet i första och tredje punkterna av 144 § andra stycket utsökningslagen i de sakkunnigas förslag.

Departementschefen. Enligt de sakkunnigas förslag skall innehavare av inteckning i reservdelar ej kunna till förfång för utmätningssökande utan inteckning göra sin rätt gällande till högre belopp än som svarar mot två tredjedelar av köpeskillingen minskad med kostnaderna för förfarandet. Emellertid torde det ej vara avsett att även borgenär med retentionsrätt eller förmånsrätt enligt 17 kap. 4 § handelsbalken skall stå tillbaka för utmätningssökande med sämre förmånsrätt. För att någon tvekan i detta avseende ej skall uppkomma har ordalagen i paragrafen något jämkats.

Andra punkten i 144 § andra stycket utsökningslagen i sakkunnigförslaget har uteslutits av skäl, som framgår av kommentarerna till 5 §.

15 §.

I de sakkunnigas förslag har 148 § utsökningslagen jämkats för att lagrummet skulle bli tillämpligt även beträffande försäljning av luftfartyg. I förevarande paragraf har en särskild bestämmelse i ämnet upptagits.

16 §.

Paragrafen motsvarar 95 a § andra stycket utsökningslagen i de sakkunnigas förslag.

17 §.

I denna paragraf meddelas bestämmelser om underrättelse till inskrivningsdomaren och luftfartsstyrelsen angående exekutiv auktion. Motsvarande bestämmelser återfinns i 168 § utsökningslagen i de sakkunnigas förslag. I överensstämmelse med de föreslagna ändringarna i 85 och 88 §§ utsökningslagen har emellertid skyldigheten att sända uppgifter begränsats till luftfartyg som införts i luftfartygsregistret jämte reservdelar till sådant fartyg. Anmälan enligt andra stycket saknar betydelse för luftfartsstyrelsen (jfr 88 § utsökningslagen).

18 §.

Paragrafen innehåller bestämmelse angående klagan över utmätningsmans eller överexekutors åtgärd.

Departementschefen. Enligt de sakkunnigas förslag till ändrad lydelse av 202, 203, 211 och 213 §§ utsökningslagen skall, såvitt rör luftfartyg eller in-tecknade reservdelar till sådant fartyg, beträffande klagan över utmätningsmans eller överexekutors åtgärd vid auktion eller i fråga om fördelning av köpeskillning eller av medel, som eljest finns att redovisa, gälla samma regler som beträffande försäljning av fast egendom. I förevarande paragraf har meddelats en bestämmelse, som generellt ger uttryck åt denna grundsats och sålunda gör de nämnda ändringarna i utsökningslagen överflödiga. Det torde böra anmärkas, att de sakkunnigas förslag till ändrad lydelse av 211 § utsökningslagen berör jämväl sjögående fartyg, och i detta hänseende innebär alltså departementsförslaget en saklig ändring i sakkunnigförslaget. Även om den ifrågavarande ändringen beträffande sjögående fartyg i och för sig är motiverad, synes det dock ej vara påkallat att upptaga spörsmålet i detta sammanhang.

Förslaget till lag om ändring i konkurslagen.

21 §.

Paragrafen överensstämmer med de sakkunnigas förslag med den ändringen att den i sista stycket föreskrivna anmälningsskyldigheten begränsas till luftfartyg, som blivit infört i luftfartygsregistret, jämte in-tecknade reservdelar till sådant fartyg (jfr 85 och 88 §§ förslaget till lag om ändring

i utsökningslagen samt 17 § förslaget till lag med vissa bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m.). Härutöver har stadgandet formellt jämkats.

24 och 26 §§.

I dessa paragrafer har i förhållande till de sakkunnigas förslag vidtagits ändringar motsvarande ändringarna i 21 §.

29 och 62 §§.

Dessa stadganden överensstämmer med sakkunnigförslaget.

71 §.

Stadgandet motsvarar i huvudsak de sakkunnigas förslag. Fjärde stycket har dock omredigerats i överensstämmelse med 7 § i förslaget till lag med vissa bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m. Vidare har sista punkten i femte stycket uteslutits, då vad därstädes stadgas får anses självklart och därför icke behöver komma till uttryck i en särskild lagregel.

73, 76 och 126 §§.

Dessa paragrafer överensstämmer med de sakkunnigas förslag, fränsett ett par formella jämkningar i 73 och 76 §§.

198 §.

I de sakkunnigas förslag har den formella ändringen vidtagits, att den beträffande luftfartyg och reservdelar erforderliga bestämmelsen upptagits i ett nytt särskilt stycke. I fråga om den anmälningsskyldighet som avses i paragrafen har införts samma begränsning som i 21 och 26 §§.

**Förslaget till lag angående ändrad lydelse av 1 och 13 §§
lagsökningslagen.**

**Förslaget till lag angående ändrad lydelse av 10 och 13 §§ lagen om
dödande av förkommen handling.**

**Förslaget till lag angående ändrad lydelse av 11 § lagen om dödande av
vissa utanför Sverige befintliga handlingar.**

Förslaget till lag om ändrad lydelse av 2 kap. 17 § strafflagen.

**Förslaget till lag om ändrad lydelse av 3 § lagen angående förbud mot
lufttrafik över svenskt område.**

Dessa förslag överensstämmer med de av de sakkunniga framlagda förslagen i samma ämnen.

**Förslaget till lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen om straff
för olovlig varuinförsel.**

De sakkunniga har föreslagit bl. a. att den i 9 mom. stadgade möjligheten att förklara luftfartyg förverkade skall begränsas till luftfartyg med en högsta vikt understigande fyra ton.

Luftfartsstyrelsen har i sitt remissyttrande erinrat om att styrelsen i yttrande till de sakkunniga anfört, att den föreslagna gränsdragningen ur flera synpunkter vore mindre lämplig och att en bättre utväg vore att uppmjuka förverkandebestämmelserna. Styrelsen vidhölle, att en gränsdragning, särskilt sådan som den föreslagna, vore olämplig. I viktclasserna över fyra och upp till tio ton förekomme nämligen flera typer av luftfartyg, vilka mycket väl kunde användas för smuggling. Enligt inkomna meddelanden från den internationella kriminalpoliskommissionen rörande bekämpande av olaga lufttrafik m. m. förekomme också bland för närvarande misstänkta utländska luftfartyg åtminstone ett i denna storleksklass. Styrelsen ville därför i stället föreslå att förverkande icke skulle inträda, därest luftfartyget vid smugglingstillfället begagnats i regelbunden luftfart. Den smuggling, som förekomme med luftfartyg i dylik luftfart, syntes nämligen knappast kunna länkas äga rum med ägarens eller innehavarens vetskap.

Departementschefen. Luftfartsstyrelsens förslag, att förverkandepåföljd skall kunna inträda beräffande alla luftfartyg, som ej vid smugglingstillfället begagnas i regelbunden luftfart, medför att avgränsningen ej blir fullt fixerad, då det kan erbjuda svårigheter att avgöra vad som skall anses såsom regelbunden luftfart. En begränsning med hänsyn till luftfartygets vikt står i överensstämmelse med vad som under avsevärd tid tillämpats i fråga om sjögående fartyg. Var en viktgräns bör dragas kan vara föremål för delade meningar, men jag finner ej skäl att avvika från de sakkunnigas förslag.

**Förslaget till lag om ändrad lydelse av 8 § lagen med särskilda bestämmelser
angående olovlig befattning med spritdrycker och vin.**

I jämförelse med sakkunnigförslaget har 2 mom. jämkats i formellt avseende.

**Förslaget till lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen om straff
för olovlig varuutförsel.**

Detta lagförslag överensstämmer med vad de sakkunniga föreslagit.

Den föreslagna lagstiftningen bör träda i kraft så snart inskrivningskonventionen efter skedd ratificering blir gällande för Sverige. Då någon bestämd dag härför icke kan angivas på förhand, har beträffande samtliga lagförslag angivits, att de skall träda i kraft den dag Konungen förordnar.

I enlighet med vad nu anförts har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

- 1) lag om inskrivning av rätt till luftfartyg;
- 2) lag om registrering av luftfartyg m. m.;
- 3) lag i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg;
- 4) lag om ändring i handelsbalken;
- 5) lag angående ändrad lydelse av 31 § lagen den 11 juni 1915 (nr 218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område;
- 6) lag angående ändrad lydelse av § 14 förordningen den 4 mars 1862 (nr 10) om tiodrig preskription och om kallelse å okända borgenärer;
- 7) lag angående ändrad lydelse av 54 § lagen den 8 april 1927 (nr 77) om försäkringsavtal;
- 8) lag om ändring i utsökningslagen;
- 9) lag med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m.;
- 10) lag om ändring i konkurslagen;
- 11) lag angående ändrad lydelse av 1 och 13 §§ lagen den 20 december 1946 (nr 808) om lagsökning och betalningsföreläggande (lagsökningslag);
- 12) lag angående ändrad lydelse av 10 och 13 §§ lagen den 8 april 1927 (nr 85) om dödande av förkommen handling;
- 13) lag angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 juli 1947 (nr 486) om dödande av vissa utanför Sverige befintliga handlingar;
- 14) lag om ändrad lydelse av 2 kap. 17 § strafflagen;
- 15) lag om ändrad lydelse av 3 § lagen den 7 september 1914 (nr 182) angående förbud mot lufttrafik över svenskt område;
- 16) lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 8 juni 1923 (nr 147) om straff för olovlig varuinförsel;
- 17) lag om ändrad lydelse av 8 § lagen den 20 juni 1924 (nr 225) med särskilda bestämmelser angående olovlig befattningsmed spritdrycker och vin; samt
- 18) lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 18 juni 1949 (nr 398) om straff för olovlig varuutförsel.

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över lagförslagen, vilka äro fogade som bilaga (*Bilaga A*)¹ till detta protokoll, måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Lars-Erik Samuelsson.

¹ Bilagan har här uteslutits utom såvitt avser de under 1)–3) och 8)–10) upptagna förslagen. I uteslutna delar är bilagan, bortsett från vissa formella jämkningar i förslagen under 16) och 17), likalydande med de vid propositionen fogade lagförslagen.

Bilaga A.

F ö r s l a g
till
L a g
om inskrivning av rätt till luftfartyg.

Härigenom förordnas som följer.

Inledande bestämmelser.

1 §.

Vad i denna lag är stadgat om inteckning i luftfartyg och om vissa anteckningar beträffande sådant fartyg äger tillämpning på luftfartyg, som är infört i det svenska luftfartygsregistret.

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.

Om beviljande av inteckning.

3 §.

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

Inteckning må till säkerhet för samma fordran meddelas i flera luftfartyg, såframt fartygen förut äro fria från inteckning eller vart och ett av fartygen allenast besväras av inteckning för fordran, vilken jämväl är intecknad i de övriga fartygen. Luftfartyg, som enligt vad nu sagts är intecknat för samma fordran som annat fartyg, må ej särskilt intecknas.

Ej må inteckning meddelas i lott av luftfartyg.

4 §.

Inteckning i luftfartyg må, om fartygets ägare medgiver det, beviljas eller utsträckas att gälla jämväl i lager av reservdelar, som tillhör fartygsägaren, eller i honom tillhörig lott av sådant lager, såvida delarna till art och ungefärligt antal förtecknats i fordringshandlingen eller i därvid fogad

bilaga och förvaras på angivna platser här i riket eller i annan stat som biträtt 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 därifrån, såsom delar av flygkroppen samt motorer, propellrar, radioutrustning och instrument jämte delar därav.

5 §.

Medgivande av inteckning skall tecknas å handling, varå fordran grundas, samt innefatta uppgift om luftfartygets nationalitets- och registreringsbeteckning; och varde medgivandet av vittnen styrkt.

6 §.

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

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

7 §.

Inteckning i luftfartyg må icke beviljas, med mindre den som medgivit inteckningen är införd i luftfartygsregistret såsom ägare av fartyget.

Är ansökan om inteckning ej grundad på medgivande av den som enligt vad luftfartygsregistret utvisar byggt fartyget, skall i ärendet styrkas att från honom äganderätten övergått till den som medgivit inteckningen. Har fartyget varit i utländsk ägo, skall dock, såframt ej eljest laga hinder möter, inteckning beviljas, där den som medgivit inteckningen blivit vid fartygets införande i registret upptagen såsom ägare eller ock härleder sin rätt från den däri först införde ägaren.

Har luftfartyget i tre år näst före ansökningen varit infört i luftfartygsregistret och finnes den som medgivit inteckningen hava varit under hela den tiden upptagen i registret såsom ägare eller härleder han sin rätt från den som vid början av samma tid var införd såsom ägare, skall ansökningen, ändå att annan upplysning om äganderätten ej vinnes, bifallas där ej eljest laga hinder möter.

8 §.

Är fråga om inteckning i reservdelar, skall genom intyg av trovärdig person eller annorledes nöjaktigt styrkas att reservdelarna eller den lott av dessa, vari inteckningen skall gälla, tillhör luftfartygets ägare.

9 §.

Ej må i inteckningsärende andra än skriftliga bevis gälla i fråga om åtkomst till luftfartyg eller reservdelar.

10 §.

Har, då inteckning sökes, talan väckts om klander å den uppgivne ägarens fång eller om återgång därav, vare ansökningen vilande i avbidan på målets utgång. Fullföljes ej ansökningen senast å den inskrivningsdag som infaller näst efter tre månader från det dom eller beslut, varigenom målet avgjorts, vunnit laga kraft, vare ansökningen förfallen.

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, utgöre 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.

12 §.

Upplyses att före den dag inteckning sökes eller ock samma dag ansökningen göres den egendom som ansökningen avser tagits i mät, och visas ej att utmätningen upphört att gälla, skall ansökningen avslås.

13 §.

Är, när inteckning sökes, den som inteckningen medgivit eller, där flera äro som den medgivit, någon av dem försatt i konkurs, eller meddelas beslut om egendomsavträde samma dag som ansökningen göres, skall ansökningen avslås.

Om intecknings verkan och omfattning.

14 §.

Sedan inteckning i luftfartyg meddelats, njute fordringsägaren panträtt i fartyget.

Panträtten omfattar förutom flygkroppen jämväl motorer, propellrar, radioutrustning, instrument och andra tillbehör, som äro avsedda att användas i luftfartyget, vare sig de äro anbragta däri eller tillfälligt skilda därifrån.

Har tillbehör förvärvats under villkor att överlåtaren skall äga rätt att återtaga det, om förvärvaren åsidosätter vad honom åligger, eller att äganderätten därtill skall förbliva hos överlåtaren intill dess betalning erlagts eller annan förutsättning uppfyllts, må villkoret ej göras gällande mot inteckningshavaren.

15 §.

Omfattar inteckning jämväl reservdelar, njute inteckningshavaren pant-rätt i dessa, såframt vid förvaringsplatsen genom hans försorg finnes anslaget väl synligt tillkännagivande om inteckningen, med angivande av dess omfattning samt inteckningshavarens namn och adress, ävensom därom att inteckningen inskrivits i den här i riket förda inskrivningsboken för luftfartyg.

16 §.

Ersättes intecknad reservdel med annan, häfte i stället denna för pant-rätten.

17 §.

Är inteckning meddelad i flera luftfartyg, häfte ettvar av fartygen för den intecknade fordringens hela belopp.

Omfattar inteckning ett eller flera luftfartyg jämte reservdelar, skola jämväl reservdelarna svara för hela det intecknade beloppet.

18 §.

Angående inteckningshavares rätt till ersättning, som utgår på grund av tagen försäkring, är särskilt stadgat.

Ersättning, som på annan grund utgår för skada å intecknad egendom, häfte icke i egendomens ställe för intecknad fordran.

19 §.

Ej må panträtt, som inteckning medför, särskilt göras gällande i viss lott av vad som intecknats.

20 §.

Varder intecknad egendom utmättningsvis såld, njute inteckningshavaren betalning ur egendomen, ändå att fordringen eljest ej är till betalning förfallen.

Samma lag vare, om intecknat luftfartyg genom vanvård eller annorledes så försämrats, att inteckningshavarens säkerhet märkligt minskas, eller om intecknat reservdelslager icke vidmakthålles i huvudsaklig överensstämmelse med vad som överenskommits eller eljest får anses avtalat.

Om särskilda åtgärder med avseende å inteckning.

21 §.

Vill ägaren av den intecknade egendomen i stället för en inteckningshandling sätta en eller flera andra handlingar innefattande medgivande av inteckning för motsvarande belopp, ingive inteckningshandlingen jämte den

eller de handlingar, som skola sättas i stället, till inskrivningsdomaren; och göre denne om utbytet anteckning i inskrivningsboken samt anmärke å den eller de nya inteckningshandlingarna vad för inteckningsrättens bedömande är av betydelse. Utbyte varom nu sagts må ock ske på begäran av inteckningshavare, där det visas att den intecknade egendomens ägare samtyckt till åtgärden.

22 §.

Företes fordringshandlingen för inskrivningsdomaren med begäran om inteckningens dödande helt och hållet eller för visst belopp eller, där flera luftfartyg äro intecknade för samma fordran, i visst fartyg, varde i enlighet därmed inteckningen dödad, där det visas att ägaren av den egendom, beträffande vilken dödning skall ske, samtyckt till åtgärden.

Under de villkor som angivas i första stycket äge innehavare av sådan inteckning, som omfattar jämväl reservdelar, få inteckningen dödad i samtliga reservdelar eller i de reservdelar som förvaras på viss plats.

Dödande av inteckning i visst luftfartyg eller i reservdelar må ej ske så, att inteckningsförhållandena efter åtgärden komma att stå i strid mot vad i 3 § andra stycket eller 4 § första stycket stadgas.

23 §.

Vill någon låta inteckning under annan nedsättas, äge vad i 22 § är stadgat i fråga om intecknings dödande motsvarande tillämpning.

Är egendomen besvärad av flera inteckningar, må ej någon av dem sättas efter annan, med mindre den tillika sättes att gälla efter den eller de inteckningar, vilka äga lika rätt som eller bättre rätt än denna.

24 §.

Varder intecknat luftfartyg enligt vad därom är särskilt stadgat avfört ur luftfartygsregistret, skall inskrivningsdomaren, sedan anmälan om förhållandet inkommit från luftfartsstyrelsen, å nästa inskrivningsdag avföra inteckningen ur inskrivningsboken.

25 §.

Sker försäljning av luftfartyg eller intecknade reservdelar till sådant fartyg i den ordning som är stadgad beträffande försäljning av utmätt sådan egendom, då skall, sedan auktionen vunnit laga kraft och köpeskillingen erlagts, den sålda egendomen icke vidare häfta för annat intecknat belopp än sådant, som fått innestå i egendomen i avräkning å köpeskillingen. Omfattar inteckningen i den sålda egendomen jämväl annan egendom, skall denna icke vidare häfta för belopp, som täckes av köpeskillingen för den sålda egendomen.

I fall då enligt vad därom är särskilt stadgat mellan rättsägare i utmätt egendom, som omfattas av inteckning i luftfartyg, medel skola fördelas ändå

att försäljning av egendomen ej skett, och betalning därvid utfaller å huvudstolen av intecknad fordran, vare inteckningen till motsvarande belopp utan verkan.

26 §.

Har domstol, vid meddelande av förklaring att luftfartyg skall vara förverkat till kronan, tillika beträffande inteckning i fartyget förklarat att panträtten i fartyget skall upphöra, må, sedan domen vunnit laga kraft, inteckningen dödas på ansökan utav ny ägare av fartyget eller lott däri, ändå att inteckningshandlingen i huvudskrift ej företes.

Om ägarehypotek.

27 §.

Har intecknad fordringshandling blivit inlöst utav ägaren av den intecknade egendomen eller eljest kommit i hans hand, och är ej sådant fall för handen att inteckningen är ogill eller utan verkan, må handlingen ånyo utgivas med oförändrad inteckningsrätt.

28 §.

Innehaves inteckningshandling, när egendomen utmättningsvis säljes, av ägaren, må denne vid försäljningen tillgodonjuta samma rätt som skulle tillkomma annan innehavare av inteckningen; dock att, där i handlingen ränta är förskriven, sådan ej må räknas ägaren till godo. Är ägaren försatt i konkurs, äge konkursboet den rätt nu sagts.

Finnes, när egendomen utmättningsvis säljes, att ägaren gjort avbetalning å belopp varför egendomen på grund av inteckning häftar eller att inteckning i egendomen belånats till lägre belopp än det varå den lyder, skall i fråga om den del av intecknade beloppet, som icke tillkommer inteckningshavaren, vad i första stycket är stadgat äga tillämpning; dock att inteckningshavaren för sin fordran äger företräde.

29 §.

Har ägare av intecknad egendom gjort avbetalning å intecknat belopp, vare inteckningshavaren, där ej annat förbehåll skett, pliktig att på begäran av ägaren och mot förskott av nödig kostnad uppvisa inteckningshandlingen för inskrivningsdomaren för avbetalningens antecknande i inskrivningsboken. I boken skall anmärkas, att handlingen ej vidare medför inteckningsrätt för avbetalade beloppet.

Sedan anteckning om avskrivning sålunda skett, må, där ägaren det begär och tillika ingiver handling innefattande medgivande som i 5 § sägs, inteckning till belopp motsvarande vad sålunda avskrivits meddelas att gälla med förmånsrätt näst efter inteckningshavarens återstående fordran. Ägaren må ock utan inteckningshandlingens företeende få inteckningen dödad till belopp motsvarande vad som avskrivits.

30 §.

Utmätes ägarens rätt till andel i inteckning eller varder han, där sådan rätt tillkommer honom, försatt i konkurs, vare inteckningshavaren, ändå att han betingat sig annat, pliktig att på begäran av utmätningsmannen eller konkursförvaltaren uppvisa inteckningshandlingen för avskrivning, såsom i 29 § sägs, av det ägaren tillkommande beloppet. Sedan avskrivning sålunda skett, må inteckning å det avskrivna beloppet med ränta meddelas på ansökan av utmätningsmannen eller konkursförvaltaren, ändå att inteckningsmedgivandet icke är tecknat å sådan handling som i 5 § sägs. Handling, på grund varav inteckning sålunda meddelas, skall innehålla att beloppet förfaller till betalning sex månader efter uppsägning.

Om gäldenärs ansvarighet för intecknad fordran.

31 §.

Låter innehavare av intecknad fordran ny ägare till den intecknade egendomen å inteckningshandlingen teckna förbindelse, varigenom han övertager skulden, vare förre gäldenären fri från sin förbindelse, där ej annat är avtalat.

32 §.

Har innehavare av skuldförbindelse, till säkerhet för vilken inteckning blivit fastställd i egendom som sedermera kommit i annan ägares hand, låtit inteckningen utan samtycke av förbindelsens utgivare helt eller delvis dödas eller nedsättas, och kan fordran till följd därav icke ur egendomen uttagas, vare utgivaren fri från ansvar för fordringen. Vad nu är sagt om förbindelsens utgivare gälle ock om annan ägare, som åtagit sig skulden eller eljest svarar för denna i utgivarens ställe.

33 §.

Har vid försäljning av utmätt intecknad egendom i den ordning som för sådan försäljning är stadgad borgenär, som i egendomen har inteckning för fordran, ägt taga betalning ur köpeskillingen, men låter han efter överenskommelse med köparen intecknat belopp, som kunnat ur köpeskillingen gäldas, kvarstå i egendomen, vare den som personligen svarade för fordringen fri från ansvarighet för sådant belopp. Samma lag vare i fråga om belopp, som köparen i egenskap av inteckningshavare fått avräkna å köpeskillingen.

34 §.

Låter ägaren av intecknat luftfartyg utan inteckningshavarens samtycke föra fartyget till stat, varest här i riket verkställd inskrivning ej erkännes i överensstämmelse med den i 4 § omförmälda konventionen, vare ägaren, i den mån inteckningen till följd av denna åtgärd ej kan göras gällande, personligen ansvarig för den intecknade fordringen, ändå att sådan ansvarighet ej förut ålåg honom.

Om intecknings ogiltighet i vissa fall.**35 §.**

Utan hinder av inteckning må tvist om intecknad fordrans giltighet lagligen prövas.

36 §.

Beviljas inteckning på grund av medgivande av annan än den som är rätt ägare, vare inteckningen ogill, där ej sådant fall är för handen som i 11 § sägs eller annat eljest följer av vad särskilt är stadgat.

37 §.

Har inteckning meddelats i strid mot vad i 13 § stadgats, vare den utan verkan.

Om vissa anteckningar i inskrivningsboken.**38 §.**

Vill någon att i inskrivningsboken skall antecknas att han innehar fordringshandling, på grund varav inteckning beviljats eller ansökan därom förklarats vilande, uppvis handlingen i huvudskrift för den inskrivningsdomare som handlägger inskrivningsärenden rörande luftfartyg; och göra denne i boken anteckning om innehavet.

Uppvisande varom nu är sagt må ock ske inför annan inskrivningsdomare. Denne skall, då sådant sker, å handlingen teckna bevis om uppvisandet och ändamålet därmed ävensom därom utfärda särskilt bevis; sedan ingive inteckningshavaren för anteckningens verkställande sistnämnda bevis till den inskrivningsdomare, som i första stycket avses.

Anmäler den, vilken senast blivit antecknad såsom innehavare av inteckningshandling, hos inskrivningsdomaren i skriftlig av vittnen styrkt handling att innehavet upphört, varde förhållandet i inskrivningsboken antecknat.

39 §.

Den som i inteckningsärende, enligt de grunder som angivas i 7 §, ansetts vara ägare av luftfartyg, varde i sådan egenskap antecknad i inskrivningsboken.

Har ny ägare av intecknat luftfartyg blivit införd i luftfartygsregistret, skall inskrivningsdomaren, sedan underrättelse därom inkommit från luftfartsstyrelsen, å nästa inskrivningsdag anmärka förhållandet i inskrivningsboken.

40 §.

Var som väckt talan om klander å annans åtkomst till luftfartyg eller om återgång av köp, byte eller gåva 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 förberedel-

sen 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.

Är inteckning ogill till följd av vad i 36 eller 37 § stadgas, skall anteckning därom ske i inskrivningsboken, när förhållandet styrkes.

41 §.

Då utmätning skett av luftfartyg eller till sådant fartyg hörande, intecknade reservdelar, eller då jämlikt 71 § konkurslagen äskats att intecknad sådan egendom må utmätningssvis säljas, skall, sedan i enlighet med 85 § utsökningslagen bevis härom inkommit till inskrivningsdomaren, å nästa inskrivningsdag göras anteckning om förhållandet i inskrivningsboken. Inkommer anmälan att utmätningen upphävts eller att frågan om egendomens försäljning eljest förfallit, varde ock det i boken antecknat.

Har egendom blivit såld i den ordning som är stadgad beträffande försäljning av utmätt luftfartyg och av utmätta, intecknade reservdelar, varde anteckning därom efter vad i första stycket sägs införd i inskrivningsboken, när handling som visar köpeskillingens fördelning inkommer till inskrivningsdomaren. Var egendomen intecknad, skall i inskrivningsboken tillika antecknas den verkan som försäljningen enligt vad i 25 § stadgas medför beträffande inteckningen. Skedde ej försäljning, men skola ändock enligt vad därom är särskilt stadgat medel fördelas mellan rättsägare i egendomen, skall motsvarande anteckning göras när fördelningslängden inkommer.

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 oundgängliga kostnader för bevarande av luftfartyg äger luftpanträtt i fartyget enligt vad därom är särskilt stadgat, skall inskrivningsdomaren, om anmälningen sker inom tre månader från det bärgningen eller åtgärderna för bevarandet avslutades, å nästa inskrivningsdag göra anteckning om anmälningen i inskrivningsboken.

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

43 §.

Har i luftfartygsregistret, enligt vad därom är särskilt stadgat, blivit anmärkt att beträffande visst 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 inskrivningsdomaren, sedan anmälan om förhållandet inkommit från luftfartsstyrelsen, å nästa inskrivningsdag göra anteckning därom i inskrivningsboken.

Vissa bestämmelser om förfarandet hos inskrivningsdomaren.**44 §.**

Inskrivningsärende rörande luftfartyg må upptagas allenast å inskrivningsdag.

Ansökan i sådant ärende anses ej gjord innan den upptages å inskrivningsdag.

Anmälan som avses i 42 § skall anses gjord då den inkommer till inskrivningsdomaren.

45 §.

Över samtliga inskrivningsärenden rörande luftfartyg skall genom inskrivningsdomarens försorg föras dagbok.

46 §.

När inskrivningsärende rörande luftfartyg förekommer, anskaffe inskrivningsdomaren skyndsamt från luftfartsstyrelsen bevis om vad registret innehåller beträffande sådana förhållanden, vilka kunna vara av betydelse för ärendets behandling.

47 §.

Handlingar i inskrivningsärenden rörande luftfartyg skola sammanföras i akter.

Har sökande eller annan lämnat uppgift eller avgivit förklaring av betydelse för ärendets prövning, eller har särskild utredning i ärendet funnits nödig, skall vad därom antecknats upptagas i akten och bestyrkas av inskrivningsdomaren.

48 §.

Om inskrivningsdomarens beslut eller annan åtgärd, som vidtagits med anledning av ansökan hos inskrivningsdomaren, meddelas besked genom bevis, som tecknas å den till grund för ansökningen åberopade handlingen. Beviset skall angiva det rum i inskrivningsboken, vari inskrivningen verkställt. Bevis angående inteckning i reservdelar 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 inteckningshavare enligt vad därom är särskilt stadgat för inskrivningsdomaren uppvisar inteckningshandlingen för att lämna samtycke till att det intecknade luftfartyget avföres ur luftfartygsregistret, skall inskrivningsdomaren dels utfärda särskilt bevis om uppvisandet och ändamålet därmed dels ock teckna sådant bevis å inteckningshandlingen.

49 §.

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

50 §.

Sökes inteckning i luftfartyg och varder ej ansökningen av inskrivningsdomaren genast avslagen genom beslut som vinner laga kraft, beviljas sådan inteckning eller inträffar förhållande, som medför att intecknat luftfartyg icke längre besväras av inteckning, skall inskrivningsdomaren ofördröjligen giva luftfartsstyrelsen meddelande därom. Samma lag vare, när det antecknas att talan som avses i 40 § första stycket blivit väckt eller slutligen avgjord.

Om besvär.

51 §.

Över inskrivningsdomarens beslut enligt denna lag må klagan föras hos hovrätten genom besvär.

Beträffande anförda besvär ävensom beslut som av inskrivningsdomaren eller högre rätt meddelas i anledning av besvären skall anteckning verkställas i inskrivningsboken.

52 §.

Har beslut, varigenom ansökan om intecknings beviljande helt eller till någon del avslagits, blivit till följd av besvär ändrat, vare sökanden pliktig att senast å den inskrivningsdag, som infaller näst efter tre månader från det beslutet om ändringen vann laga kraft, förete detsamma hos inskrivningsdomaren, vid äventyr att i annat fall den inteckning, som på grund av beslutet beviljas, gäller såsom vore den sökt först å den dag beslutet företes för inskrivningsdomaren.

Om tillämpningsföreskrifter.

53 §.

Närmare föreskrifter om inskrivningsboken, dagboken och akter samt angående tillämpningen i övrigt av denna lag meddelas av Konungen.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Har luftfartyg blivit infört i luftfartygsregistret före den dag denna lag träder i kraft, må utan hinder av vad i 7 § andra stycket stadgas inteckning beviljas, där den som medgivit inteckningen blivit vid fartygets införande i registret upptagen såsom ägare eller ock härleder sin rätt från den däri först införde ägaren.

F ö r s l a g
till
L a g
om registrering av luftfartyg m. m.

Härigenom förordnas som följer.

1 KAP.

Om registrering av luftfartyg och om dess nationalitet.

1 §.

Över luftfartyg skall hos luftfartsstyrelsen föras register (*luftfartygsregister*).

Om inskrivning av rätt till luftfartyg samt om vissa internationella förhållanden beträffande rätt till luftfartyg är särskilt stadgat.

2 §.

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

Utan hinder av vad sålunda stadgats må Konungen, beträffande fartyg som i regel nyttjas med utgångspunkt här i riket, medgiva att det må införas i luftfartygsregistret.

3 §.

Ej må luftfartyg, som är registrerat i främmande stat, här i riket registreras, med mindre det avföres ur den främmande statens register.

4 §.

Luftfartyg må icke registreras, med mindre det har luftvärdighetsbevis som utställts eller godkänts här i riket.

5 §.

Ansökan om registrering av luftfartyg skall göras skriftligen av ägaren och innehålla för registreringen nödiga upplysningar rörande fartyget, ägaren och dennes förvärv av fartyget. Ansökningen skall åtföljas av utredning till styrkande av att sökanden är ägare av fartyget och att i öv-

rigt de i 2—4 §§ upptagna villkoren äro uppfyllda, så ock av handling som utmärker när, var och av vem fartyget är byggt.

6 §.

Registret skall för varje luftfartyg innehålla fartyget tillkommande nationalitets- och registreringsbeteckning, de uppgifter som äro nödiga för att identifiera det, upplysning angående äganderätten till fartyget och ägarens fång samt huruvida fartyget är in-tecknat, hänvisning till fartygets luftvär-dighetsbevis ävensom anteckning om tiden, då fartyget införes i registret, ändring i äganderätten registreras eller fartyget avföres ur registret, så ock i övrigt vad som bestämmes av Konungen eller den Konungen därtill be-myndigar.

7 §.

Sedan luftfartyg införts i registret, äger det svensk nationalitet.

Om införandet i registret skall, i enlighet med formulär som Konungen fastställer, av luftfartsstyrelsen utfärdas bevis (*nationalitets- och registre-ringsbevis*).

Fartyget skall märkas i enlighet med dess nationalitets- och registrerings-beteckning; och skola märkena föras så länge fartyget är registrerat.

8 §.

Sker ändring i äganderätten till luftfartyg som införts i registret eller ändras ägarens nationalitet eller undergår fartyg efter registreringen änd-ring av betydelse för fartygets identifiering, vare ägaren skyldig att där-om ofördröjligen göra anmälan till luftfartsstyrelsen för införande i re-gistret. Samma skyldighet åligge vid ändring i äganderätten jämväl den förutvarande ägaren.

Införes i registret ny ägare av in-tecknat luftfartyg, åligge det luftfarts-styrelsen att därom ofördröjligen underrätta inskrivningsdomaren.

Finnes i fall som avses i första stycket utredningen ej vara sådan att den vilken anmäles såsom ägare kan i sådan egenskap införas i registret, sko-la ändock däri anmärkas hans namn, det uppgivna fånget och dagen då an-mälan skedde.

9 §.

Luftfartyg skall avföras ur registret, om ägaren det begär.

Samma lag vare, om de i 2 § första stycket för registrering uppställda vill-koren ej längre äro uppfyllda och Konungen icke jämlikt andra stycket i samma paragraf medgiver att fartyget det oaktat må kvarstå i registret, så ock om fartyget förolyckats, upphuggits eller annorledes förstörts eller om det efter anträdd luftfärd ej avhörts under en tid av tre månader. Har om-ständighet som nu sagts inträffat, åligge det ägaren att därom ofördröjli-gen göra anmälan till registret, såvida sådan ej skett på grund av vad i 8 § stadgas.

Har fartyg sedan tre år icke innehaft gällande luftvärdighetsbevis, må fartyget avföras ur registret, där ägaren ej inom tid, som av luftfartsstyrelsen bestämmes, visar att fartyget är luftvärdigt.

10 §.

Luftfartyg, som är intecknat, må ej på grund av ägarens begäran eller annan i 9 § avsedd omständighet avföras ur registret, med mindre i ärendet företes bevis från inskrivningsdomaren, att inteckningshandlingen uppvisats för honom samt att inteckningshavaren samtyckt till åtgärden, men varde den omständighet varom fråga är anmärkt i registret.

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

11 §.

Där luftfartyg avförts ur registret eller anmärkning skett enligt 10 §, skall fartygets ägare eller, i fall då fartyget avförts ur registret till följd av att det övergått till utländsk ägare, den förre ägaren ofördröjligen återställa nationalitets- och registreringsbeviset till luftfartsstyrelsen. Har eljest ändring i förhållande, varom beviset innehåller upplysning, införts i registret, skall fartygsägaren ofördröjligen avlämna beviset till luftfartsstyrelsen, som antecknar ändringen å beviset eller, där så finnes lämpligare, utställer nytt bevis.

12 §.

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

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

13 §.

Har å utrikes ort luftfartyg byggts för svensk räkning eller övergått i svensk ägo och äro de i 2 och 3 §§ för registrering angivna villkoren uppfyllda, må fartyget för tid samt på villkor och sätt som Konungen bestämmer antecknas i ett särskilt bihang till luftfartygsregistret och fördes med interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis.

Under sålunda bestämd tid äger fartyget svensk nationalitet.

Fartyget skall under samma tid vara märkt enligt föreskrifter som meddelas av Konungen.

2 KAP.

Om bärgarlön m. m.

14 §.

Den som bärgar förolyckat eller nödställt luftfartyg eller ombordvarande gods eller något som hört till sådant fartyg eller gods så ock envar som medverkar vid bärgningen har rätt att, vare sig bärgningen ägt rum till sjöss, på land eller i luften, undfå bärgarlön i enlighet med de grunder, som i 225—227 §§ sjölagen stadgas om bärgning av fartyg och gods. Till andel i lön som för sådan bärgning skall utgå vare ock den berättigad, vilken under den nöd som föranlett bärgningen räddat människor från fartyget eller medverkat vid deras räddning. Har någon eljest för bevarande av luftfartyg eller gods vidkänts särskilda oundgängliga kostnader, varde ock dessa honom ersatta.

Har gods eller något, som hört till gods, bärgats eller bevarats, hafte ägaren med det bärgade eller bevarade, men svare ej personligen.

Rätt till bärgarlön skall icke tillkomma den som medverkat vid bärgningsföretag trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, ägare eller innehavare. Vad sålunda stadgats skall äga motsvarande tillämpning beträffande kostnader för bevarande av fartyg och gods.

15 §.

Borgenär, som har fordran å bärgarlön eller å ersättning för kostnader som avses i 14 §, njute i fartyget eller godset luftpanträtt med förmånsrätt framför de i 17 kap. handelsbalken omförmälda borgenärerna, såframt bärgarlönen eller ersättningen hänför sig till åtgärder vilka slutförts här i riket.

I första stycket avsedda fordringar skola, var i förhållande till fordringens belopp, njuta lika rätt om de härröra av samma händelse; eljest skall yngre fordran äga företräde framför äldre.

Utan borgenärens samtycke må icke, innan betalning för dennes fordran guldits eller säkerhet därför blivit ställd, luftfartyget lämna det ställe, där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet slutfördes, eller godset av ägaren tagas i besittning.

16 §.

Angående luftpanträttshavares rätt till ersättning, som utgår på grund av tagen försäkring, är särskilt stadgat.

Har luftfartygets eller godsets ägare på annan grund fordran å ersättning för skada å egendomen, skall luftpanträtt i egendomen tillika omfatta sådan fordran; och skall i nu angivet hänseende vad i 272 och 279 §§ sjölagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

17 §.

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

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

18 §.

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

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

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

3 KAP.

Ansvarsbestämmelser m. m.

19 §.

Lämnar någon vid ansökan om registrering av luftfartyg eller vid ansökan att fartyg må kvarstå i eller avföras ur luftfartygsregistret eller vid anmälan till registret uppsåtligen oriktig uppgift, straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Sker det av grov oaktsamhet, dömes till dagsböter.

Framför någon luftfartyg med vetskap om att det är märkt med oriktig nationalitets- och registreringsbeteckning eller att det eljest saknar i denna lag eller med stöd därav föreskrivna märken, vare straffet fängelse eller straffarbete i högst två år eller, där brottet är ringa, dagsböter.

Åsidosätter någon i annat fall än nu sagts vad enligt 1 kap. åligger honom, straffes med dagsböter.

20 §.

Ej må straff enligt denna lag ådömas, där brottet enligt allmänna strafflagen är belagt med strängare straff.

21 §.

Närmare föreskrifter rörande tillämpningen av vad i denna lag stadgas meddelas av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Genom denna lag upphävas:

§§ 4—13 samt § 40 andra stycket förordningen den 26 maj 1922 (nr 383) om luftfart, sistnämnda författningsrum i dess lydelse enligt förordningen den 20 april 1928 (nr 83), ävensom stadgandet i § 44 mom. 1 samma förordning den 26 maj 1922 i dess lydelse enligt nyssnämnda förordning den 20 april 1928, såvitt stadgandet avser straff för den som i anmälan till luftfartygsregistret mot bättre vetande lämnar oriktig uppgift;

så ock vad i övrigt finnes i lag eller författning stridande mot nya lagens bestämmelser.

Förekommer i lag eller författning hänvisning till författningsrum som ersatts genom bestämmelse i nya lagen, skall den bestämmelsen i stället tillämpas.

Förslag

till

Lag

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

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

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

Till luftfartyg hänföras i denna lag, förutom flygkroppen, jämväl motorer, propellrar, radioutrustning, instrument och andra tillbehör, som äro avsedda att användas å fartyget, vare sig de äro anbragta däri eller tillfälligt skilts därifrån.

2 §.

Före alla andra rättigheter än de i 5 § avsedda skola äganderätt till luftfartyg, med besittning förenad rätt att genom köp förvärva sådant fartyg samt nyttjanderätt till sådant fartyg enligt upplåtelse på minst sex månader, så ock panträtt eller annan sådan rätt till luftfartyg, tillkommen enligt avtal och såsom säkerhet för fordran till visst belopp, erkännas här i riket, såframt rätten tillkommit enligt lagen i den fördragsslutande stat, i vars nationalitetsregister fartyget då var infört, och rätten är inskriven i inskrivningsbok i den stat, där fartyget är registrerat då rätten göres gällande.

Förmånsrätt för panträtt eller annan sådan rätt till luftfartyg omfattar varje belopp för vilket säkerhet ställts, dock icke ränta som är upplupen för längre tid än tre år före utmätning eller, vid konkurs, före konkursansökningens ingivande.

3 §.

Verkan i förhållande till tredje man av inskrivning, varom förmåles i 2 §, bedömes enligt lagen i den stat där rätten är inskriven. Där luftfartyg här i riket utmåtts eller belagts med kvarstad eller skingringsförbud eller luftfartyg omfattas av konkurs, som inträffat här i riket, och gäldenären med vet-

skap därom träffat det avtal, som ligger till grund för inskrivningen, må denna dock ej till förfång för utsökningsborgenären eller konkursborgenärerna eller för köparen vid exekutiv försäljning åberopas i vidare mån än som följer av svensk lag.

4 §.

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

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

5 §.

Hava åtgärder för bärgning eller bevarande av luftfartyg avslutats i främmande stat som tillträtt den i 1 § nämnda konventionen, och är fordran på lön för bärgningen eller på ersättning för särskilda kostnader, som varit oundgängliga för bevarandet av fartyget, enligt lagen i den stat där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades förenad med luftpanträtt i fartyget, skall panträtten här i riket erkännas med förmånsrätt framför varje annan rätt till fartyget. Finnas flera sådana fordringar, njute de som sammanhånga med en senare händelse företräde framför dem som härröra av en tidigare.

Vad sålunda stadgats gälle dock icke, såvida tre månader förflutit från det åtgärderna avslutades utan att borgenärens anspråk på rätt till fartyget antecknats i inskrivningsboken i den stat där fartyget är registrerat och dessutom överenskommelse träffats om det belopp rätten avser eller talan om borgenärens rätt väckts i laga ordning.

6 §.

Där försäljning av luftfartyg eller i 4 § omnämnda reservdelar till sådant fartyg skall äga rum i den ordning, som stadgas i lagen med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m., åligge den som påkallat försäljningen att till auktionsförrättaren ingiva ett av vederbörande myndighet i den stat där fartyget är registrerat utfärdat gravationsbevis angående egendomen jämte styrkt översättning av beviset ävensom att, då fråga är om luftfartyg, senast en månad före auktionen låta kungöra försäljningen å registreringsorten enligt där gällande lag. Inom samma tid skall underrättelse varom stadgas i 3 § lagen med särskilda bestämmelser om för-

säljning av utmätt luftfartyg m. m. sändas till innehavaren av varje i fartyget inskriven rättighet, som skall erkännas enligt denna lag.

Skall rättighet som icke utgör fordran erkännas enligt denna lag, varde den upptagen i borgenärsförteckningen. Försäljningen skall ske under förbehåll om beståndet av sådan rättighet, därest den enligt förteckningen faller inom lägsta budet. Faller rättigheten utom lägsta budet, äge vad i 123 § utskönningslagen sägs motsvarande tillämpning.

7 §.

Luftfartyg må ej överföras till det svenska luftfartygsregistret, med mindre innehavare av sådan inskriven rättighet till fartyget, vilken enligt denna lag skall erkännas här i riket, medgivit att fartyget här registreras.

Överföres luftfartyg, som häftar för inskriven rättighet, 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 in-teckning.

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 inskrivningen medförde i den stat där fartyget sist var registrerat. Mot rättighetens giltighet må ej göras annan invändning än sådan, som varit tillåten enligt lagen i den stat där fartyget var registre-rat då rättigheten först inskrevs.

8 §.

Det åligger luftfartsstyrelsen att, så snart luftfartyg som avses i 7 § blivit registrerat, till den svenske inskrivningsdomaren översända bevis om registrering samt om de rättigheter, för vilka fartyget häftar och vilkas innehavare medgivit fartygets överförande. Inskrivningsdomaren skall å nästa inskrivningsdag anmärka rättigheterna i inskrivningsboken.

Har borgenärs anspråk på luftpanträtt blivit, på sätt i 5 § andra stycket stadgas, antecknat i vederbörande inskrivningsbok och överföres fartyget till det här i riket förda luftfartygsregistret, skall luftfartsstyrelsen så snart registrering skett översända bevis därom samt om anteckningen till den svenske inskrivningsdomaren, vilken har att å nästa inskrivningsdag göra motsvarande anteckning i inskrivningsboken.

9 §.

Bestämmelserna i denna lag utgöra icke hinder mot tillämpning beträffande luftfartyg av vad som är eller framdeles kan bli stadgat rörande tvångsåtgärder mot den som överträder föreskrifter angående luftfart, invandring samt införsel och utförsel av varor.

Denna lag skall icke äga tillämpning på luftfartyg, som äro avsedda för militär-, tull- eller polistjänst.

10 §.

Närmare föreskrifter rörande tillämpningen av vad i denna lag stadgas meddelas av Konungen.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Förslag

till

Lag

om ändring i utsökningslagen.

Härigenom förordnas, att 62, 63, 66, 71, 73, 74, 85, 87, 88, 89, 91, 138, 139, 163, 165 och 198 §§ utsökningslagen¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

62 §.

Av gäldenärs tillgångar skola, där ej borgenär och gäldenär annorlunda samsas, tagas i mät först lösören, därefter fordran eller annan rättighet, som kan överlåtas, och sist fast egendom. Sådana obligationer eller andra värdepapper, vilka med lätthet kunna i penningar förvandlas, skola i fråga om ordningen för deras utmätande anses lika med lösören.

Häftar på grund av inteckning gäldenärens fasta egendom för fordran, varför utmätning skall ske, var den egendom först utmätt, där ej borgenären hellre vill taga betalning ur annan egendom. Skall utmätning på en gång ske för fleras fordringar, må borgenär, för vars fordran den fasta egendomen sålunda häftar, ej för vad därur kan utgå till förfång för annan borgenär taga betalning ur övriga tillgångar.

Av gäldenärs tillgångar skola, där ej borgenär och gäldenär annorlunda samsas, tagas i mät först *andra* lösören *än luftfartyg*, därefter fordran eller annan rättighet, som kan överlåtas, och sist *luftfartyg eller* fast egendom. Sådana obligationer eller andra värdepapper, vilka med lätthet kunna i penningar förvandlas, skola i fråga om ordningen för deras utmätande anses lika med lösören.

Häftar på grund av inteckning gäldenärens fasta egendom *eller luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg eller* fordran, varför utmätning skall ske, *eller är fordringen förenad med luftpanträtt i sådant fartyg*, var den egendom först utmätt, där ej borgenären hellre vill taga betalning ur annan egendom. Skall utmätning på en gång ske för fleras fordringar, må borgenär, för vars fordran *viss egendom* sålunda häftar, ej för vad därur kan utgå till förfång för annan borgenär taga betalning ur övriga tillgångar.

¹ Senaste lydelse av 62 § se SFS 1953:153, av 63 § se 1912:211, av 66 § se 1901:26 s. 17, av 71 § se 1912:211, av 73 § se 1937:129, av 74 § se 1912:211, av 85 § se 1937:452, av 87 § se 1924:388, av 88 § se 1937:452, av 89 § se 1912:211, av 91 § se 1944:68, av 138 och 139 §§ se 1912:211, av 163 § se 1925:176, av 165 § se 1917:307 samt av 198 § se 1924:131.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

Hurusom med — — — nämnda lag.

Vid utmätning — — — avbetalningsköp iakttagas.

63 §.

Ej må utmätning av fast egendom ske för fordran, *varför* egendomen icke på grund av inteckning häftar, med mindre borgenären sådant särskilt begär.

Ej må, med mindre borgenären det begär, utmätning av fast egendom eller luftfartyg eller intecknade reservdelar till sådant fartyg ske för annan fordran än sådan, för vilken egendomen på grund av inteckning häftar eller som, där fråga är om luftfartyg, är förenad med luftpanträtt i fartyget.

66 §.

Ej må något, som till fartyg hör, tagas i mät annorledes än genom utmätning av fartyget.

Ej må något, som till fartyg eller luftfartyg hör, tagas i mät annorledes än genom utmätning av fartyget eller luftfartyget.

Omfattar inteckning i luftfartyg jämväl på viss plats förvarat lager av reservdelar, må ej särskild i lagret ingående reservdel för sig utmätas, med mindre inteckningshavaren därtill samtycker.

71 §.

Har någon panträtt i gäldenärs lösa gods eller rätt att sådant gods till säkerhet för sin fordran kvarhålla, må hinder därav ej möta för godsets utmätande och försäljande för annan gäldenärens skuld; och njute sådan borgenär rätt till betalning ur köpeskillingen, såsom i 6 kap. sägs. Den, som har lös egendom såsom pant eller eljest under panträtt i handom, vare dock, där egendomen icke utgöres av fartyg eller gods i fartyg, ej pliktig att lämna panten från sig, med mindre full lösen därför gives, eller panthavaren nöjes med att för sin betalning hålla sig till köpeskillingen; ej äge panthava-

Har någon panträtt i gäldenärs lösa gods eller rätt att sådant gods till säkerhet för sin fordran kvarhålla, må hinder därav ej möta för godsets utmätande och försäljande för annan gäldenärens skuld; och njute sådan borgenär rätt till betalning ur köpeskillingen, såsom i 6 kap. sägs. Den, som har lös egendom såsom pant eller eljest under panträtt i handom, vare dock, där egendomen icke utgöres av fartyg eller av gods i fartyg eller i luftfartyg, ej pliktig att lämna panten från sig, med mindre full lösen därför gives, eller panthavaren nöjes med att för sin betalning hålla sig till köpeskillingen; ej

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

ren vägra att taga lösen, då den, i fall som nu är sagt, honom bjudes, ändå att hans fordran ej är till betalning förfallen.

Har inteckning i fast egendom blivit av *fastighetsägaren* lämnad såsom pant, skall inteckningen icke utmätas utan i stället den rätt till andel i inteckningen, som, efter ty särskilt är stadgat, må tillkomma gäldenären, tagas i mät i den ordning 74 § stadgar.

äge panthavaren vägra att taga lösen, då den, i fall som nu är sagt, honom bjudes, ändå att hans fordran ej är till betalning förfallen.

Har inteckning i fast egendom *eller i luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg* blivit av *ägaren till den intecknade egendomen* lämnad såsom pant, skall inteckningen icke utmätas utan i stället den rätt till andel i inteckningen, som, efter ty särskilt är stadgat, må tillkomma gäldenären, tagas i mät i den ordning 74 § stadgar.

73 §.

Lös egendom, som utmätes, skall av utmätningsmannen upptecknas och värderas; och äge han, där så finnes nödigt, tillkalla sakkunnige män att vid värderingen biträda. Är fråga om utmätning av fordran eller rättighet, vare den från vilken fordringen eller rättigheten skall utgå pliktig att, efter anmaning, lämna utmätningsmannen erforderliga upplysningar angående dess innehåll; efterkommes ej anmaningen, äge överexekutor efter anmälan av utmätningsmannen förelägga den tredskande vite samt fälla honom därtill.

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

Utmätes helt — — — eller sysslomannen.

Vid utmätning av luftfartyg eller gods i sådant fartyg skall vad i 2 mom. stadgas i tillämpliga delar gälla.

74 §.

Utmätas penningar — — — kostnad förskjuter.

Utmätes gäldenärs — — — att övergå.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

Skall utmätning ske av den rätt till andel i in-teckning, som, efter ty särskilt är stadgat, tillkommer gäl-denären såsom ägare av in-tecknade egendomen, varde förbud in-teckningshavaren meddelat att till förfång för den, till vilken i följd av utmätningen gäl-denärens rätt kan komma att övergå, utlämna in-teckningshandlingen eller att på begäran av annan än denne eller utmätningssmannen uppvisa handlingen vid domstol för sådant ändamål, som i 26 § förordningen angående in-teckning i fast egendom sägs. Förbud, som nu sagts, skall tecknas å in-teckningshandlingen, där icke denna av in-teckningshavaren överlämnas till utmätningssmannen för att av honom uppvisas. Kostnaden för sådant uppvisande ävensom för anskaffande av särskild in-teckningshandling å den utmätta andelen i in-teckningen vare borgenären pliktig att förskjuta, där utmätningssmannen det äskar.

Skall utmätning ske av den rätt till andel i in-teckning, som, efter ty särskilt är stadgat, tillkommer gäl-denären såsom ägare av in-tecknade egendomen, varde förbud in-teckningshavaren meddelat att till förfång för den, till vilken i följd av utmätningen gäl-denärens rätt kan komma att övergå, utlämna in-teckningshandlingen eller att på begäran av annan än denne eller utmätningssmannen uppvisa handlingen vid domstol för sådant ändamål, som i 26 § förordningen angående in-teckning i fast egendom eller 29 § lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg sägs. Förbud, som nu sagts, skall tecknas å in-teckningshandlingen, där icke denna av in-teckningshavaren överlämnas till utmätningssmannen för att av honom uppvisas. Kostnaden för sådant uppvisande ävensom för anskaffande av särskild in-teckningshandling å den utmätta andelen i in-teckningen vare borgenären pliktig att förskjuta, där utmätningssmannen det äskar.

85 §.

Då fast egendom *blivit tagen* i mät eller utmätningssman å landet tagit i mät fartyg, varom i 94 § sägs, åligger det utmätningssmannen att genast anmäla det hos överexekutor. Har i fråga om fast egendom å landet gäl-denären vid utmätningen uppgivit auktionsställe, såsom i 98 § sägs, give utmätningssmannen ock det tillkänna.

Då fast egendom eller luftfartyg eller in-tecknade reservdelar till sådant fartyg tagits i mät eller då utmätningssman å landet tagit i mät fartyg, varom i 94 § sägs, åligger det utmätningssmannen att genast anmäla det hos överexekutor. Har i fråga om fast egendom å landet gäl-denären vid utmätningen uppgivit auktionsställe, såsom i 98 § sägs, give utmätningssmannen ock det tillkänna.

Då fast — — — — — utmätningen skett.

Utmätes fartyg — — — — — urskiljande erfordras.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

Gäller utmätningen luftfartyg, som blivit infört i luftfartygsregistret, eller intecknade reservdelar till sådant fartyg, skall bevis om utmätningen, i vilket fartygets nationalitets- och registreringsbeteckning finnes angiven, genast sändas till luftfartsstyrelsen samt till den inskrivningsdomare, som handlägger inskrivningsärenden rörande luftfartyg.

Myndighet, vilken meddelat förordnande, som i 28 § sägs, eller hos vilken enligt 70 eller 71 § konkurslagen äskats, att fastighet eller intecknat fartyg må utmätningsvis säljas, vare ock pliktig att därom insända bevis efter ty nyss är sagt.

Myndighet, vilken meddelat dom eller utslag, varigenom intecknad fordran fastställts till betalning ur fast egendom, eller hos vilken enligt 70 eller 71 § konkurslagen äskats, att fastighet, intecknat fartyg eller ock i luftfartygsregistret infört luftfartyg eller intecknade reservdelar till sådant fartyg må utmätningsvis säljas, vare ock pliktig att därom insända bevis efter ty nyss är sagt.

Har domstol — — — — — till överexekutor.

Sker utmätning — — — — — till kommerskollegium.

87 §.

Är fast — — — — — äger företräde.

Där luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg utmätts, äger den, som för sin fordran har inteckning i den utmätta egendomen och vilkens rätt kan vara beroende av dess försäljning, sådan befogenhet som i 1 mom. sägs.

88 §.

Har utmätning av fast egendom upphävt eller eljest frågan om sådan egendoms försäljning förfallit, åligger det utmätningsmannen eller överexekutor, om ärendet där är anhängigt eller det eljest ankommit på överexekutor att försälja egendomen, att

Har utmätning av fast egendom eller av luftfartyg, som blivit infört i luftfartygsregistret, eller av intecknade reservdelar till sådant fartyg upphävt eller eljest frågan om sådan egendoms försäljning förfallit, åligger det utmätningsmannen eller överexe-

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

därom genast göra anmälan hos in-
skrivningsdomaren.

kutor, om ärendet där är anhängigt
eller det eljest ankommit på överexe-
kutor att försälja egendomen, att
därom genast göra anmälan hos *ve-
derbörande inskrivningsdomare samt,
då fråga är om luftfartyg eller reserv-
delar till sådant fartyg, jämväl hos
luftfartsstyrelsen.*

89 §.

Försäljning av — — — — — offentlig auktion.

*Om försäljning av utmätt luftfar-
tyg och av utmätta, in-tecknade re-
servdelar till sådant fartyg meddelas
bestämmelser i särskild lag.*

91 §.

Kungörelse om — — — — — är sagd.

Har gäldenären tillkommande rätt
till andel i in-teckning i hans fasta
egendom blivit utmätt, låte utmät-
ningsmannen anskaffa särskild in-
teckningshandling å det gäldenären
tillkommande beloppet, där laga hin-
der däremot icke möter; skall sådan
handling anskaffas, må ej förr än det
skett kungörelse om auktionen utfär-
das. Skall försäljning ske av in-teck-
ningshandling, vilken tagits i mät hos
någon, som enligt handlingen är per-
sonligen ansvarig för det däri för-
skrivna beloppet, åligger det utmät-
ningsmannen, där ej med gäldenä-
rens samtycke handlingen säljes med
bibehållande av hans ansvarighet, att,
innan handlingen utlämnas till köpa-
ren, förse densamma med påskrift,
varigenom gäldenären frikallas från
ansvarighet.

Har gäldenären tillkommande rätt
till andel i in-teckning i hans fasta
egendom *eller i hans luftfartyg eller
därtill hörande reservdelar* blivit ut-
mätt, låte utmättningsmannen anskaf-
fa särskild in-teckningshandling å det
gäldenären tillkommande beloppet,
där laga hinder däremot icke möter;
skall sådan handling anskaffas, må ej
förr än det skett kungörelse om auk-
tionen utfärdas. Skall försäljning ske
av in-teckningshandling, vilken tagits
i mät hos någon, som enligt handling-
en är personligen ansvarig för det
däri förskrivna beloppet, åligger det
utmättningsmannen, där ej med gäl-
denärens samtycke handlingen säljes
med bibehållande av hans ansvarig-
het, att, innan handlingen utlämnas
till köparen, förse densamma med på-
skrift, varigenom gäldenären frikal-
las från ansvarighet.

Skall fartyg — — — — — ske kan.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

Vid försäljning av gods i luftfartyg skall kungörelse ske sist tre veckor före auktionen och inom samma tid jämväl införas i allmänna tidningarna. Kungörelsen skall innehålla, att de borgenärer, som, ändå att de ej vunnit utmätning, äga rätt till betalning ur köpeskillingen för godset, ha va att före auktionen anmäla sådant hos auktionsförrättaren på sätt i 139 § sägs. Inom tre veckor före auktionen skall ock, såvitt ske kan, underrättelse om försäljningen i rekommenderade brev sändas till borgenären och ägaren av godset samt till den som, enligt vad känt blivit, äger luftpanträtt i detta. Vinnes senare kunskap om sådan panträtt, varde underrättelsen genast avsänd. Under rättelse till utrikes ort skall om möjligt sändas med flygpost.

Är fråga — — — — — nödiga kostnad.

138 §.

Har, då någon vunnit utmätning å lös egendom, som annan hade under panträtt i handom, panthavaren, såsom i 71 § sägs, förklarar sig nöjas med att för sin betalning hålla sig till köpeskillingen, njute han sin rätt till godo inom den tid, som i 137 § stadgas; dock att, där i fråga om utmätningssvis sålt fartyg eller gods i fartyg annan borgenär påstår betalning för fordran, som skall utgå med förmånsrätt framför panthavarens, denne ej äger njuta betalning i annan ordning, än i 140 eller 141 § sägs.

Har, då någon vunnit utmätning å lös egendom, som annan hade under panträtt i handom, panthavaren, såsom i 71 § sägs, förklarar sig nöjas med att för sin betalning hålla sig till köpeskillingen, njute han sin rätt till godo inom den tid, som i 137 § stadgas; dock att, där i fråga om utmätningssvis sålt fartyg eller gods i fartyg *eller i luftfartyg* annan borgenär påstår betalning för fordran, som skall utgå med förmånsrätt framför panthavarens, denne ej äger njuta betalning i annan ordning, än i 140 eller 141 § sägs.

139 §.

Borgenär, som, då lös egendom för annans fordran utmättes, hade pant-

Borgenär, som, då lös egendom för annans fordran utmättes, hade pant-

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

rätt i egendomen, utan att hava den under panträtt i handom, eller ock ägde rätt att till säkerhet för sin fordran hålla egendomen kvar, vare ock berättigad att ur köpeskillingen, efter ty nedan sägs, undfå betalning, såvida han därom hos utmättningsmannen före auktionen framställt yrkande. Skall under konkurs fartyg eller gods i fartyg utmättningsvis försäljas, äge jämväl borgenär, som för sin fordran har förmånsrätt enligt 4 eller 7 § i 17 kap. handelsbalken, den rätt, nu är sagd.

rätt i egendomen, utan att hava den under panträtt i handom, eller ock ägde rätt att till säkerhet för sin fordran hålla egendomen kvar, vare ock berättigad att ur köpeskillingen, efter ty nedan sägs, undfå betalning, såvida han därom hos utmättningsmannen före auktionen framställt yrkande. Skall under konkurs fartyg eller gods i fartyg *eller i luftfartyg* utmättningsvis försäljas, äge jämväl borgenär, som för sin fordran har förmånsrätt enligt 4 eller 7 § i 17 kap. handelsbalken, den rätt, nu är sagd.

Har fartyg — — — — — tid innestår.

163 §.

Är fartyg, i annat fall än i 165 § sägs, eller gods i fartyg utmätt, eller skall utmätt fordran eller rättighet säljas, och varder ej det utmätta sålt å landet inom tre månader och i stad inom två månader efter det utmättningsmannen emottagit de i 54 och 56 §§ nämnda handlingar; vare om ansvarigheten lag som i 162 § sägs.

Är fartyg, i annat fall än i 165 § sägs, eller gods i fartyg *eller i luftfartyg* utmätt, eller skall utmätt fordran eller rättighet säljas, och varder ej det utmätta sålt å landet inom tre månader och i stad inom två månader efter det utmättningsmannen emottagit de i 54 och 56 §§ nämnda handlingar; vare om ansvarigheten lag som i 162 § sägs.

165 §.

Har utmätning skett av fast egendom eller, å landet, av fartyg, som i 94 § sägs, skall utmättningsmannen så skyndsamt vidtaga alla de åtgärder, vilka på honom ankomma, att försäljningen av det utmätta ej må genom hans vållande fördröjas, i fråga om fast egendom, å landet över fyra månader och i stad över tre månader, samt beträffande *fartyg*, som nyss är *sagt*, över tre månader från mottagandet av de i 54 och 56 §§ nämnda handlingar.

Har utmätning skett av fast egendom *eller luftfartyg eller intecknade reservdelar till sådant fartyg*, eller, å landet, av fartyg, som i 94 § sägs, skall utmättningsmannen så skyndsamt vidtaga alla de åtgärder, vilka på honom ankomma, att försäljningen av det utmätta ej må genom hans vållande fördröjas, i fråga om fast egendom, å landet över fyra månader och i stad över tre månader, samt beträffande *annan egendom*, som nyss är *sagd*, över tre månader från

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

mottagandet av de i 54 och 56 §§
nämnda handlingar.

198 §.

All nödig — — — — — hela kostnaden.

Sökes utmätning — — — underrätta utmätningssmannen.

Ej vare utmätningssman pliktig att verkställa utmätning å dom eller utslag, som ej vunnit laga kraft, med mindre kostnaden för förrättningen förskjutes av sökanden. Den, som begär utmätning av fast egendom eller verkställighet av *förordnande, som i 28 § sägs*, vare, ändå att domen eller utslaget äger laga kraft, pliktig att på anfordran förskjuta erforderligt belopp till bestridande av förrättningskostnaden. Äskas jämlikt 70 § konkurslagen *försäljning av konkursboets fasta egendom*, skall ock kostnaden på anfordran förskjutas.

Ej vare utmätningssman pliktig att verkställa utmätning å dom eller utslag, som ej vunnit laga kraft, med mindre kostnaden för förrättningen förskjutes av sökanden. Den, som begär utmätning av fast egendom *eller luftfartyg eller intecknade reservdelar till sådant fartyg eller ock verkställighet av dom eller utslag, varigenom intecknad fordran fastställts till betalning ur fast egendom*, vare, ändå att domen eller utslaget äger laga kraft, pliktig att på anfordran förskjuta erforderligt belopp till bestridande av förrättningskostnaden. Äskas jämlikt 70 eller 71 § konkurslagen, *att i konkursboet ingående egendom, som nu är sagd, skall säljas*, skall ock kostnaden på anfordran förskjutas.

All nödig — — — motsvarande tillämpning.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Förslag

till

Lag

med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m.

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Vid försäljning av utmätt luftfartyg och av utmätta, intecknade reservdelar till luftfartyg samt vid fördelning av medel, som inflyta vid sådan försäljning, skola de föreskrifter som enligt utsökningslagen gälla beträffande försäljning av fartyg, vilket blivit i fartygsregistret infört, äga tillämpning med iakttagande av de särskilda bestämmelser som meddelas i denna lag.

Att vid försäljning av vissa främmande luftfartyg eller av intecknade reservdelar till sådana fartyg vissa andra särskilda bestämmelser därjämte äro att iakttaga framgår av lagen i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

2 §.

Auktion skall förrättas av överexekutor eller, där auktion å landet skall hållas annorstädes än å landskansli, av den som överexekutor för ändamålet till förrättningsman särskilt förordnar.

3 §.

Genom auktionsförrättarens försorg skall tid och ställe för auktionen minst sex veckor i förväg kungöras på sätt i 90 § första stycket utsökningslagen stadgas. Kungörelsen skall tillika inom samma tid införas i allmänna tidningarna. I kungörelsen skall angivas, att den som har fordran, varför luftfartyget eller reservdelarna häfta eller för vilken han eljest må njuta betalning ur köpeskillingen, äger att vid auktionen bevaka sin rätt. Minst en månad före auktionen skola underrättelser om försäljningen i rekommenderade brev sändas till borgenären och ägaren av den utmätta egendomen ävensom till innehavare av däri meddelad inteckning eller i utmätt fartyg gällande luftpanträtt, som finnes antecknad i inskrivningsboken eller eljest då är känd. Framgår adressen av inskrivningsboken, varde underrättelse sänd under den adressen. Vinnes senare upplysning om annan luftpanträtt i fartyget, skall underrättelse som nu sagts genast tillställas dess innehavare. Underrättelse till utrikes ort skall om möjligt sändas med flygpост.

4 §.

Auktionsförrättaren skall vid början av auktionen uppläsa såväl protokollet över utmätningen som gravationsbeviset; anmane ock dem, vilka äro tillstädes och hava fordran som skall vid auktionen bevakas, att sådant anmäla. Tillfälle skall beredas tillstädeskomna rättsägare samt gäldenären, där han är närvarande, att yttra sig över de anspråk som framställas så ock angående de villkor som skola gälla för försäljningen.

Sedan den i första stycket omförmälda förhandlingen avslutats, skall auktionsförrättaren uppgöra borgenärsförteckning. I denna förteckning skola, ordnade efter det företräde dem emellan lag stadgar, upptagas, förutom fordran varför utmätning skett, dels fordran, för vilken den utmäta egendomen på grund av inteckning häftar, där fordringen finnes upptagen i gravationsbeviset eller blivit hos auktionsförrättaren anmäld, dels ock fordran, som är förenad med luftpanträtt i utmätt fartyg eller varmed följer rätt att såsom säkerhet kvarhålla utmätt egendom, såvida yrkande om betalning för fordringen blivit hos auktionsförrättaren framställt.

Vid upprättande av borgenärsförteckningen skall vad i 107 § andra och tredje styckena, 108—110 §§, 112 § första stycket samt 118 § utsökningslagen stadgas beträffande borgenärsförteckning för fast egendom äga motsvarande tillämpning.

5 §.

Sedan auktionsförrättaren efter ty i 4 § är sagt antecknat de fordringar, vilka böra vid auktionen iakttagas, skola de fordringsbelopp, som hava bättre rätt än den fordran för vars gäldande försäljningen äger rum, samt kostnaderna för förfarandet sammanräknas; och varde i borgenärsförteckningen angivet, att det lägsta bud, som, där ej annat föranledes av vad i 11 § andra stycket stadgas, må vid auktionen antagas, skall överstiga den sålunda erhållna summan.

Är fråga om försäljning av reservdelar på begäran av borgenär, som ej för sin fordran har inteckning i dessa, må lägsta budet ej i något fall bestämmas högre än till två tredjedelar av det å reservdelarna jämlikt 73 § utsökningslagen satta värdet.

6 §.

Vid försäljning av flera luftfartyg skall särskilt utrop av varje fartyg äga rum; sådana fartyg, som äro i samma ägares hand och häfta för samma fordringar, skola dock säljas i gemensamt utrop, där ej fartygens ägare eller någon av borgenärerna begär att särskild försäljning av visst eller vissa fartyg skall ske. Särskild borgenärsförteckning skall upprättas för vad som säljes vid varje utrop; och skall i förekommande fall beträffande fordran, för vilken flera luftfartyg häfta, i förteckningen anmärkas, att mindre belopp än vad i förteckningen upptagits kan komma att falla å egendomen till följd av att köpeskillingen för annan egendom lämnar tillgång till betalning av fordringen eller del därav.

Vad i första stycket sägs skall äga motsvarande tillämpning vid försäljning av luftfartyg jämte intecknat lager av reservdelar; dock må luftfartyg och reservdelslager ej utropas gemensamt, såvida fordran bevakats av borgenär, som icke för fordringen har inteckning i reservdelarna.

Lager av reservdelar, som ej säljes i utrop gemensamt med luftfartyg, skall på begäran av lagrets ägare eller någon av borgenärerna utropas i skilda poster, med förbehåll att försäljningen blir ståndande allenast såframt den efter utrop av en eller flera poster kan godkännas enligt de i 11 § stadgade grunderna.

7 §.

Där luftfartyg eller intecknade reservdelar ingå i konkursbo och, efter ty i 71 § konkurslagen sägs, auktion skall på begäran av borgenärerna hållas för egendomens försäljning i den ordning, som i denna lag är stadgad, vare borgenär, som i konkursen bevakat fordran, för vilken egendomen på grund av inteckning häftar eller som är förenad med luftpanträtt i egendomen eller varmed följer rätt att såsom säkerhet kvarhålla egendomen eller förmansrätt som i 17 kap. 4 § handelsbalken sägs, berättigad att, där hans rätt till betalning ur egendomen är ostridig eller styrkt, äska att försäljningen i stället sker till gäldande av hans fordran; framställa dock yrkande härom till auktionsförrättaren senast vid den i 4 § nämnda förhandlingen. Göres ej sådant yrkande, må ej försäljning ske till förfång för de i borgenärsförteckningen upptagna rättsägarna.

8 §.

Huvudstolen av intecknad gäld, som faller inom köpeskillingen, må, där ej är fråga om fordran av beskaffenhet, som avses i 108 eller 109 § utsökningslagen, efter överenskommelse mellan inteckningshavaren och köparen innestå i avräkning å köpeskillingen. Omfattar inteckningen flera luftfartyg eller luftfartyg jämte reservdelar, må fordringen dock sålunda innestå allenast såframt all den intecknade egendomen utmätts och säljes i gemensamt utrop.

Vad som ej skall innestå av köpeskillingen skall i reda penningar gäldas.

I borgenärsförteckningen skall beträffande fordringar, som enligt första stycket icke må innestå, detta särskilt anmärkas.

9 §.

Innan utrop av egendomen sker, skall auktionsförrättaren uppläsa borgenärsförteckningen samt meddela fullständig och tydlig underrättelse om sättet för försäljningen; give ock till känna, å vad tid köpeskillingen sist skall inbetalas.

10 §.

Vid tillämpning av vad i 95 § första stycket utsökningslagen stadgas skall iakttagas, att köparen ej är pliktig att gälda eller ställa säkerhet för större belopp än som jämlikt 8 § denna lag skall i reda penningar gäldas och att

han städse skall gälda eller ställa säkerhet för den kostnad, varom i 198 § utsökningslagen förmåles.

11 §.

Göres å auktionen sådant bud, att det enligt 5 § må antagas, och uppfyller köparen vad enligt 95 § första stycket utsökningslagen och 10 § denna lag åligger honom, skall försäljning av egendomen ske, utan så är att köpeskillingen ej förslår till fulla gäldandet av utmätningssökandens fordran och han bestrider att försäljning må ske.

Göres icke så högt bud, skall försäljning ändock ske, där sådant yrkas av utmätningssökanden och innehavarna av de fordringar, vilka äga företräde framför hans fordran men icke fullt täckas av den bjudna köpeskillingen, därtill samtycka.

Sker ej försäljning, gånge utmätningen åter.

12 §.

Varder ej sist å det sammanträde, som i 140 § utsökningslagen sägs, köpeskillingen, i den mån avräkning enligt 8 § denna lag ej skall ske, till fullo gulden, vare köpet ogillt, och besörje genast auktionsförrättaren, att egendomen varder till försäljning ånyo utlyst på sätt i 3 § stadgas. Understiger vad vid nya utropet högst bjudes förra köpeskillingen med laga ränta därå från den dag, då betalning sist bort ske, ersätte den försumlige inroparen skillnaden eller, där försäljning ej kommer till stånd, vad vid förra auktionen bjudits utöver sammanlagda beloppet av de fordringar, som äga företräde framför utmätningssökandens fordran, jämte ränta därå ävensom kostnaderna för samma auktion; går egendomen till mera, have förre köparen ej rätt till överskottet. Kostnaden för senare försäljningen skall ock av förre köparen gäldas, där den ej kan gottgöras genom överskott å köpeskillingen. Är pant eller borgen ställd för köpeskillingen, låte auktionsförrättaren ofördröjligen försälja panten i den ordning, som om utmätta lösören stadgas, eller utsöka borgensförbindelsen hos löftesmannen.

När ny auktion hålles, skall fordran, som upptagits i den för förra auktionen upprättade borgenärsförteckningen, upptagas i den nya förteckningen, ändå att fordringen ej ånyo anmäles. Har rättsägare på grund av försummad anmälan ej blivit upptagen i den förra förteckningen, äge ej annan rätt än i 15 § sägs. Vid bestämmande av lägsta budet skall avdrag ske för vad förre inroparen vid inropet erlagt i reda penningar eller som influtit genom försäljning av pant eller utsökande av borgen.

13 §.

Har i fall som i 12 § sägs luftfartyg eller reservdelar försålt efter nytt utrop, och är förre inroparen skyldig att utgiva ersättning, skall ersättningsbeloppet, såvitt detsamma av honom guldits eller influtit genom försäljning av pant eller utsökande av borgen, tillika med köpeskillingen fördelas.

Avslutas auktionen utan att försäljning kommer till stånd, skall fördelning av ersättningsbelopp som i första stycket sägs ske vid sammanträde, varom i 140 § utsökningslagen förmåles. Sedan kostnaderna för förfarandet guldits ur beloppet, skall det användas till betalning av utmätningssökandens fordran; vad därefter må återstå skall fördelas i samma ordning som köpeskillning.

14 §.

Vid fördelning av köpeskillingen skall borgenärsförteckningen lända till efterrättelse. Innehavare av inteckning i reservdelar må dock icke, till förfång för borgenär som ej för sin fordran har inteckning i reservdelarna, göra sin rätt gällande till högre belopp än som svarar mot två tredjedelar av köpeskillingen för reservdelarna minskad med kostnaderna för förfarandet.

15 §.

Har fordran, som där den anmälts vid den i 4 § omförmälda förhandlingen bort upptagas i borgenärsförteckningen, blivit senare anmäld, varde utdelning, i den mån tillgång finnes, borgenären tillagd efter de i förteckningen upptagna beloppen.

16 §.

I fall då fordran, för vilken egendomen på grund av inteckning häftar, avräknats å köpeskillingen, åligger det auktionsförrättaren att därom göra anteckning å inteckningshandlingen, där denna är tillgänglig för honom.

17 §.

Har auktion hållits å luftfartyg, som blivit infört i det svenska luftfartygsregistret, eller å reservdelar till sådant fartyg, skall auktionsförrättaren, sedan auktionen vunnit laga kraft samt köpeskillingen erlagts och sammanträde hållits för köpeskillingens fördelning, genast göra anmälan där om hos den inskrivningsdomare, som handlägger inskrivningsärenden rörande luftfartyg, och hos luftfartsstyrelsen samt därvid tillika insända det vid sammanträdet förda protokollet jämte borgenärsförteckningen.

Därest försäljning ej kommit till stånd men vid fördelning som i 13 § andra stycket avses likvid utfallit å huvudstolen av intecknad fordran, åligger det den som förrättat fördelningen att, sedan denna blivit godkänd eller vunnit laga kraft, därom till inskrivningsdomaren göra anmälan som nyss sagts och tillika insända fördelningslängden.

18 §.

Angående klagan över utmätningsmans eller överexekutors åtgärd vid auktion eller i fråga om fördelning av köpeskillning eller av medel, som eljest finnas att redovisa, gälle vad i sådant hänseende är i utsökningslagen stadgat beträffande försäljning av fast egendom.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

F ö r s l a g

till

L a g

om ändring i konkurslagen.

Härigenom förordnas, att 21, 24, 26, 29, 62, 71, 73, 76, 126 och 198 §§ konkurslagen¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

*(Gällande lydelse.)**(Föreslagen lydelse.)*

21 §.

Konkursdomaren skall — — — i konkurs.

Avträdes ämbets- — — — närmaste förman.

Utvisar den i anledning av konkursen upprättade bouppteckningen att fast egendom finnes i boet, skall så snart ske kan å inskrivningsdag om konkursen göras anteckning i inteckningsprotokollet samt i intecknings- eller fastighetsboken. Ligger egendomen inom annan rätts domvärjo, skall för verkställande av sådan anteckning konkursdomaren ofördröjligen till inskrivningsdomaren i den ort där egendomen ligger insända bevis om konkursen jämte utdrag ur bouppteckningen. Hör till boet fartyg som blivit infört i fartygsregistret, skall anmälan om konkursen med angivande av fartygets registreringsnummer ofördröjligen göras till den myndighet som handlägger ärenden angående inteckning i fartyg; och varde å den inskrivningsdag, då det först kan ske, anteckning om konkursen gjord i inteckningsboken för fartyg. Hör till boet lott i fartyg, skall anmälan om konkursen ofördröjligen avsändas till den myndighet som för fartygsregistret; och varde i anmälningen intagna de uppgifter som erfordras för fartygets säkra urskiljande.

Utvisar den i anledning av konkursen upprättade bouppteckningen att fast egendom finnes i boet, skall så snart ske kan å inskrivningsdag om konkursen göras anteckning i inteckningsprotokollet samt i intecknings- eller fastighetsboken. Ligger egendomen inom annan rätts domvärjo, skall för verkställande av sådan anteckning konkursdomaren ofördröjligen till inskrivningsdomaren i den ort där egendomen ligger insända bevis om konkursen jämte utdrag ur bouppteckningen.

Hör till boet fartyg som blivit infört i fartygsregistret, skall anmälan om konkursen med angivande av fartygets registreringsnummer ofördröjligen göras till den myndighet som handlägger ärenden angående inteckning i fartyg; och varde å den inskrivningsdag, då det först kan ske, anteckning om konkursen gjord i inteckningsboken för fartyg. Hör till boet lott i fartyg, skall anmälan om konkursen ofördröjligen avsändas till den myndighet som för fartygsregistret; och varde i anmälningen intagna de uppgifter som erfordras för fartygets säkra urskiljande.

¹ Senaste lydelse av 21 § se SFS 1936: 229, av 26 § se 1946: 809 och av 29 § se 1932:175.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

Ingår i konkursboet luftfartyg, som blivit infört i luftfartygsregistret, eller intecknade reservdelar till sådant fartyg, skall anmälan om konkursen med angivande av fartygets nationalitets- och registreringsbeteckning ofördröjligen sändas till luftfartsstyrelsen samt till den inskrivningsdomare, som handlägger inskrivningsärenden rörande luftfartyg. Inskrivningsdomaren har att å första inskrivningsdag i inskrivningsboken för luftfartyg göra anteckning om konkursen.

24 §.

Har innan — — — — — av konkursen.

Där i andra fall utmätning skett å fast egendom eller å fartyg eller gods i fartyg, skall verkställigheten fortgå, så vida ej efter ty i 68 § sägs framställning om dess inställande göres innan försäljning av egendomen ägt rum.

Där i andra fall utmätning skett å fast egendom eller å fartyg *eller luftfartyg* eller å gods i fartyg *eller luftfartyg* eller å *intecknade reservdelar till luftfartyg*, skall verkställigheten fortgå, så vida ej efter ty i 68 § sägs framställning om dess inställande göres innan försäljning av egendomen ägt rum.

Har eljest — — — — — besluts meddelande.

26 §.

Varder beslut — — — — — anslagna kungörelsen.

Finnes i gäldenärens bo fast egendom eller fartyg, som blivit infört i fartygsregistret, eller lott i fartyg, skall vad i 21 § tredje *stycket* föreskrivits angående anteckning eller anmälan om konkursen äga motsvarande tillämpning i fråga om den högre rättens beslut.

Finnes i gäldenärens bo fast egendom eller fartyg, som blivit infört i fartygsregistret, eller lott i fartyg *eller ock luftfartyg, som blivit infört i luftfartygsregistret, eller intecknade reservdelar till sådant fartyg*, skall vad i 21 § tredje, *fjärde och femte styckena* föreskrivits angående anteckning eller anmälan om konkursen äga motsvarande tillämpning i fråga om den högre rättens beslut.

Innan i — — — — — sig, betalas.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

29 §.

Har gäldenären — — — konkursboet åter.

Har borgenär under ovan angivna tid sökt inteckning i gäldenärens egendom för fordran, vid vars tillkomst sådan säkerhet ej betingats, och är ej fråga om inteckning, som inom den i 11 kap. 2 § jordabalken stadgade tid sökts för fordran, som där avses, vare borgenären pliktig att på talan av konkursboet antingen återställa inteckningshandlingen till boet eller ock tillhandahålla inteckningshandling angående fast egendom för verkställande av utbyte efter ty därom är stadgat samt handling, på grund varav inteckning i fartyg, förlagsinteckning eller inteckning i jordbruksinventarier sökts, för inteckningens dödande.

Vad sålunda — — — om konkursansökningen.

62 §.

Efter första borgenärssammanträdet skall boets egendom säljas så snart ske kan, där ej annat föranledes av bestämmelserna i 60, 63, 64 och 66 §§, 70 § andra stycket samt 149 § andra stycket.

Efter första borgenärssammanträdet skall boets egendom säljas så snart ske kan, där ej annat föranledes av bestämmelserna i 60, 63, 64 och 66 §§, 70 § andra stycket, 71 § femte stycket samt 149 § andra stycket.

71 §.

Vill förvaltaren — — — — — kan ske.

Lös egendom — — — försäljningen beroende.

Samtycke, varom — — — noterat värdepapper.

Skall helt — — — — — och köparen.

Är fråga om försäljning av luftfartyg eller av intecknade reservdelar till sådant fartyg och finnes egendomen inom riket, vare lag som i 70 § första och andra styckena sägs. Vill förvaltaren, ehuru auktion ej ägt rum i den ordning som för utmätt

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

sådan egendom är stadgad, med ombudsmannens samtycke underlåta att föranstalta om egendomens avyttrande, skall dock därtill lämnas tillstånd av de borgenärer, som i konkursen bevakat fordran, för vilken egendomen på grund av in-teckning häftar eller som är förenad med luftpant-rätt i egendomen eller varmed följer rätt att såsom säkerhet kvarhålla egendomen eller förmånsrätt som i 17 kap. 4 § handelsbalken sägs. Gods i luftfartyg skall säljas i samma ordning som gods i sjögående fartyg.

Skall gäldenären tillkommande rätt till andel i in-teckning i hans fasta egendom säljas, låte förvaltaren innan försäljning sker anskaffa särskild in-teckningshandling å det gäldenären tillkommande beloppet, där laga hinder däremot icke möter. Skall försäljning ske av in-teckningshandling, som innehaves av gäldenären och för vilken han är personligen ansvarig, vare förvaltaren pliktig att, där ej gäldenären medgiver, att handlingen må försäljas med bibehållande av hans ansvarighet, förse handlingen med påskrift, varigenom gäldenären frikallas från ansvarighet.

Skall gäldenären tillkommande rätt till andel i in-teckning som belastar hans fasta egendom eller luftfartyg eller till sådant fartyg hörande reservdelar säljas, låte förvaltaren innan försäljning sker anskaffa särskild in-teckningshandling å det gäldenären tillkommande beloppet, där laga hinder däremot icke möter. Skall försäljning ske av in-teckningshandling, som innehaves av gäldenären och för vilken han är personligen ansvarig, vare förvaltaren pliktig att, där ej gäldenären medgiver, att handlingen må försäljas med bibehållande av hans ansvarighet, förse handlingen med påskrift, varigenom gäldenären frikallas från ansvarighet.

73 §.

Har borgenär lös egendom såsom pant eller eljest under panträtt i handom, äge han besörja, att egendomen varder såld å auktion eller, då fråga är om å fondbörs noterat värdepapper, genom fondkommissionär till gällande börspris; dock må sådan försäljning ej utan förvaltarens sam-

Har borgenär lös egendom såsom pant eller eljest under panträtt i handom, äge han besörja, att egendomen varder såld å auktion eller, då fråga är om å fondbörs noterat värdepapper, genom fondkommissionär till gällande börspris; dock må sådan försäljning ej utan förvaltarens

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

tycke äga rum tidigare än fyra veckor efter första borgenärssammanträdet. Försäljning genom borgenärens försorg må ej heller ske, där förvaltaren vill lösa egendomen för konkursboets räkning; åliggande det borgenären att minst en vecka innan han vidtager åtgärder för egendomens försäljning hembjuda den åt förvaltaren till inlösen. Utgöres egendomen av fartyg eller gods i fartyg, skall försäljningen ske i den ordning, som om dylik egendom, den där blivit utmätt, särskilt är stadgad. Skall egendomen säljas annorledes än utmättningsvis och är ej fråga om sådan försäljning av värdepapper, som enligt vad nyss sagts må ske utan auktion, må försäljningen ej äga rum å annan ort än den, där egendomen finnes, med mindre förvaltaren samtycker därtill; och låte borgenären förvaltaren minst tre veckor förut veta, när och var försäljningen skall ske. Har försäljning skett i annan än den för utmätt egendom stadgade ordning, vare borgenären pliktig att för förvaltaren redovisa för vad som influtit.

Vill ej borgenären föranstalta om försäljningen, äge förvaltaren därom besörja. Dock må inteckning i fast egendom, vilken blivit av *fastighetsägaren* lämnad såsom pant, icke av förvaltaren säljas, utan äge han allenast låta sälja den rätt till andel i inteckningen, som efter ty särskilt är stadgat må tillkomma gäldenären.

samtycke äga rum tidigare än fyra veckor efter första borgenärssammanträdet. Försäljning genom borgenärens försorg må ej heller ske, där förvaltaren vill lösa egendomen för konkursboets räkning; åliggande det borgenären att minst en vecka innan han vidtager åtgärd för egendomens försäljning hembjuda den åt förvaltaren till inlösen. Utgöres egendomen av fartyg eller av gods i fartyg *eller i luftfartyg eller av intecknade reservdelar till luftfartyg*, skall försäljningen ske i den ordning, som om dylik egendom, den där blivit utmätt, särskilt är stadgad. Skall egendomen säljas annorledes än utmättningsvis och är ej fråga om sådan försäljning av värdepapper, som enligt vad nyss sagts må ske utan auktion, må försäljningen ej äga rum å annan ort än den, där egendomen finnes, med mindre förvaltaren samtycker därtill; och låte borgenären förvaltaren minst tre veckor förut veta, när och var försäljningen skall ske. Har försäljning skett i annan än den för utmätt egendom stadgade ordning, vare borgenären pliktig att för förvaltaren redovisa för vad som influtit.

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

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

76 §.

Finner förvaltaren det i 74 § föreskrivna kungörelsesätt icke vara ägnat att bereda kungörelsen nödig offentlighet, ankomme på honom att vidtaga de ytterligare åtgärder, som må anses erforderliga. Skulle han i något fall anse tillfyllest, att auktionen kungöres i mindre utsträckning än i nämnda paragraf stadgas, begäre samtycke därtill av rättens ombudsman. Inskränkning i fråga om kungörande av auktion å lös egendom, vari borgenär har panträtt eller annan särskild förmånsrätt, som i 17 kap. handelsbalken sägs, *må dock icke äga rum*, med mindre den borgenär samtycker därtill; *ej heller må utan gäldenärens medgivande sådan inskränkning ske beträffande kungörande av auktion å fast egendom.*

Finner förvaltaren det i 74 § föreskrivna kungörelsesätt icke vara ägnat att bereda kungörelsen nödig offentlighet, ankomme på honom att vidtaga de ytterligare åtgärder, som må anses erforderliga. Skulle han i något fall anse tillfyllest, att auktionen kungöres i mindre utsträckning än i nämnda paragraf stadgas, begäre samtycke därtill av rättens ombudsman. Inskränkning i fråga om kungörande av auktion å *fast egendom eller luftfartyg eller å intecknade reservdelar till sådant fartyg må dock icke äga rum utan gäldenärens samtycke; ej heller må sådan inskränkning ske beträffande kungörande av auktion å annan lös egendom*, vari borgenär har panträtt eller annan särskild förmånsrätt, som i 17 kap. handelsbalken sägs, med mindre den borgenär samtycker därtill.

126 §.

På förvaltaren — — — — — äga rum.

Finnes tillgång — — — — — samtycker därtill.

Kan utdelning — — — — — andra borgenärer.

Sedan all konkursboets tillgängliga egendom blivit förvandlad i penningar, skall slututdelning ske; dock må ej kungörelse om sådan utdelning utfärdas före utgången av tid, inom vilken borgenär har att ingiva bevis därom att honom förelagd edgång, som i 116 eller 123 § sägs, blivit fullgjord. I fall, varom i 70 § andra stycket förmäles, utgöre den omständigheten, att *boet tillhörig fast egendom icke blivit försäld*, ej hinder för slututdelning.

Sedan all konkursboets tillgängliga egendom blivit förvandlad i penningar, skall slututdelning ske; dock må ej kungörelse om sådan utdelning utfärdas före utgången av tid, inom vilken borgenär har att ingiva bevis därom att honom förelagd edgång, som i 116 eller 123 § sägs, blivit fullgjord. I fall, varom i 70 § andra stycket *eller 71 § femte stycket* förmäles, utgöre den omständigheten, att *där avsedd egendom icke blivit försäld*, ej hinder för slututdelning.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

198 §.

Har konkurs — — — eller inteckningsbok.

Vad i första stycket stadgas skall äga motsvarande tillämpning beträffande luftfartyg, som blivit infört i luftfartygsregistret, samt intecknade reservdelar till sådant fartyg.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Förslag
till
lag om inskrivning av rätt
till luftfartyg m. m.

AVGIVET AV 1945 ÅRS LUFTRÄTTSSAKKUNNIGA

Till KONUNGEN.

Den 24 september 1948 har Kungl. Maj:t uppdragit åt riksmarskalken L. B. Ekeberg i egenskap av ordförande samt f. d. hovrättsrådet och divisionsordföranden i Svea hovrätt H. Chr. Wikander och dåvarande assessorn,

sedermåra hovrättsrådet i hovrätten för Nedre Norrland G. A. Björklund, tillika sekreterare, att inom 1945 års lufträttssakkunniga verkställa den vidare utredning, som erfordras beträffande frågan om Sveriges ratifikation av den i Genève den 19 juni 1948 avslutade konventionen om internationellt erkännande av rättigheter i luftfartyg, samt utarbeta de lagförslag, som förordnas därav, så ock förordnat dåvarande överdirektören i luftfartsstyrelsen, numera generalsekreteraren i den internationella civila luftfartsorganisationen E. C. R. Ljungberg att på kallelse av ordföranden, då anledning därtill förekomme, delta i överläggningar med de sakkunniga för det sålunda meddelade utredningsuppdraget och i de konferenser i ämnet, som kunde komma till stånd med representanter för andra länder. Vidare har Kungl. Maj:t dels den 28 oktober 1949 uppdragit åt revisionssekreteraren, numera lagmannen i Svea hovrätt A. T. Salén att tills vidare till den 1 juni 1950 biträda de sakkunniga, dels ock den 18 november 1949 entledigat Björklund från det honom meddelade uppdraget att vara sekreterare samt förordnat extra ordinarie assessorn, numera hovrättsrådet i Svea hovrätt K. J. E. Sidenbladh att från och med den 21 november 1949 vara sekreterare åt de sakkunniga. Slutligen har Kungl. Maj:t den 2 mars 1951 förordnat Sidenbladh att vara, förutom sekreterare, jämväl ledamot av de sakkunniga.

På grund av Kungl. Maj:ts förordnande hava i nordiska lufträttskonferenser rörande, såvitt nu är i fråga, nu omförmälda ämne deltagit dels Wikander och Björklund i en konferens, som hållits i Helsingfors den 18—den 31 oktober 1949, och dels samtliga sakkunniga i en den 26 april—den 8 maj 1950 i Stockholm hållen konferens. Grannlänternas delegerade vid de nu ifrågavarande överläggningarna hava varit, bland andra, för Danmark överförmyndern L. Ingerslev och professor S. Juul, för Finland förvaltningsrådet R. Beckman, för Island — icke representerat vid mötet i Stockholm — dommerfuldmächtig Th. Björnsson samt för Norge høyesterettsdommerne E. Alten och H. Bahr jämte byråsjefen H. Breien.

Vid vissa av de överläggningar, som hållits inom de sakkunniga eller ägt rum vid de nyss anförda konferenserna, har Ljungberg deltagit. Dessutom har, jämlikt särskilda Kungl. Maj:ts förordnanden, ombudsmannen hos Scandinavian Airlines System E. Norman i vissa avseenden såsom expert deltagit i sagda konferenser. Med nuvarande överdirektören i luftfartsstyrelsen H. Winberg hava de sakkunniga samrått i särskilda frågor. Slutligen har assessorn vid överståthållarämbetet G. G. Boëthius biträtt vid utarbetandet av de föreslagna bestämmelserna angående utsökning.

Sedan de sakkunniga numera avslutat sitt nu ifrågavarande arbete, få de härmed överlämna av motiv åtföljda förslag till

- 1) lag om inskrivning av rätt till luftfartyg;
- 2) lag med vissa bestämmelser om registrering av luftfartyg samt om bärgning;
- 3) lag i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg;
- 4) lag om ändring i vissa delar av handelsbalken;

- 5) lag angående ändrad lydelse av § 14 förordningen den 4 mars 1862 om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer;
- 6) lag angående ändrad lydelse av 54 § lagen den 8 april 1927 om försäkringsavtal;
- 7) lag om ändring i vissa delar av utsökningslagen;
- 8) lag om ändring i vissa delar av konkurslagen;
- 9) lag angående ändrad lydelse av 1 och 13 §§ lagen den 20 december 1946 om lagsökning och betalningsföreläggande (lagsökningslag);
- 10) lag angående ändrad lydelse av 10 och 13 §§ lagen den 8 april 1927 om dödande av förkommen handling;
- 11) lag angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 juli 1947 om dödande av vissa utanför Sverige befintliga handlingar;
- 12) lag om ändrad lydelse av 2 kap. 17 § strafflagen;
- 13) lag om ändrad lydelse av 3 § lagen den 7 september 1914 angående förbud mot lufttrafik över svenskt område;
- 14) lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 8 juni 1923 om straff för olovlig varuinförsel;
- 15) lag om ändrad lydelse av 8 § lagen den 20 juni 1924 med särskilda bestämmelser angående olovlig befattningsmed spritdrycker och vin;
- 16) lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 18 juni 1949 om straff för olovlig varuutförsel; samt
- 17) lag angående ändrad lydelse av 2 § 14:o) lagen den 26 maj 1909 om Kungl. Maj:ts regeringsrätt.

U n d e r d å n i g s t

B I R G E R E K E B E R G

HUGO WIKANDER ALLAN BJÖRKLUND KARL SIDENBLADH

Stockholm den 30 juni 1953.

Lagförslag.

Förslag

till

Lag

om inskrivning av rätt till luftfartyg.

Härigenom förordnas som följer.

Inledande bestämmelser.

1 §.

Ärenden som angå inskrivning av rätt till luftfartyg eller avse i denna lag föreskrivna anteckningar om förhållande av betydelse för rätt till sådant fartyg (*inskrivningsärenden rörande luftfartyg*) upptagas av den inskrivningsdomare vid Stockholms rådhusrätt som är därtill utsedd.

2 §.

Över inskrivningsärenden rörande luftfartyg skall föras särskild inskrivningsbok (*inskrivningsbok för luftfartyg*). Boken skall innehålla upplägg för varje fartyg, beträffande vilket inskrivningsärende förekommer.

Om inteckning i luftfartyg.

Om intecknings beviljande.

3 §.

Där ägaren det medgiver, må fartyg, som är infört i luftfartygsregistret, intecknas till säkerhet för fordran å visst belopp i penningar.

Ej må inteckning meddelas i fartygslott.

4 §.

Medgivande av inteckning i luftfartyg skall tecknas å handling, varå fordran grundas, samt innefatta uppgift om fartygets nationalitets- och registreringsbeteckning; och varde medgivandet av vittnen styrkt.

5 §.

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

6 §.

Finnes ej å handlingen bevitnat medgivande som i 4 § sägs, skall ansökningen avslås.

7 §.

Inteckning må icke beviljas, med mindre den som medgivit inteckningen är införd i luftfartygsregistret såsom ägare av fartyget.

Är ansökan om inteckning ej grundad på medgivande av den som enligt vad luftfartygsregistret utvisar byggt fartyget, skall i ärendet styrkas att från honom äganderätten övergått till den som medgivit inteckningen. Har fartyget varit i utländsk ägo, skall dock, såframt ej eljest laga hinder möter, inteckning beviljas, där den som medgivit inteckningen blivit vid fartygets införande i registret upptagen såsom ägare eller ock härleder sin rätt från den däri först införde ägaren.

Har fartyget i tre år näst före ansökningen varit infört i luftfartygsregistret och finnes den som medgivit inteckningen hava varit under hela den tiden upptagen i registret såsom ägare eller härleder han sin rätt från den som vid början av samma tid var införd såsom ägare, skall ansökningen, ändå att annan upplysning om äganderätten ej vinnes, bifallas där ej eljest laga hinder möter.

8 §.

Grundas den uppgivne ägarens rätt å testamente, dom eller annan handling, som tager åt sig laga kraft, må ansökan om inteckning ej bifallas, med mindre det visas att handlingen blivit ståndande.

Är överlåtelse av luftfartyg beroende av villkor, må inteckningsansökan ej bifallas, med mindre det visas att villkoret blivit uppfyllt.

9 §.

Ej må i inteckningsärende andra än skriftliga bevis gälla i fråga om åtkomst till luftfartyg.

10 §.

Har, då inteckning sökes, talan väckts om klander å den uppgivne ägarens fång eller om återgång därav, vare ansökningen vilande i avbidan på målets utgång. Fullföljes ej ansökningen senast å den inskrivningsdag som infaller näst efter tre månader från det dom i målet vunnit laga kraft, vare ansökningen förfallen.

11 §.

Överlåter någon till annan luftfartyg eller fartygslott, 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 fartyget intecknas på grund av tidigare ägares medgivande eller eljest är med honom lika förbunden.

12 §.

Upplyses att före den dag inteckningen söktes eller ock samma dag ansökningen gjordes luftfartyget eller lott däri tagits i mät, skall ansökningen avslås, där ej visas att utmätningen upphört att gälla.

13 §.

Är, när inteckning i luftfartyg sökes, den som inteckningen medgivit eller, där flera äro som den medgivit, någon av dem försatt i konkurs, eller meddelas beslut om egendomsavträde samma dag som ansökningen göres, skall ansökningen avslås.

Om intecknings verkan och omfattning.

14 §.

Sedan inteckning meddelats i luftfartyg, njute fordringsägaren panträtt i fartyget.

Panträtten omfattar jämväl motorer, propellrar, radioutrustning, instrument samt andra tillbehör, som anbragts i fartyget, även om de tillfälligt skilts därifrån. Har sådant föremål förvärvats under villkor att överlåtaren skall äga rätt att återtaga det, om förvärvaren åsidosätter vad honom åligger, eller att äganderätten därtill skall förbli hos överlåtaren intill dess betalning erlagts eller annan förutsättning uppfyllts, må villkoret ej göras gällande mot inteckningshavaren.

15 §.

Är inteckning meddelad i flera luftfartyg, häfte ettvarrt av fartygen för den intecknade fordringens hela belopp.

16 §.

Inteckning i luftfartyg må beviljas eller utsträckas att omfatta jämväl fartygsägarens tillhörigt lager av reservdelar eller honom tillkommande lott i sådant lager, såvida delarna till art och ungefärligt antal förtecknats i fordringshandlingen eller i därvid fogad bilaga och förvaras på angivna platser här i riket eller i stat som biträtt den i Genève den 19 juni 1948 avslutade konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

Vid plats där intecknade reservdelar förvaras skall vara anslaget tillkännagivande om inteckningens beskaffenhet och föremål, om inteckningshavarens namn och adress samt därom, att inteckningen inskrivits i den här i riket förda inskrivningsboken för luftfartyg.

Till reservdelar räknas delar av luftfartyg ävensom motorer, propellrar, radioutrustning, instrument, delar av vad sålunda angivits samt andra föremål, som förvaras för att anbringas i luftfartyg i stället för delar eller föremål som borttagits därifrån.

17 §.

Omfattas reservdelar till luftfartyg av inteckning, skall vad i 15 § stadgas äga motsvarande tillämpning.

Ersättes reservdel med annan sådan, häfte i stället denna för panträtten.

18 §.

Angående inteckningshavares rätt till ersättning, som utgår på grund av tagen försäkring, är särskilt stadgat.

Ersättning, som på annan grund utgår för skada å fartyget, häfte icke i fartygets ställe för intecknad fordran.

19 §.

Ej må panträtt, som inteckning medför, särskilt göras gällande i viss lott av intecknad egendom, dock att, om inteckning meddelats i lott av reservdelslager, inteckningen må göras gällande i den lotten.

Om särskilda åtgärder med avseende å inteckning.

20 §.

Vill någon att i inskrivningsboken skall antecknas att han innehar fordringshandling, på grund varav inteckning beviljats eller ansökan därom förklarats vilande, uppvis handlingen i huvudskrift för inskrivningsdomaren; och göra denne i boken anteckning om innehavet.

Uppvisande varom nu är sagt må ock ske inför annan inskrivningsdomare. Denne skall, då sådant sker, å handlingen teckna bevis om uppvisandet och ändamålet därmed ävensom därom utfärda särskilt bevis; sedan ingive inteckningshavaren för anteckningens verkställande sistnämnda bevis till den inskrivningsdomare, som i första stycket avses.

Anmäler den, vilken senast blivit antecknad såsom innehavare av inteckningshandling, hos inskrivningsdomaren i skriftlig av vittnen styrkt handling att innehavet upphört, varde förhållandet i inskrivningsboken antecknat.

21 §.

Vill ägaren av den intecknade egendomen i stället för en inteckningshandling sätta en eller flera andra handlingar innefattande medgivande av

inteckning för motsvarande belopp, ingive inteckningshandlingen jämte den eller de handlingar, som skola sättas i stället, till inskrivningsdomaren; och göra denne om utbytet anteckning i inskrivningsboken samt anmärke å den eller de nya inteckningshandlingarna vad för inteckningsrättens bedömande är av betydelse. Utbyte varom nu sagts må ock ske på begäran av inteckningshavare, där det visas att den intecknade egendomens ägare samtyckt till åtgärden.

22 §.

Företes fordringshandlingen för inskrivningsdomaren med begäran om inteckningens dödande helt och hållet eller för visst belopp eller i visst luftfartyg eller i reservdelslager eller i reservdelar som förvaras på viss plats, eller ock, där inteckning meddelats i lott av reservdelslager, i ägaren tillkommande lott av sådant lager eller på viss plats förvarad del därav, varde i enlighet därmed inteckningen dödad, där det visas att ägaren av den egendomen, beträffande vilken dödning skall ske, samtyckt till åtgärden.

23 §.

Vill någon låta inteckning under annan nedsättas, äge vad i 22 § är stadgat i fråga om intecknings dödande motsvarande tillämpning.

Är egendomen besvärad av flera inteckningar, må ej någon av dem sättas efter annan, med mindre den tillika sättes att gälla efter den eller de inteckningar, vilka äga lika rätt som eller bättre rätt än denna.

24 §.

Ansöker ägare av intecknat luftfartyg, som han begär få avföra ur luftfartygsregistret och överföra till främmande stat, att inteckningen skall avföras ur inskrivningsboken för överförande till inskrivningsbok i den främmande staten, må ansökningen ej bifallas med mindre inteckningshandlingen företes och dess innehavare samtycker till åtgärden.

25 §.

Sker försäljning av luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg i den ordning utsökningslagen bestämmer, då skall, sedan auktionen vunnit laga kraft och köpeskillingen erlagts, egendomen icke vidare häfta för annat intecknat belopp än sådant, som köparen på sätt i 94 d § utsökningslagen sägs låtit innestå i egendomen i avräkning å köpeskillingen. Anteckning härom skall, sedan till inskrivningsdomaren inkommit handling som visar köpeskillingens fördelning, å nästa inskrivningsdag göras i inskrivningsboken.

Skola jämlikt föreskrifterna i utsökningslagen mellan rättsägare i egendom, som omfattas av inteckning i luftfartyg, medel fördelas ändå att försäljning av egendomen ej skett, och utfaller därvid betalning å huvudstolen av intecknad fordran, vare inteckningen till motsvarande belopp utan verkan; och varde därom, sedan fördelningen visats vara godkänd eller hava vunnit laga kraft, anteckning verkställd som i första stycket sägs.

26 §.

Har domstol, vid meddelande av förklaring att luftfartyg skall vara förverkat till kronan, tillika beträffande inteckning i fartyget förklarat att panträtten i fartyget skall upphöra, må, sedan utslaget vunnit laga kraft, inteckningen dödas på ansökan utav ny ägare av fartyget eller lott däri, ändå att inteckningshandlingen i huvudskrift ej företes.

Om ä g a r e h y p o t e k.

27 §.

Har intecknad fordringshandling blivit inlöst utav ägaren av den intecknade egendomen eller eljest kommit i hans hand, och är ej sådant fall för handen att inteckningen är ogill eller utan verkan, må handlingen ånyo utgivas med oförändrad inteckningsrätt.

28 §.

Innehaves inteckningshandling, när egendomen utmättningsvis säljes, av ägaren, må denne vid försäljningen tillgodonjuta samma rätt som skulle tillkomma annan innehavare av inteckningen; dock att, där i handlingen ränta är förskriven, sådan ej må räknas ägaren till godo. Är ägaren försatt i konkurs, äge konkursboet den rätt nu sagts.

Finnes, när egendomen utmättningsvis säljes, att ägaren gjort avbetalning å belopp varför egendomen på grund av inteckning häftar eller att inteckning i egendomen belånats till lägre belopp än det varå den lyder, skall i fråga om den del av intecknade beloppet, som icke tillkommer inteckningshavaren, vad i första stycket är stadgat äga tillämpning; dock att inteckningshavaren för sin fordran äger företräde.

29 §.

Har ägare av intecknad egendom gjort avbetalning å intecknat belopp, vare inteckningshavaren, där ej annat förbehåll skett, pliktig att på begäran av ägaren och mot förskott av nödig kostnad uppvisa inteckningshandlingen för inskrivningsdomaren för avbetalningens antecknande i inskrivningsboken. I boken skall anmärkas, att handlingen ej vidare medför inteckningsrätt för avbetalade beloppet.

Sedan anteckning om avskrivning sålunda skett, må, där ägaren det äskar och tillika ingiver handling innefattande medgivande som i 4 § sägs, inteckning till belopp motsvarande vad sålunda avskrivits meddelas att gälla med förmånsrätt näst efter inteckningshavarens återstående fordran. Ägaren må ock utan inteckningshandlingens företeende få inteckningen dödad till belopp motsvarande vad som avskrivits.

30 §.

Utmätes ägarens rätt till andel i inteckning eller varder han, där sådan rätt tillkommer honom, försatt i konkurs, vare inteckningshavaren, ändå att han betingat sig annat, pliktig att på begäran av utmätningsmannen eller konkursförvaltaren uppvisa inteckningshandlingen för avskrivning, såsom i 29 § sägs, av det ägaren tillkommande beloppet. Sedan avskrivning sålunda skett, må inteckning å det avskrivna beloppet med ränta meddelas på ansökan av utmätningsmannen eller konkursförvaltaren, ändå att inteckningsmedgivandet icke är tecknat å sådan handling som i 4 § sägs. Handling, på grund varav inteckning sålunda meddelas, skall innehålla att beloppet förfaller till betalning sex månader efter uppsägning.

Om gäldenärs ansvarighet för intecknad fordran.

31 §.

Låter innehavare av intecknad fordran ny ägare till den intecknade egendomen å inteckningshandlingen teckna förbindelse, varigenom han övertager skulden, vare förre gäldenären fri från sin förbindelse, där ej annat är avtalat.

32 §.

Har innehavare av skuldförbindelse, till säkerhet för vilken inteckning blivit fastställd i egendom som sedermera kommit i annan ägares hand, låtit inteckningen utan samtycke av förbindelsens utgivare helt eller delvis dödas eller nedsättas, och kan fordran till följd därav icke ur egendomen uttagas, vare utgivaren fri från ansvar för fordringen. Vad nu är sagt om förbindelsens utgivare gälle ock om annan ägare, som åtagit sig skulden eller eljest svarar för denna i utgivarens ställe.

33 §.

Där vid försäljning av intecknad egendom i den ordning utsökningslagen bestämmer borgenär, som i egendomen har inteckning för fordran, efter överenskommelse med köparen låter intecknat belopp, som kunnat ur köpeskillingen gäldas, kvarstå i egendomen, vare den som personligen svarade för fordringen fri från ansvarighet för sådant belopp. Samma lag vare i fråga om belopp, som köparen i egenskap av inteckningshavare fått avräkna å köpeskillingen.

34 §.

Varder intecknat luftfartyg genom vanvård eller annorledes så försämrat, att inteckningshavarens säkerhet märkligt minskas, eller varder intecknat reservdelslager icke vidmakthållet i huvudsaklig överensstämmelse med vad som överenskommits eller eljest får anses avtalat, äge inteckningshavaren

att ur den intecknade egendomen njuta betalning för sin fordran, ändå att den ej är förfallen. Samma lag vare, om de med avseende å ägarens nationalitet för registrering stadgade villkoren icke längre äro uppfyllda och Konungen ej medgivit att fartyget det oaktat må kvarstå i registret, eller om det av annan grund skäligen kan befaras att inteckningshavarens säkerhet kommer att märkligt minskas.

35 §.

Övergår för fordran intecknat luftfartyg genom frivillig överlåtelse i utländsk ägo och upphör därigenom panträtten i fartyget, vare överlåtaren med allt sitt gods ansvarig för fordringen, ändå att sådan ansvarighet ej förut ålåg honom; och må, oberoende av vad avtalet innehåller om förfallotid, beloppet genast utsökas hos överlåtaren. Äro flere delägare i fartyget, vare de, som tagit del i överlåtelsen eller samtyckt därtill, en för alla och alla för en ansvariga för den intecknade fordringen, ändå att de ej förut voro till sådan ansvarighet förbundna; och vare fordringen genast emot envar av dem förfallen till betalning.

Om intecknings ogiltighet i vissa fall.

36 §.

Utan hinder av inteckning må tvist om intecknad fordrans giltighet lagligen prövas.

37 §.

Beviljas inteckning på grund av medgivande av annan än den som är rätt ägare eller allenast mot lösen är skyldig att lämna fartyget ifrån sig, vare inteckningen ogill, där ej sådant fall är för handen som i 11 § sägs. I fråga om återbäringskyldighet, därest dödförklarad sedermera finnes vara vid liv eller hava avlidit å annan tid än den som för dödsdag antagits, stadgas särskilt.

38 §.

Har inteckning meddelats i strid mot vad i 13 § stadgats, vare den utan verkan; och varde, när förhållandet styrkes, anteckning därom gjord i inskrivningsboken.

Om anteckning av äganderätt till luftfartyg.

39 §.

Har i inteckningsärende någon prövats vara rätt ägare av luftfartyg, varde han i sådan egenskap antecknad i inskrivningsboken.

Har ny ägare av intecknat luftfartyg blivit införd i luftfartygsregistret, åligge det luftfartsstyrelsen att ofördröjligen underrätta inskrivningsdomaren om åtgärden; och skall vad sålunda anmälts anmärkas i inskrivningsboken.

Om övriga inskrivningsärenden rörande luftfartyg.

40 §.

Var som väckt talan om klander å annans åtkomst till luftfartyg eller om återgång av köp, hyte eller gåva av sådant fartyg vare skyldig att anmäla förhållandet för antecknande i inskrivningsboken. Rätten skall, om så erfordras, giva kåranden 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.

41 §.

Då utmätning skett av fartyg som blivit i luftfartygsregistret införd eller till fartyg hörande, intecknade reservdelar, eller då jämlikt 71 § konkurslagen äskats att intecknad sådan egendom må utmättningsvis säljas, skall, sedan i enlighet med 85 § utsökningslagen bevis härom inkommit till inskrivningsdomaren, å nästa inskrivningsdag göras anteckning om förhållandet i inskrivningsboken. Inkommer anmälan att utmätningen upphävts eller att frågan om egendomens försäljning eljest förfallit, varde ock det i boken antecknat.

Har egendomen blivit såld i den ordning utsökningslagen bestämmer, varde anteckning därom efter vad i första stycket sägs införd i inskrivningsboken, när handling som visar köpeskillings fördelning inkommer till inskrivningsdomaren.

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

42 §.

Anmäler någon skriftligen, att han för fordran å bärgarlön eller å ersättning för särskilda oundgängliga kostnader för bevarande av luftfartyg äger luftpanträtt i fartyget, skall inskrivningsdomaren, om anmälningen sker inom tre månader från det bärgningen eller åtgärderna för bevarandet avslutades, å nästa inskrivningsdag göra anteckning om anmälningen i inskrivningsboken.

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

43 §.

Har av inteckning besvärat luftfartyg blivit avfört ur luftfartygsregistret eller med hänsyn till inteckningen icke kunnat därur avföras, åligge det luftfartsstyrelsen att därom ofördröjligen underrätta inskrivningsdomaren, som har att å nästa inskrivningsdag göra anteckning om förhållandet i inskrivningsboken.

Om handläggning av inskrivningsärenden.

44 §.

Inskrivningsärende rörande luftfartyg må upptagas allenast å inskrivningsdag.

Ansökan i sådant ärende anses ej gjord innan den upptages å inskrivningsdag.

Anmälan som avses i 42 § skall anses gjord då den inkommer till inskrivningsdomaren.

45 §.

Över samtliga inskrivningsärenden rörande luftfartyg skall genom inskrivningsdomarens försorg föras dagbok.

46 §.

När inskrivningsärende rörande luftfartyg förekommer, anskaffe inskrivningsdomaren skyndsamt från luftfartsstyrelsen bevis angående vad registret beträffande fartygets ägare och i övrigt innehåller av betydelse för ärendets prövning.

47 §.

Handlingar i inskrivningsärenden rörande luftfartyg skola sammanföras i akter.

Har i sådant ärende sökanden eller annan lämnat uppgift eller avgivit förklaring av betydelse för ärendets prövning, eller har särskild utredning i ärendet funnits nödig, skall vad därutinnan antecknats upptagas i akten och bestyrkas av inskrivningsdomaren.

48 §.

Om inskrivningsdomarens beslut eller annan i inskrivningsärende rörande luftfartyg vidtagen åtgärd utom såvitt angår anmälan om upphört innehav av inteckningshandling meddelas besked genom bevis, som tecknas å den till grund för ansökningen åberopade handlingen. Beviset skall innehålla uppgift å det rum i inskrivningsboken, vari inskrivningen verkställes.

Innefattar beslutet, att ansökan ej bifallits, skall sökanden eller hans ombud genast i rekommenderat brev underrättas om skälen för beslutet.

49 §.

Bifalles ansökan i inskrivningsärende rörande luftfartyg, varde i enlighet därmed inskrivning gjord i inskrivningsboken. Bifalles ej ansökningen, skall i boken inskrivas allenast att ärendet uppskjutits eller att ansökningen förklarats vilande eller avslagits; anteckning om skälen för beslutet upptages i akten.

50 §.

Sökes inteckning i luftfartyg och varder ej ansökningen av inskrivningsdomaren genast avslagen genom beslut som vinner laga kraft, beviljas sådan inteckning, inträffar förhållande, som medför att intecknat luftfartyg icke längre besväras av inteckning, eller avföres inteckning ur inskrivningsboken för överförande till inskrivningsbok i främmande stat, skall inskrivningsdomaren ofördröjligen giva luftfartsstyrelsen meddelande därom. Samma lag vare, när det antecknas att talan som avses i 40 § blivit väckt eller slutligen avgjord.

Om besvär.

51 §.

Över inskrivningsdomarens beslut enligt denna lag må klagan föras hos hovrätten.

Hava besvär anförts och avvisas ej besvärstalan, enligt vad därom är särskilt stadgat, åligge det inskrivningsdomaren att å nästa inskrivningsdag göra anteckning om besvären i inskrivningsboken. Visas att besvären ogillats genom laga kraft ägande beslut, varde ock därom anteckning gjord i inskrivningsboken.

52 §.

Har beslut, varigenom ansökan om intecknings beviljande helt eller till någon del avslagits, blivit till följd av besvär ändrat, vare sökanden pliktig att senast å den inskrivningsdag, som infaller näst efter tre månader från det utslaget om ändringen vann laga kraft, förete detsamma hos inskrivningsdomaren, vid äventyr att i annat fall den inteckning, som på grund av utslaget beviljas, gäller såsom vore den sökt först å den dag utslaget företes för inskrivningsdomaren.

53 §.

Visas att genom laga kraft ägande beslut inteckning helt eller till någon del undanröjts eller förklarats vara utan verkan, varde anteckning därom gjord i inskrivningsboken. Samma lag vare, där det visas att ansökan om inteckning, vilken förklarats vilande, förfallit.

Gemensam bestämmelse.

54 §.

Närmare föreskrifter om inskrivningsboken, dagboken och akter samt angående tillämpningen i övrigt av denna lag meddelas av Konungen.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Har fartyg blivit infört i luftfartygsregistret före den dag denna lag träder i kraft, må utan hinder av vad i 7 § andra stycket stadgas inteckning beviljas, där den som medgivit inteckningen blivit vid fartygets införande i registret upptagen såsom ägare eller ock härleder sin rätt från den däri först införde ägaren.

F ö r s l a g

till

L a g

med vissa bestämmelser om registrering av luftfartyg samt om bärgning.

Häriigenom förordnas som följer.

Om registrering av luftfartyg och om dess nationalitet.

1 §.

Över luftfartyg skall hos luftfartsstyrelsen föras register (*luftfartygsregister*).

Om inskrivning av rätt till luftfartyg samt om internationellt erkännande av rätt till luftfartyg är särskilt stadgat.

2 §.

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

Utan hinder av vad sålunda stadgats må Konungen, beträffande fartyg som i regel nyttjas med utgångspunkt här i riket, medgiva att det må införas i luftfartygsregistret.

3 §.

Fartyg, som är registrerat i främmande stat, må icke här i riket registreras, med mindre det avföres ur den främmande statens register. Besväras

fartyget av inskriven rättighet, vilken efter överenskommelse med främmande stat skall erkännas här i riket, må fartyget icke överföras till luftfartygsregistret, såvida ej rättighetens innehavare medgivit överförandet.

4 §.

Luftfartyg må icke registreras, med mindre det har luftvärdighetsbevis som utställts eller godkänts här i riket.

5 §.

Ansökan om registrering av luftfartyg skall göras skriftligen av ägaren och innehålla för registreringen nödiga upplysningar rörande fartyget, ägaren och dennes förvärv av fartyget. Ansökningen skall åtföljas av bevis, att sökanden är ägare av fartyget och att i övrigt de i 2—4 §§ upptagna villkoren äro uppfyllda, så ock av handling som utmärker när, var och av vem fartyget är byggt.

6 §.

Registret skall för varje luftfartyg innehålla den nationalitets- och registreringsbeteckning som tilldelas fartyget, de uppgifter som äro nödiga för att identifiera det, upplysning angående äganderätten till fartyget och ägarens fång samt huruvida fartyget är in-tecknat, hänvisning till fartygets luftvärdighetsbevis ävensom anteckning om tiden, då fartyget införes i registret, ändring i äganderätten registreras eller fartyget avföres ur registret, så ock i övrigt vad som bestämmes av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

7 §.

Sedan luftfartyg införts i registret, äger det svensk nationalitet.

Om införandet i registret skall, i enlighet med formulär som Konungen fastställer, av luftfartsstyrelsen utfärdas bevis (*nationalitets- och registreringsbevis*).

Fartyget skall märkas i enlighet med fartyget tilldelad nationalitets- och registreringsbeteckning; och skola märkena föras så länge fartyget är registrerat.

8 §.

Sker ändring i äganderätten till luftfartyg som införts i registret eller ändras ägarens nationalitet eller undergår fartyg efter registreringen ändring av betydelse för fartygets identifiering, vare ägaren skyldig att därom ofördröjligen göra anmälan för registrering. Samma skyldighet åligge vid ändring i äganderätten jämväl den förutvarande ägaren.

Finnes utredningen ej vara sådan att den vilken anmäles såsom ägare kan i sådan egenskap införas i registret, skola ändock däri antecknas hans namn, det uppgivna fångtet och dagen då anmälan skedde.

9 §.

Luftfartyg skall avföras ur registret, om ägaren det begär.

Samma lag vare, om de i 2 § för registrering uppställda villkoren icke längre äro uppfyllda, med mindre Konungen medger att fartyget det oaktat må kvarstå i registret, så ock om fartyget förolyckats, upphuggits eller anorledes förstörts eller om det efter anträdd luftfärd ej avhörts under en tid av tre månader. Har omständighet som nu sagts inträffat, åligger det ägaren att därom ofördröjligen göra anmälan till registret, såvida sådan ej skett på grund av vad i 8 § stadgas.

Har fartyg sedan tre år icke innehaft gällande luftvärdighetsbevis, må fartyget avföras ur registret, där ägaren ej inom tid, som av luftfartsstyrelsen bestämmes, visar att fartyget är luftvärdigt.

10 §.

Är luftfartyg intecknat, må det ej på grund av ägarens begäran eller annan i 9 § avsedd omständighet avföras ur registret, med mindre inteckningshavaren samtycker till åtgärden, men varde den omständighet varom fråga är anmärkt i registret. Anmärkningen berör icke den inskrivna rättigheten.

11 §.

Har införing i registret gjorts om ändring i förhållande varom nationalitets- och registreringsbeviset innehåller upplysning eller har anmärkning skett enligt 10 §, skall fartygets ägare eller, om fartyget övergått i utländsk ägo, den förre ägaren ofördröjligen avlämna beviset till luftfartsstyrelsen, som antecknar ändringen å beviset eller utställer nytt sådant eller, i fall som i 9 eller 10 § sägs, kvarhåller beviset.

12 §.

Har å utrikes ort luftfartyg byggts för svensk räkning eller övergått i svensk ägo och äro de i 2 och 3 §§ för registrering angivna villkoren uppfyllda, må fartyget på villkor, tid och sätt som Konungen bestämmer antecknas i en särskild avdelning av luftfartygsregistret och förses med interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis.

Under sålunda bestämd tid äger fartyget svensk nationalitet.

Fartyget skall under samma tid vara märkt enligt regler som fastställas av Konungen.

13 §.

Upplåter någon luftfartyg för obestämd tid eller för en tid av minst tre månader till annan för att av denne nyttjas för egen räkning eller innehaves luftfartyg på grund av avbetalningsköp, skola i registret antecknas innehavarens namn, beskaffenheten av dennes rätt samt tiden, för vilken den gäller. Det åligger dem som slutit sådant avtal att därom ofördröjligen göra anmälan till luftfartsstyrelsen.

Om bärgning och vissa särskilda kostnader.**14 §.**

Den som bärgar förolyckat eller nödställt luftfartyg eller ombordvarande gods eller något som hört till sådant fartyg eller gods så ock envar som medverkar vid bärgningen har rätt att, evad bärgningen ägt rum till sjöss, på land eller i luften, undfå bärgarlön i enlighet med de grunder, som i 225 och 226 §§ sjölagen stadgas om bärgning av fartyg och gods. Till andel i lön som för sådan bärgning skall utgå vare ock den berättigad, vilken under den nöd som föranlett bärgningen räddat människor från fartyget eller medverkat vid deras räddning. Har någon eljest för bevarande av luftfartyg eller gods vidkänts särskilda oundgängliga kostnader, varde ock dessa honom ersatta.

Har gods eller något, som hört till gods, bärgats eller bevarats, häfte ägaren med det bärgade eller bevarade, men svare ej personligen.

Rätt till bärgarlön skall icke tillkomma den som medverkat vid bärgningsföretag trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, ägare eller innehavare. Vad sålunda stadgats skall äga motsvarande tillämpning beträffande kostnader för bevarande av fartyg och gods.

15 §.

Borgenär, som har fordran å bärgarlön eller å ersättning för kostnader som avses i 14 §, njute i fartyget eller godset luftpanträtt med förmånsrätt framför de i 17 kap. handelsbalken omförmälda borgenärerna, såframt bärgarlönen eller ersättningen hänför sig till åtgärder vilka slutförts här i riket.

I första stycket avsedda fordringar skola, var i förhållande till fordringens belopp, njuta lika rätt om de härröra av samma händelse; eljest skall yngre fordran äga företräde framför äldre.

Utan borgenärens samtycke må icke, innan betalning för dennes fordran guldits eller säkerhet därför blivit ställd, fartyget lämna det ställe, där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet slutfördes, eller godset av ägaren tagas i besittning.

16 §.

Angående luftpanträttshavares rätt till ersättning, som utgår på grund av tagen försäkring, är särskilt stadgat.

Ersättning, som på annan grund utgår för skada å fartyget eller godset, häfte för panträttshavarens fordran.

17 §.

Försäljes luftfartyg eller gods efter utmätning eller under konkurs i den ordning, som för försäljning av utmätt sådan egendom är stadgad, upphøre luftpanträtten i fartyget eller godset, men borgenären äge undfå del i köpeskillingen, som i utsökningslagen sägs.

Lossas gods, som häftar för fordran, till avsändares eller lastemottagares förfogande, upphøre luftpanträtten i godset. Utlämnas godset utan borgenärens tillstånd, vare mottagaren, där han när lossningen skedde ägde kunskap om fordringen, därför ansvarig, dock icke utöver det värde godset hade vid lossningen.

18 §.

Luftpanträtt i fartyg upphøre, såvida icke inom tre månader från det åtgärderna avslutades borgenärens anspråk på panträtt blivit anmält till inskrivningsdomaren för anteckning i inskrivningsboken för luftfartyg samt dessutom anspråket godkänts eller talan därom väckts i laga ordning.

Ansvarsbestämmelser.

19 §.

Lämnar någon vid ansökan om registrering av luftfartyg eller vid ansökan att fartyg må kvarstå i eller avföras ur luftfartygsregistret eller vid anmälan till registret uppsåtligen eller av grov oaktsamhet oriktig uppgift, straffes med dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Framför någon luftfartyg med vetskap om att det är märkt med oriktig nationalitets- och registreringsbeteckning eller att det eljest saknar i denna lag eller med stöd därav föreskrivna märken, vare straffet fängelse eller straffarbete i högst två år eller, där brottet är ringa, dagsböter.

Bryter någon i annat fall än nu sagts mot vad i denna lag stadgas, straffes med dagsböter.

20 §.

Ej må straff enligt denna lag ådömas, där brottet enligt allmänna strafflagen är belagt med strängare straff.

Allmän bestämmelse.

21 §.

Närmare föreskrifter rörande tillämpningen av vad i denna lag stadgas meddelas av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Genom denna lag upphävas:

§§ 4—13 samt § 40 andra stycket förordningen den 26 maj 1922 (nr 383) om luftfart, sistnämnda författningsrum i dess lydelse enligt förordningen den 20 april 1928 (nr 83);

så ock vad i övrigt finnes i författning stridande mot nya lagens bestämmelser.

Förekommer i lag eller författning hänvisning till författningsrum som ersatts genom bestämmelse i nya lagen, skall den bestämmelsen i stället tillämpas.

F ö r s l a g

till

L a g

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

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

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

Till luftfartyg hänföras i denna lag jämväl motorer, propellrar, radioutrustning, instrument samt andra tillbehör, som anbragts i fartyget, även om de tillfälligt skilts därifrån.

2 §.

Före alla andra rättigheter än de i 5 § avsedda skola äganderätt till luftfartyg, med besittning förenad rätt att genom köp förvärva sådant fartyg samt nyttjanderätt till sådant fartyg enligt upplåtelse på minst sex månader, så ock panträtt eller annan sådan rätt till luftfartyg, tillkommen enligt avtal och såsom säkerhet för fordran till visst belopp, erkännas här i riket, såframt rätten tillkommit enligt lagen i den fördragsslutande stat i vars nationalitetsregister fartyget då var infört och rätten är inskriven i inskrivningsbok i den stat där fartyget är registrerat då rätten göres gällande.

Verkan av inskrivningen i förhållande till tredje man bedömes enligt lagen i den stat där rätten är inskriven. Förmånsrätt för panträtt eller annan sådan rätt till luftfartyg omfattar varje belopp för vilket säkerhet ställts, dock icke ränta som är upplupen för längre tid än tre år före utmätning eller, vid konkurs, före konkursansökningens ingivande.

3 §.

Har, sedan luftfartyg eller rättighet i sådant fartyg utmätts, belagts med kvarstad eller skingringsförbud eller gjorts till föremål för exekutiv försälj-

ning, gäldenären med vetskap om åtgärden träffat avtal om upplåtelse eller överlåtelse av rätt till fartyget som i 2 § sägs, äge rättshandlingen icke verkan mot utsökningsborgenären eller mot köparen vid exekutiv försäljning.

4 §.

Där en i 2 § nämnd rätt till luftfartyg, vilken innehaves såsom säkerhet för fordran, enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat förklarats omfattas tillika reservdelar som förvaras på angivna platser här i riket, skall rätten erkännas jämväl i dessa reservdelar, såvitt de till art och ungefärligt antal förtecknats i den inskrivna handlingen eller i därvid fogad bilaga och å förvaringsplatsen är anslaget ändamålsenligt tillkännagivande om rättens beskaffenhet och föremål, om namnet å dess innehavare och hans adress samt om den inskrivningsbok i vilken rätten är inskriven.

Till reservdelar räknas delar av luftfartyg ävensom motorer, propellrar, radioutrustning, instrument, delar av vad sålunda angivits samt andra föremål, som förvaras för att anbringas i luftfartyg i stället för delar eller föremål som borttagits därifrån.

5 §.

Är fordran på lön för bärgning av luftfartyg eller på ersättning för särskilda kostnader, som varit oundgängliga för bevarande av sådant fartyg, i den stat där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades förenad med luftpanträtt i fartyget och har denna stat tillträtt den i 1 § nämnda konventionen, skall panträtten här i riket erkännas med förmånsrätt framför varje annan rätt till fartyget. Finnas flera sådana fordringar, njute de som sammanhånga med en senare händelse företräde framför dem som härröra av en tidigare.

Vad sålunda stadgats gälle dock icke, såvida tre månader förflutit från det åtgärderna avslutades utan att borgenärens anspråk på rätt till fartyget antecknats i inskrivningsboken i den stat där fartyget är registrerat och dessutom det belopp rätten avser godkänts eller talan om borgenärens rätt väckts i laga ordning.

6 §.

Där försäljning av luftfartyg eller i 4 § omnämnda reservdelar till sådant fartyg skall äga rum i den ordning utsökningslagen stadgar, åligge den som påkallat försäljningen att till auktionsförrättaren ingiva ett av vederbörande myndighet i den stat där fartyget är registrerat utfärdat gravationsbevis angående egendomen jämte styrkt översättning av beviset ävensom att, då fråga är om luftfartyg, senast en månad före auktionen låta kungöra försäljningen å registreringsorten enligt där gällande lag. Inom samma tid skall underrättelse som i 91 § 3 mom. utsökningslagen sägs sändas till innehavaren av varje i fartyget inskriven rättighet, som skall erkännas enligt denna lag.

Skall rättighet som icke utgör fordran erkännas enligt denna lag, varde den upptagen i borgenärsförteckningen. Försäljningen skall ske under förbehåll om beståndet av sådan rättighet, därest den enligt förteckningen faller inom lägsta budet. Faller rättigheten utom detta bud eller skall vad om lägsta bud är stadgat ej gälla, äge vad i 123 § utsökningslagen sägs motsvarande tillämpning.

7 §.

Övergår luftfartyg i svensk ägo och häftar det för inskriven rättighet, äge rättighetens innehavare, sedan fartyget registrerats här i riket, få den inskriven i inskrivningsboken för luftfartyg, såframt den är av beskaffenhet att lagligen kunna här inskrivas.

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 inskrivningen medförde i den stat där fartyget sist var registrerat. Mot rättighetens giltighet må ej göras annan invändning än sådan, som varit tillåten enligt lagen i den stat där fartyget var registrerat då rättigheten först inskrevs.

8 §.

Det åligger luftfartsstyrelsen att, så snart fartyg som avses i 7 § blivit registrerat, till inskrivningsdomaren översända bevis om registreringen samt om de rättigheter, för vilka fartyget häftar och vilkas innehavare medgivit fartygets överförande. Inskrivningsdomaren skall å nästa inskrivningsdag anmärka rättigheterna i inskrivningsboken.

Har borgenärs anspråk på luftpanträtt blivit, på sätt i 5 § andra stycket stadgas, antecknat i inskrivningsboken för det av panträtten omfattade fartyget och övergår detta i svensk ägo, skall luftfartsstyrelsen så snart registrering skett översända bevis därom samt om anteckningen till inskrivningsdomaren, vilken har att å nästa inskrivningsdag göra motsvarande anteckning i inskrivningsboken.

Närmare föreskrifter om vad i denna paragraf stadgas meddelas av Konungen.

9 §.

Vad rörande luftfart, invandring samt införsel och utförsel av varor stadgas beträffande tvångsåtgärder mot luftfartyg skall äga tillämpning utan hinder av vad i denna lag föreskrives.

Denna lag skall icke äga tillämpning på luftfartyg som äro avsedda för militär-, tull- eller polistjänst.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Förslag
till
Lag
om ändring i vissa delar av handelsbalken.

Härigenom förordnas, att 10 kap. 7 § samt 17 kap. 2, 3 och 16 §§ handelsbalken¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

10 KAP.

7 §.

Fartyg, som är för fordran intecknat eller äger den dräktighet, att, enligt vad särskilt är stadgat, inteckning däri kan meddelas, må ej med laga verkan sättas i pant efter ty nu är sagt. *Ej heller må luftfartyg sålunda pantsättas.*

17 KAP.

2 §.

Vad i — — — annat dylikt.

Sedan njute borgenärer betalning av boet, efter ty, som nedan sägs; dock att angående vissa fordringars företråde till betalning ur fartyg, frakt och inlastat gods *eller ur luftfartyg och ombordvarande gods* gäller vad därom är särskilt stadgat.

3 §.

Har någon — — — alla andra.

Den, som för sin fordran har inteckning i fartyg, äge ock samma förmånsrätt i fartyget och dess tillbehör. *Har någon för sin fordran inteckning i luftfartyg, njute han enahanda förmånsrätt i fartyget jämte tillbehör samt i de reservdelar, som inteckningen må omfatta.* För ränta, som före utmätning eller, vid konkurs, före konkursansökningens ingivande är upplupen, gälle dock ej förmånsrätt för längre tid än tre år. Är fartyget *eller luftfartyget* intecknat för fleres fordringar, äge den företråde, som först sökt inteckning; hava flere sökt inteckning samma dag, äge lika rätt.

Hurusom med inteckning i luftfartyg förenad förmånsrätt i viss omfattning icke må göras gällande mot innehavare av fordran med sämre förmånsrätt eller utan förmånsrätt, därom skils i utsökningslagen.

Därnäst äge — — — å godset.

Innehar borgenär eljest annan tillhörig lös egendom och har han rätt att den egendom till säkerhet för sin fordran kvarhålla, äge däri enahanda

¹ Senaste lydelse av 10 kap. 7 § se SFS 1901:26 s. 11, av 17 kap. 2 § se SFS 1944:182, av 17 kap. 3 § se SFS 1928:162 och av 17 kap. 16 § se SFS 1912:219.

förmånsrätt, som i *fjärde* stycket sägs; dock att beträffande hyresvärdss eller jordägares förmånsrätt i egendom, som han äger kvarhålla till säkerhet för fordran hos hyresgäst eller arrendator, skall gälla vad nedan därom stadgas.

16 §.

Är gods — — — sin fordran.

Har under konkursen till boet hörande fast egendom eller luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg blivit till gäldande av fordran, varför egendomen på grund av inteckning eller enligt 11 kap. 2 § jordabalken häftas, utbjuden till försäljning i den ordning utsökningslagen bestämmer men försäljning icke kommit till stånd, äge innehavare av sådan fordran, där han själv äskat försäljning till fordringens gäldande eller har sämre rätt än den, som sålunda äskat försäljning, njuta betalning för sin fordran såsom i första stycket sägs utan hinder därav, att den *intecknade* egendomen fortfarande häftar för fordringen; har den bjudna köpeskillingen lämnat tillgång till betalning av någon del av den fordran, till vars gäldande försäljning skolat ske, äge fordringens innehavare allenast för återstoden den rätt nu sagts.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Förslag

till

Lag

angående ändrad lydelse av § 14 förordningen den 4 mars 1862 (nr 10)
om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer.

Härigenom förordnas, att § 14 förordningen den 4 mars 1862 om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer¹ skall erhålla följande ändrade lydelse.

§ 14.

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

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

¹ Senaste lydelse se SFS 1933:326.

Förslag
till
Lag
angående ändrad lydelse av 54 § lagen den 8 april 1927 (nr 77) om försäkringsavtal.

Härigenom förordnas, att 54 § lagen den 8 april 1927 om försäkringsavtal skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

54 §.

Har försäkring tagits å gods utan angivande av det intresse försäkringen avser, skall försäkringen, där ej annat framgår av omständigheterna, anses gälla till förmån för envar, som, i egenskap av ägare, panthavare eller innehavare av annan rättighet till godset eller emedan han i anledning av avtal om godset står faran för detta, har intresse av att dess värde icke minskas eller går förlorat. I fråga om sjöpanträtt och luftpanträtt skall vad sålunda stadgats äga tillämpning endast om panträtten är förbunden med personlig fordran hos pantens ägare.

Är förbehåll — — — eller kreatursförsäkring.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Förslag
till
Lag
om ändring i vissa delar av utsökningslagen.

Härigenom förordnas, dels att 62, 63, 66, 71, 73, 74, 85, 87, 88, 90, 91, 94, 95, 138—140, 143, 144, 148, 150, 163, 165, 168, 198, 202, 203, 211 och 213 §§ utsökningslagen¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, dels ock att i lagen skola införas nya, såsom 91 a, 94 a—94 e, 95 a och 95 b §§ betecknade paragrafer av nedan angivna lydelse.

¹ Senaste lydelse av 62 § se SFS 1953:153, av 63, 71, 74, 138, 139, 143, 144 och 148 §§ se SFS 1912:211, av 66 § se SFS 1901:26 s.17, av 73 § se SFS 1937:129, av 85 och 88 §§ se SFS 1937:452, av 87 och 168 §§ se SFS 1924:388, av 90 § se SFS 1942:114, av 91 och 140 §§ se SFS 1944:68, av 94 § se SFS 1920:187, av 95 och 165 §§ se SFS 1917:307, av 150 § se SFS 1928:164, av 163 § se SFS 1925:176, av 198 § se SFS 1924:131 samt av 202, 203, 211 och 213 §§ se SFS 1946:814.

62 §.

Av gäldenärs tillgångar skola, där ej borgenär och gäldenär annorlunda sämjas, tagas i mät först *andra lösören än luftfartyg*, därefter fordran eller annan rättighet, som kan överlåtas, och sist *luftfartyg eller* fast egendom. Sådana obligationer eller andra värdepapper, vilka med lätthet kunna i penningar förvandlas, skola i fråga om ordningen för deras utmätande anses lika med lösören.

Häftar på grund av inteckning gäldenärens fasta egendom *eller luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg* för fordran, varför utmätning skall ske, *eller är fordringen förenad med luftpanträtt i sådant fartyg*, varde den egendom först utmätt, där ej borgenären hellre vill taga betalning ur annan egendom. Skall utmätning på en gång ske för fleras fordringar, må borgenär, för vars fordran *viss egendom* sålunda häftar, ej för vad därur kan utgå till förfång för annan borgenär taga betalning ur övriga tillgångar.

Hurusom med — — — nämnda lag.

Vid utmätning — — — avbetalningsköp iakttagas.

63 §.

Ej må, *med mindre borgenären det begär*, utmätning av fast egendom *eller luftfartyg* ske för annan fordran än sådan, för vilken egendomen på grund av inteckning häftar *eller som*, där fråga är om *luftfartyg*, är *förenad med luftpanträtt i fartyget*.

66 §.

Ej må något, som till fartyg *eller luftfartyg* hör, tagas i mät annorledes än genom utmätning av fartyget.

Omfattar inteckning i luftfartyg jämväl reservdelar, må ej särskild sådan reservdel för sig utmätas, med mindre inteckningshavaren därtill samtycker.

71 §.

Har någon panträtt i gäldenärs lösa gods eller rätt att sådant gods till säkerhet för sin fordran kvarhålla, må hinder därav ej möta för godsets utmätande och försäljande för annan gäldenärens skuld; och njute sådan borgenär rätt till betalning ur köpeskillingen, såsom i 6 kap. sägs. Den, som har lös egendom såsom pant eller eljest under panträtt i handom, vare dock, där egendomen icke utgöres av fartyg eller av gods i fartyg *eller i luftfartyg*, ej pliktig att lämna panten från sig, med mindre full lösen därför gives eller panthavaren nöjes med att för sin betalning hålla sig till köpeskillingen; ej äge panthavaren vägra att taga lösen, då den, i fall som nu är sagt, honom bjudes, ändå att hans fordran ej är till betalning förfallen.

Om bibehållande av luftpanträtt i luftfartyg eller panträtt på grund av inteckning i luftfartyg eller i reservdelar till sådant fartyg vid egendomens utbjudande till försäljning stadgas i 5 kap.

Har inteckning i fast egendom *eller i luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg* blivit av *ägaren till den intecknade egendomen* lämnad såsom pant, skall inteckningen icke utmätas utan i stället den rätt till andel i inteckningen, som, efter ty särskilt är stadgat, må tillkomma gäldenären, tagas i mät i den ordning 74 § stadgar.

73 §.

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

Utmätes helt — — — eller sysslomannen.

Vid utmätning av luftfartyg eller gods i sådant fartyg skall vad i 2 mom. stadgas i tillämpliga delar gälla.

74 §.

Utmätas penningar — — — kostnad förskjuter.

Utmätes gäldenärs — — — att övergå.

Skall utmätning ske av den rätt till andel i inteckning, som, efter ty särskilt är stadgat, tillkommer gäldenären såsom ägare av intecknade egendomen, varde förbud inteckningshavaren meddelat att till förfång för den, till vilken i följd av utmätningen gäldenärens rätt kan komma att övergå, utlämna inteckningshandlingen eller att på begäran av annan än denne eller utmätningsmannen uppvisa handlingen vid domstol för sådant ändamål, som i 26 § förordningen angående inteckning i fast egendom *eller 29 § lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg* sägs. Förbud, som nu sagts, skall tecknas å inteckningshandlingen, där icke denna av inteckningshavaren överlämnas till utmätningsmannen för att av honom uppvisas. Kostnaden för sådant uppvisande ävensom för anskaffande av särskild inteckningshandling å den utmätta andelen i inteckningen vare borgenären pliktig att förskjuta, där utmätningsmannen det äskar.

85 §.

Då fast egendom *eller luftfartyg eller av inteckning i sådant fartyg omfattade reservdelar till fartyget tagits* i mät eller då utmätningsman å landet tagit i mät fartyg, varom i 94 § sägs, åligger det utmätningsmannen att genast anmäla det hos överexekutor. Har i fråga om fast egendom å landet gäldenären vid utmätningen uppgivit auktionsställe, såsom i 98 § sägs, give utmätningsmannen ock det tillkänna.

Då fast — — — utmätningen skett.

Utmätes fartyg — — — urskiljande erfordras.

Gäller utmätningen luftfartyg eller intecknade reservdelar till sådant fartyg, skall bevis om utmätningen, i vilket fartygets nationalitets- och registreringsbeteckning finnes angiven, genast sändas till luftfartsstyrelsen samt till inskrivningsdomaren.

Myndighet, vilken meddelat dom eller utslag, varigenom intecknad fordran fastställts till betalning ur fast egendom, eller hos vilken enligt 70 eller 71 § konkurslagen äskats, att fastighet, intecknat fartyg eller ock luftfartyg eller intecknade reservdelar till sådant fartyg må utmättningsvis säljas, vare ock pliktig att därom insända bevis efter ty nyss är sagt.

Har domstol — — — till överexekutor.

Sker utmätning — — — till kommerskollegium.

87 §.

Är fast — — — äger företråde.

Där luftfartyg eller av inteckning i sådant fartyg omfattade reservdelar till fartyget utmätts, äger den, som för sin fordran har inteckning i den utmätta egendomen och vilkens rätt kan vara beroende av dess försäljning, sådan befogenhet som i 1 mom. sägs.

88 §.

Har utmätning av fast egendom eller luftfartyg eller av reservdelar till sådant fartyg, vilka omfattas av inteckning i fartyget, upphävts eller eljest frågan om sådan egendoms försäljning förfallit, åligger det utmättningsmannen eller överexekutor, om ärendet där är anhängigt eller det eljest ankommit på överexekutor att försälja egendomen, att därom genast göra anmälan hos inskrivningsdomaren samt, då fråga är om luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg, jämväl hos luftfartsstyrelsen.

90 §.

Skall lös — — — till efterrättelse.

Är egendom — — — lämpligt finnes.

Å landet — — — är sagt.

Har Konungen — — — ovan stadgas.

Auktion å luftfartyg eller å reservdelar till sådant fartyg, vilka omfattas av inteckning i fartyget, skall förrättas av överexekutor eller, där auktion å landet skall hållas annorstädes än å landskansli, av den som överexekutor för sådant ändamål till förrättningsman särskilt förordnar; och varde jämväl sådan auktion kungjord av auktionsförrättaren.

91 §.

Kungörelse om auktion å lösören skall ske minst åtta dagar innan auktionen hålles, där ej i fall som i 90 § 2 mom. sägs kortare tid för kungörandet finnes nödig. Auktion å fordran eller rättighet skall kungöras minst

fjorton dagar förut; och varde tillika, där så kan ske, inom samma tid särskilda underrättelser om auktionen med posten avsända till borgenären och gäldenären. Skall i stad auktion å lös egendom kungöras mera än en gång, vare det gillt, om första kungörandet skett inom tid som nu är sagd.

Skall fartyg eller gods i fartyg säljas, varde kungörelsen om försäljningen jämväl införd i allmänna tidningarna minst fjorton dagar före auktionen; och skall kungörelsen tillika innehålla, att de borgenärer, som, ändå att de ej vunnit utmätning eller i utmätt fartyg hava inteckning, äga rätt till betalning ur det utmätta, hava att sådant, på sätt i 139 § sägs, före auktionen hos auktionsförrättaren anmäla. De borgenärer, vilka jämlikt 11 kap. sjölagen äga rätt till betalning ur det utmätta eller i utmätt fartyg hava inteckning, skola därjämte, såvitt ske kan, underrättas om auktionen genom särskilda kallelsebrev, vilka auktionsförrättaren skall med posten avsända till inländska borgenärer så tidigt, att kallelserna må komma dem till handa minst fjorton dagar före auktionen, och till utländska borgenärer så fort ske kan.

Gäller försäljningen luftfartyg eller av inteckning i sådant fartyg omfattade reservdelar till fartyget, skall kungörelsen om försäljningen ske minst sex veckor före auktionen och inom samma tid jämväl införas i allmänna tidningarna. Kungörelsen skall tillika innehålla, att den som har fordran, varför fartyget eller reservdelarna häfta eller för vilken han eljest må njuta betalning ur köpeskillingen, äger att vid auktionen bevaka sin rätt. Minst en månad före auktionen skola, såvitt ske kan, underrättelser om försäljningen i rekommenderade brev sändas till borgenären och ägaren av den utmätta egendomen ävensom till innehavare av däri meddelad inteckning eller i utmätt fartyg gällande luftpanträtt, som finnes antecknad i inskrivningsboken eller eljest då är känd. Framgår adressen av inskrivningsboken, varde underrättelse sänd under den adressen. Vinnes senare upplysning om annan luftpanträtt i fartyget, skall underrättelse som nu sagts genast tillställas dess innehavare. Underrättelse till utrikes ort skall om möjligt sändas med luftpost.

Vid försäljning av gods i luftfartyg skall kungörelsen ske sist tre veckor före auktionen och inom samma tid jämväl införas i allmänna tidningarna. Kungörelsen skall innehålla, att de borgenärer, som, ändå att de ej vunnit utmätning, äga rätt till betalning ur köpeskillingen för godset, hava att före auktionen anmäla sådant hos auktionsförrättaren, på sätt i 139 § sägs. Vid samma tid skall ock underrättelse, som i 3 mom. avses, sändas till borgenären och ägaren av godset samt till den som, enligt vad känt blivit, äger luftpanträtt i detta. Vinnes senare kunskap om sådan panträtt, varde underrättelsen genast avsänd.

91 a §.

Har gäldenären tillkommande rätt till andel i inteckning i hans fasta egendom eller i hans luftfartyg eller därtill hörande reservdelar blivit ut-

mätt, låte utmätningssmannen anskaffa särskild inteckningshandling å det gäldenären tillkommande beloppet, där laga hinder däremot icke möter; skall sådan handling anskaffas, må ej förr än det skett kungörelse om auktionen utfärdas. Skall försäljning ske av inteckningshandling, vilken tagits i mät hos någon som enligt handlingen är personligen ansvarig för det däri förskrivna beloppet, åligger det utmätningssmannen, där ej med gäldenärens samtycke handlingen säljes med bibehållande av hans ansvarighet, att, innan handlingen utlämnas till köparen, förse densamma med påskrift, varigenom gäldenären frikallas från ansvarigheten.

Är fråga om försäljning av fartyg, som blivit i fartygsregistret infört, eller av luftfartyg eller av reservdelar till sådant fartyg, vilka omfattas av inteckning i fartyget, anskaffe auktionsförrättaren gravationsbevis rörande egendomen; dock vare, där auktionsförrättaren det äskar, borgenären pliktig att förskjuta den för bevisets utlösande nödiga kostnad.

94 §.

Skall försäljning ske av fartyg, som enligt mätbrev eller å fartyget anbragt tontalsmärke har en dräktighet av tjugu registerton eller därutöver, eller av annat fartyg, som blivit i fartygsregistret infört, eller av luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg, vilka omfattas av inteckning i fartyget, uppläse auktionsförrättaren före utropet såväl protokollet över utmätningen som ock, där enligt 91 a § sådant skall vara anskaffat, gravationsbevis angående vad som utmätts; anmane ock dem, vilka äro tillstådes och hava fordran som skall vid auktionen bevakas, att sådant anmäla. Varder fordran anmäld hos auktionsförrättaren, meddele han före utropet därom under rättelse. Auktionsförrättaren lämne ock tillstådesvarande rättsägare samt gäldenären, där han när är, tillfälle att yttra sig över de anspråk, som anmälas, så ock angående de villkor, som skola gälla för försäljningen. Därefter give auktionsförrättaren till känna å vad tid köpeskillingen sist skall inbetalas.

Innan auktionen avslutas, meddele auktionsförrättaren, därest försäljning kommit till stånd eller medel eljest finnas att redovisa, underrättelse om tiden, då efter 140 § sammanträde för fördelning av köpeskillingen skall hållas, så ock om stället för sammanträdet.

94 a §.

Gäller försäljningen luftfartyg eller av inteckning i sådant fartyg omfattade reservdelar till fartyget, uppgöre auktionsförrättaren, sedan förhandlingen avslutats, borgenärsförteckning, vari skola, ordnade efter det företräde dem emellan lag stadgar, upptagas, förutom fordran varför utmätning skett, dels fordran, för vilken den utmätta egendomen på grund av inteckning häftar, där fordringen finnes upptagen i gravationsbeviset eller blivit hos auktionsförrättaren anmäld, dels ock fordran, som är förenad med luftpant-rätt i utmätt fartyg eller varmed följer rätt att såsom säkerhet kvarhålla

utmätt egendom, såvida yrkande om betalning för fordringen blivit hos auktionsförrättaren framställt.

Vid upprättande av borgenärsförteckning skall vad i 107 § 2 och 3 mom., 108 och 109 §§, 110 § 1 mom., 112 § 1 mom. samt 118 § stadgas äga motsvarande tillämpning.

94 b §.

Sedan i fall varom i 94 a § förmäles auktionsförrättaren efter ty ovan är sagt antecknat de fordringar, vilka böra vid auktionen iakttagas, skola de fordringsbelopp, som hava bättre rätt än den fordran för vars gäldande försäljningen äger rum, samt kostnaderna för förfarandet sammanräknas; och varde i borgenärsförteckningen angivet, att det lägsta bud, som, där ej annat föranledes av vad i 94 e § 2 mom. stadgas, må vid auktionen antagas, skall överstiga den sålunda erhållna summan.

Gäller försäljningen luftfartyg, genom vilket inom riket skada tillfogats person eller egendom å jordytan, och har den som led skadan icke kunnat utfå honom tillkommande ersättning enär å fartyget icke fanns försäkring mot sådan skada eller annan motsvarande säkerhet, som täcker luftfartygets värde såsom nytt, skall vid försäljning som sker på begäran av den skadelidande eller hans rättsinnehavare vad om lägsta bud är stadgat icke äga tillämpning. Lag samma vare, om försäljningen gäller annat, samme ägare tillhörigt luftfartyg, vilket besväras av inteckning, tillkommande borgenär med inteckning jämväl i det fartyg, genom vilket skadan orsakats.

Begäres försäljning av reservdelar till luftfartyg, vilka omfattas av inteckning i fartyget, och har utmätningssökanden för sin fordran sämre förmånsrätt i reservdelarna än om inteckning blivit meddelad för fordringen, skall lägsta budet bestämmas till två tredjedelar av det å reservdelarna jämlikt 73 § satta värdet.

94 c §.

Ingår luftfartyg eller annan, av inteckning i sådant fartyg besvärad egendom i konkursbo och skall, efter ty i 71 § konkurslagen sägs, på begäran av borgenärerna auktion hållas för egendomens försäljning i den ordning, som i denna lag är stadgad, vare borgenär, som i konkursen bevakat fordran, förenad med förmånsrätt i egendomen, berättigad att, där hans rätt till betalning ur egendomen är ostridig eller styrkt, äska att försäljningen i stället sker till gäldande av hans fordran; framställe dock yrkande härom till auktionsförrättaren senast vid den i 94 § nämnda förhandling. Göres ej sådant yrkande, må ej försäljning ske till förfång för de i borgenärsförteckningen upptagna rättsägare.

94 d §.

Såvitt köparen sådant medgiver, må vid försäljning, varom i 94 a § sägs, huvudstolen av intecknad gäld, som faller inom köpeskillingen, innestå i avräkning å denna. Ej må dock sålunda innestå fordran som är twistig eller

beroende av villkor, ej heller fordran beträffande vilken inteckning är beroende på särskild prövning eller avgjord genom beslut som ej vunnit laga kraft eller ock är sökt men ännu ej beviljad. Belopp, som icke, efter ty förut sagts, skall i egendomen innestå, skall i reda penningar gäldas.

I borgenärsförteckningen skall beträffande de fordringar, som enligt vad nyss är sagt icke må innestå i egendomen, detta särskilt anmärkas.

Innan utrop av egendomen sker, skall auktionsförrättaren uppläsa borgenärsförteckningen samt meddela fullständig och tydlig underrättelse om sättet för försäljningen.

94 e §.

Göres i fall, varom i 94 a § sägs, å auktionen sådant bud, att det enligt 94 b och 95 §§ må antagas, skall försäljning av egendomen ske, utan så är att köpeskillingen ej förslår till fulla gäldandet av utmätningssökandens fordran och han bestrider att försäljning må ske.

Göres icke så högt bud, skall försäljning ändock ske, där sådant yrkas av utmätningssökanden och innehavarna av de fordringar, vilka äga företräde framför hans fordran men icke fullt täckas av den bjudna köpeskillingen, därtill samtycka.

Sker ej försäljning, gånge utmätningen åter.

95 §.

Den, som inropat egendom varom i 94 § är sagt, åligger att genast efter inropet gälda en sjättedel av köpeskillingen i reda penningar eller ställa pant eller borgen såsom för egen skuld för en femtedel av köpeskillingen. Gäller inropet luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg, vare köparen likväl icke pliktig att sålunda gälda eller ställa säkerhet för större belopp än som jämlikt 94 d § skall i reda penningar gäldas, dock att sådan skyldighet städse åligger köparen i fråga om kostnad varom i 198 § förmäles. Gitter ej köparen fullgöra vad nu sagts varde egendomen genast ånyo utropad.

Vad av köpeskillingen ej må vara vid inropet erlagt skall gäldas sist å det sammanträde, som i 140 § sägs. Vid försäljning, varom i 94 a § förmäles, äge dock köparen å köpeskillingen avräkna intecknad gäld, som enligt 94 d § må innestå i egendomen, samt honom själv tillkommande belopp. Visar köparen i annat fall att inteckningshavare, som skall ur den intecknade egendomen erhålla betalning, låtit köparen övertaga den intecknade skulden och lämnat anstånd med betalningen, njute köparen till godo de villkor, som därvid blivit tingade. Finnes, sedan för samtliga fordringar beräknats utdelning, överskott å köpeskillingen, och beviljar gäldenären anstånd med betalning därav, njute köparen ock det anstånd till godo.

Varder ej sist å det sammanträde, varom förut är sagt, köpeskillingen till fullo gulden eller anstånd lämnat efter ty nyss är sagt, vare köpet ogillt och besörje genast auktionsförrättaren, att egendomen varder till försäljning ånyo utlyst som i 90 och 91 §§ sägs. Understiger vad vid nya utropet högst

bjudes förra köpeskillingen med laga ränta därå från den dag, då betalning sist bort ske, ersätte den försumlige inroparen skillnaden eller, där vid utrop av egendom som sägs i 94 a § försäljning ej kommer till stånd, vad vid förra auktionen bjudits utöver sammanlagda beloppet av de fordringar, som äga företräde framför utmätningssökandens fordran, jämte ränta därå ävensom kostnaderna för samma auktion; går egendomen till mera, have förre köparen ej rätt till överskottet. Kostnaden för senare försäljningen skall ock av förre köparen gäldas, där den ej kan genom överskott å köpeskillingen gottgöras. Är pant eller borgen ställd för köpeskillingen, låte auktionsförrättaren ofördröjligen, i annat fall än i 94 a § avses dock först sedan det visat sig att sådant erfordras till gäldande av vad förre köparen utgiva bör, försälja panten i den ordning, som om utmätta lösören stadgas, eller utsöka borgensförbindelsen hos löftesmannen.

95 a §.

Varder köpeskillingen gulden, äge köparen genast komma i besittning av egendomen; och vare den i köparens hand fri från all förre ägarens gäld, där ej köparen, efter ty i 95 § sägs, gälden övertagit.

Har köparen fått avräkna fordran, för vilken egendomen på grund av in-teckning häftar, åligge det auktionsförrättaren att därom göra anteckning å in-teckningshandlingen, där denna är för honom tillgänglig.

Skall av anledning, som i 95 § 3 mom. sägs, ny auktion hållas å luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg, varde fordran, som upptagits i den för förra auktionen upprättade borgenärsförteckningen, upptagen i den nya förteckningen, ändå att fordringen ej ånyo anmäles. Har rättsägare på grund av försummad anmälan ej blivit upptagen i den förra förteckningen, äge ej annan rätt än i 148 § sägs. Vid bestämmande av lägsta budet skall avdrag ske för vad förre inroparen vid inropet erlagt i reda penningar eller som in-flutit genom försäljning av pant eller utsökande av borgen.

95 b §.

Att vid försäljning av vissa främmande luftfartyg eller av reservdelar hörande till sådant fartyg vissa särskilda bestämmelser äro att iakttaga framgår av lagen i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

138 §.

Har, då någon vunnit utmätning å lös egendom, som annan hade under panträtt i handom, panthavaren, såsom i 71 § sägs, förklarat sig nöjas med att för sin betalning hålla sig till köpeskillingen, njute han sin rätt till godo inom den tid, som i 137 § stadgas; dock att, där i fråga om utmätningssvis sålt fartyg eller gods i fartyg eller i luftfartyg annan borgenär påstår betalning för fordran, som skall utgå med förmånsrätt framför panthavarens, denne ej äger njuta betalning i annan ordning än i 140 eller 141 § sägs.

139 §.

Borgenär, som, då lös egendom för annans fordran utmättes, hade pant-rätt i egendomen utan att hava den under panträtt i handom, eller ock ägde rätt att till säkerhet för sin fordran hålla egendomen kvar, vare ock berättigad att ur köpeskillingen, efter ty nedan sägs, undfå betalning, såvida han därom hos utmätningssmannen före auktionen framställt yrkande. Skall under konkurs fartyg eller gods i fartyg eller i luftfartyg utmättningsvis försäljas, äge jämväl borgenär, som för sin fordran har förmånsrätt enligt 4 eller 7 § i 17 kap. handelsbalken, den rätt nu är sagd. *Vid försäljning av luftfartyg eller därtill hörande intecknade reservdelar gäller vad i 94 a § sägs.*

Har fartyg — — — tid innestår.

140 §.

Då *egendom*, varom i 94 § sägs, blivit utmättningsvis såld, äge de, vilka anse sig hava rätt till betalning ur köpeskillingen, så ock gäldenären att å fjortonde dagen efter auktionen å utsatt ort och timme inför auktionsför-rättaren sammanträda för att höras angående köpeskillingens fördelning.

Har, på — — — där infinna.

143 §.

Finnes behållen avkastning av såld fast egendom att tillgå, varde den tillgång jämte köpeskillingen fördelad. Har i fall, som i 95 eller 130 § sägs, *egendom* försålts efter nytt upprop, och är förre inroparen skyldig att ut-giva ersättning, skall ock ersättningsbeloppet, såvitt detsamma av honom guldits eller influtit genom försäljning av pant eller utsökande av borgen, tillika med köpeskillingen fördelas.

Har försäljning — — — som avkastningen.

Avslutas auktion å luftfartyg eller å reservdelar till sådant fartyg, vilka omfattas av inteckning i fartyget, utan att försäljning kommer till stånd, skall ock, därest ersättningsbelopp som förut är sagt finnes att fördela, detta ske vid sammanträde, varom i 140 § sägs. Sedan kostnaderna för för-farandet guldits ur beloppet, skall det användas till betalning av utmät-ningssökandens fordran; vad därefter må återstå skall fördelas i samma ordning som köpeskillning.

144 §.

Vid sammanträde, varom förut är sagt, avgive förrättningsmannen redo-görelse dels för den tillgång, som skall fördelas, dels ock för de fordringar, för vilka anspråk på betalning ur köpeskillingen blivit anmält eller utdel-ning ändock må *beräknas*. Därefter äge tillstädesvarande borgenärer samt gäldenären, där han när är, att andraga vad de till bevakande av sin rätt akta nödigt.

Där fråga är om fast egendom eller luftfartyg eller av inteckning i sådant fartyg omfattade reservdelar till fartyget, skall borgenärsförteckningen län-da till efterrättelse vid fördelningen. Vid försäljning, varom i 94 b § 2 mom.

förmäles, må dock innehavare av inteckning i luftfartyg icke göra sin rätt gällande till högre belopp än fyra femtedelar av köpeskillingen, såvitt utmätningssökanden därigenom skulle erhålla mindre ersättning än om försäkringen eller säkerheten täcker fartygets värde såsom nytt. Ej heller må innehavare av inteckning i reservdelar till luftfartyg, vilka säljas under de i 94 b § 3 mom. angivna omständigheter, till förfång för utmätningssökanden göra sin rätt gällande till högre belopp än som svarar mot två tredjedelar av köpeskillingen minskad med kostnaderna för förfarandet.

148 §.

Har fordran, som, där den anmälts inom den i 94 eller 106 § stadgade tid, bort upptagas i borgenärsförteckningen, blivit senare anmäld, varde utdelning, i den mån tillgång finnes, borgenären tillagd efter de i förteckningen upptagna belopp.

150 §.

Skall ur köpeskillingen för utmätningssvis såld lös egendom utdelning ske för fordran, som icke är förfallen och därå ränta icke skall gäldas före förfallodagen, eller ock allenast för ränta eller annan dylik fordran, som ej är till kapitalet bestämd, varde fordringen, *ändå att borgenärsförteckning icke skolat uppgöras*, beräknad efter de i 110 § stadgade grunder.

Till vilka — — — i sjölagen.

163 §.

Är fartyg, i annat fall än i 165 § sägs, eller gods i fartyg *eller i luftfartyg* utmätt, eller skall utmätt fordran eller rättighet säljas, och varder ej det utmätta sålt å landet inom tre månader och i stad inom två månader efter det utmätningssmannen emottagit de i 54 och 56 §§ nämnda handlingar; vare om ansvarigheten lag som i 162 § sägs.

165 §.

Har utmätning skett av fast egendom *eller luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg, vilka omfattas av inteckning i fartyget*, eller, å landet, av fartyg, som i 94 § sägs, skall utmätningssmannen så skyndsamt vidtaga alla de åtgärder, vilka på honom ankomma, att försäljningen av det utmätta ej må genom hans vållande fördröjas, i fråga om fast egendom, å landet över fyra månader och i stad över tre månader, samt beträffande *annan egendom*, som nyss är *sagd*, över tre månader från mottagandet av de i 54 och 56 §§ nämnda handlingar.

168 §.

Sedan laga kraft åkommit auktion å fast egendom *eller luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg, vilka omfattas av inteckning i fartyget*, samt köpeskillingen erlagts och sammantråde enligt 142 eller 140 § hållits för köpeskillingens fördelning, åligge det auktionsförrättaren att därom genast

göra anmälan hos inskrivningsdomaren samt, då fråga är om luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg, jämväl hos luftfartsstyrelsen samt därvid tillika insända det vid sammanträdet förda protokoll jämte borgenärsförteckningen. Har försäljning av fast egendom skett utan förbehåll om beståndet av in-tecknad nyttjanderätt, återköpsrätt eller rätt till servitut, till elektrisk kraft eller till avkomst eller annan förmån av egendomen, skall tillika uppgift därom lämnas.

Har vid fördelning av medel, som i 143 § 2 eller 3 mom. avses, likvid utfallit å huvudstolen av in-tecknad fordran, åligge det den, som förrättat utdelningen, att, sedan denna blivit godkänd eller vunnit laga kraft, därom till inskrivningsdomaren göra anmälan som nyss sagts och tillika insända fördelningslängden, dock att i fall varom i 143 § 2 mom. sägs vad sålunda stadgats skall äga tillämpning allenast beträffande fordran, för vars gäldande egendomen skolat säljas.

198 §.

All nödig — — — hela kostnaden.

Sökes utmätning — — — underrätta utmätningsmannen.

Ej vare utmätningsman pliktig att verkställa utmätning å dom eller utslag, som ej vunnit laga kraft, med mindre kostnaden för förrättningen förskjutes av sökanden. Den, som begär utmätning av fast egendom eller luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg, vilka omfattas av in-teckning i fartyget, eller ock verkställighet av dom eller utslag, varigenom in-tecknad fordran fastställts till betalning ur fast egendom, vare, ändå att domen eller utslaget äger laga kraft, pliktig att på anfordran förskjuta erforderligt belopp till bestridande av förrättningskostnaden. Äskas jämlikt 70 eller 71 § konkurslagen, att i konkursboet ingående egendom, som nu är sagd, skall säljas, varde ock kostnaden på anfordran förskjuten.

All nödig — — — motsvarande tillämpning.

202 §.

Vill någon klaga över utmätningsmans åtgärd vid auktion å fast egendom eller å luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg, vilka omfattas av in-teckning i fartyget, göre det sist å femtonde dagen därefter; dock att klagan över borgenärsförteckningen, där ej fråga är om bestämmande av lägsta budet eller andra villkor för försäljningen, skall föras i den ordning 203 § stadgar.

203 §.

Är någon missnöjd med utmätningsmans förslag till fördelning av köpeskilling för utmätningsvis såld egendom eller av medel, som i 143 § 2 eller 3 mom. avses eller som influtit under tvångsförvaltning, ingive sin klagoskrift till överexekutor sist å tjugonde dagen, från det förslaget avgavs.

211 §.

Nöjes ej part åt överexekutors beslut i utsökningsmål, äge däröver i hovrätten sig besvära; och åligger det överexekutor, då slutligt utslag gives eller auktion av honom hållen är, att tillika meddela underrättelse om vad vid ändrings sökande iakttagas bör samt äventyret, om det försummas.

Över utslag — — — talan däremot.

Ej må — — — utmättningsman behörig.

Om klagan — — — i 221 §.

213 §.

Vill någon överklaga överexekutors slutliga utslag i fråga om fördelning av köpeskillning för *egendom*, som blivit av överexekutor såld, eller av medel, som i 143 § 2 eller 3 mom. eller i 7 kap. avses, eller på klagan över utmätning, *över* auktion å fast egendom eller å luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg, vilka omfattas av *inteckning i fartyget*, eller över förslag till fördelning av köpeskillning eller av medel, som i 143 § 2 eller 3 mom. eller i 7 kap. avses, åligge honom att inom tre veckor från den dag, då utslaget muntligen avkunnades, eller, om det blivit efter anslag meddelat, från den dag, å vilken utslaget är ställt, till överexekutor inkomma med besvärslaga.

För klagan — — — är stadgad.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

F ö r s l a g

till

L a g

om ändring i vissa delar av konkurslagen.

Härigenom förordnas, att 21, 24, 26, 29, 62, 71, 73, 76, 126 och 198 §§ konkurslagen¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

21 §.

Konkursdomaren skall — — — i konkurs.

Avträdes ämbets- — — — närmaste förman.

Utvisar den i anledning av konkursen upprättade bouppteckningen att fast egendom finnes i boet, skall så snart ske kan å inskrivningsdag om konkur-

¹ Senaste lydelse av 21 § se SFS 1936:229, av 26 § se SFS 1946:809 och av 29 § se SFS 1932:175.

sen göras anteckning i inteckningsprotokollet samt i intecknings- eller fastighetsboken. Ligger egendomen inom annan rätts domvärjo, skall för verkställande av sådan anteckning konkursdomaren ofördröjligen till inskrivningsdomaren i den ort där egendomen ligger insända bevis om konkursen jämte utdrag ur bouppteckningen.

Hör till boet fartyg som blivit infört i fartygsregistret, skall anmälan om konkursen med angivande av fartygets registreringsnummer ofördröjligen göras till den myndighet som handlägger ärenden angående inteckning i fartyg; och varde å den inskrivningsdag, då det först kan ske, anteckning om konkursen gjord i inteckningsboken för fartyg. Hör till boet lott i fartyg, skall anmälan om konkursen ofördröjligen avsändas till den myndighet som för fartygsregistret; och varde i anmälningen intagna de uppgifter som erfordras för fartygets säkra urskiljande.

Ingår i konkursboet luftfartyg eller av inteckning i sådant fartyg omfattade reservdelar till fartyget, skall anmälan om konkursen med angivande av fartygets nationalitets- och registreringsbeteckning genast sändas till luftfartsstyrelsen samt till inskrivningsdomaren, som har att å första inskrivningsdag i inskrivningsboken för luftfartyg göra anteckning om konkursen.

24 §.

Har innan — — — av konkursen.

Där i andra fall utmätning skett å fast egendom eller å fartyg eller luftfartyg eller å gods i fartyg eller luftfartyg eller å reservdelar till luftfartyg, vilka omfattas av inteckning i fartyget, skall verkställigheten fortgå, så vida ej efter ty i 68 § sägs framställning om dess inställande göres innan försäljning av egendomen ägt rum.

Har eljest — — — besluts meddelande.

26 §.

Varder beslut — — — anslagna kungörelsen.

Finnes i gäldenärens bo fast egendom eller fartyg, som blivit infört i fartygsregistret, eller lott i fartyg eller ock luftfartyg eller av inteckning i sådant fartyg omfattade reservdelar till fartyget, skall vad i 21 § tredje, fjärde och femte styckena föreskrivits angående anteckning eller anmälan om konkursen äga motsvarande tillämpning i fråga om den högre rättens beslut.

Innan i — — — sig, betalas.

29 §.

Har gäldenären — — — konkursboet åter.

Har borgenär under ovan angivna tid sökt inteckning i gäldenärens egendom för fordran, vid vars tillkomst sådan säkerhet ej betingats, och är ej fråga om inteckning, som inom den i 11 kap. 2 § jordabalken stadgade tid sökts för fordran, som där avses, vare borgenären pliktig att på talan av konkursboet antingen återställa inteckningshandlingen till boet eller ock till-

handahålla inteckningshandling angående fast egendom *eller luftfartyg* för verkställande av utbyte efter ty därom är stadgat samt handling, på grund varav inteckning i fartyg, förlagsinteckning eller inteckning i jordbruksinventarier sökts, för inteckningens dödande.

Vad sålunda — — — om konkursansökningen.

62 §.

Efter första borgenärssammanträdet skall boets egendom säljas så snart ske kan, där ej annat föranledes av bestämmelserna i 60, 63, 64 och 66 §§, 70 § andra stycket, 71 § *femte stycket* samt 149 § andra stycket.

71 §.

Vill förvaltaren — — — kan ske.

Lös egendom — — — försäljningen beroende.

Samtycke, varom — — — noterat värdepapper.

Skall helt — — — och köparen.

Är fråga om försäljning av luftfartyg eller av reservdelar till sådant fartyg, vilka omfattas av inteckning i fartyget, och finnes egendomen inom riket, vare lag som i 70 § första och andra styckena sägs, dock att förvaltaren äge att utan föregången auktion med ombudsmannens samtycke underlåta att föranstalta om egendomens avyttrande endast såvida tillstånd därtill givits av de borgenärer, som i konkursen bevakat fordringar, förenade med förmånsrätt i egendomen. Gods i luftfartyg skall säljas i samma ordning som gods i sjögående fartyg. Gäller försäljningen reservdelar, som icke besväras av inteckning, gånge därmed som med försäljning av annan lös egendom.

Skall gäldenären tillkommande rätt till andel i inteckning som belastar hans fasta egendom *eller luftfartyg eller till sådant fartyg hörande reservdelar* säljas, låte förvaltaren innan försäljning sker anskaffa särskild inteckningshandling å det gäldenären tillkommande beloppet, där laga hinder däremot icke möter. Skall försäljning ske av inteckningshandling, som innehaves av gäldenären och för vilken han är personligen ansvarig, vare förvaltaren pliktig att, där ej gäldenären medgiver, att handlingen må försäljas med bibehållande av hans ansvarighet, förse handlingen med påskrift, varigenom gäldenären frikallas från ansvarighet.

73 §.

Har borgenär lös egendom såsom pant eller eljest under panträtt i handom, äge han besörja, att egendomen varder såld å auktion eller, då fråga är om å fondbörs noterat värdepapper, genom fondkommissionär till gällande börspris; dock må sådan försäljning ej utan förvaltarens samtycke äga rum tidigare än fyra veckor efter första borgenärssammanträdet. Försäljning genom borgenärens försorg må ej heller ske, där förvaltaren vill lösa egendomen för konkursboets räkning; åliggande det borgenären att minst en vecka in-

nan han vidtager åtgärd för egendomens försäljning hembjuda den åt förvaltaren till inlösen. Utgöres egendomen av fartyg eller av gods i fartyg eller i luftfartyg eller av reservdelar till luftfartyg, vilka omfattas av in-teckning i fartyget, skall försäljningen ske i den ordning, som om dylik egendom, den där blivit utmätt, särskilt är stadgad. Skall egendomen säljas annorledes än utmättningsvis och är ej fråga om sådan försäljning av värdepapper, som enligt vad nyss sagts må ske utan auktion, må försäljningen ej äga rum å annan ort än den, där egendomen finnes, med mindre förvaltaren samtycker därtill; och låte borgenären förvaltaren minst tre veckor förut veta, när och var försäljningen skall ske. Har försäljning skett i annan än den för utmätt egendom stadgade ordning, vare borgenären pliktig att för förvaltaren redovisa för vad som inlölutit.

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

76 §.

Finner förvaltaren det i 74 § föreskrivna kungörelsesätt icke vara ägnat att bereda kungörelsen nödig offentlighet, ankomme på honom att vidtaga de ytterligare åtgärder, som må anses erforderliga. Skulle han i något fall anse tillfyllest, att auktionen kungöres i mindre utsträckning än i nämnda para-graf stadgas, begäre samtycke därtill av rättens ombudsman. Inskränkning i fråga om kungörande av auktion å fast egendom eller luftfartyg eller å re-servdelar till sådant fartyg, vilka omfattas av in-teckning i fartyget, må dock icke äga rum utan gäldenärens samtycke; ej heller må sådan inskränkning ske beträffande kungörande av auktion å annan lös egendom, vari borgenär har panträtt eller annan särskild förmånsrätt, som i 17 kap. handelsbalken sägs, med mindre den borgenär samtycker därtill.

126 §.

På förvaltaren — — — äga rum.

Finnes tillgång — — — samtycker därtill.

Kan utdelning — — — andra borgenärer.

Sedan all konkursboets tillgängliga egendom blivit förvandlad i penningar, skall slututdelning ske; dock må ej kungörelse om sådan utdelning utfärdas före utgången av tid, inom vilken borgenär har att ingiva bevis därom att honom förelagd edgång, som i 116 eller 123 § sägs, blivit fullgjord. I fall, varom i 70 § andra stycket eller 71 § femte stycket förmåles, utgöre den om-ständigheten, att där avsedd egendom icke blivit försäld, ej hinder för slut-utdelning.

198 §.

Har konkurs i annat fall än som avses i 26 § upphört utan att till boet hörande fast egendom eller fartyg, som blivit infört i fartygsregistret, eller lott i fartyg *eller ock luftfartyg eller av inteckning i sådant fartyg omfattade reservdelar till fartyget* gått till försäljning, ankomme på ägaren av vad sålunda förblivit osålt att därom göra anmälan hos den myndighet, hos vilken anteckning om konkursen eller anmälan om densamma jämlikt 21 § ägt rum; skolande, när förhållandet styrkes, anteckning därom i fråga om *annan egendom än lott i fartyg* göras i vederbörande teckningsprotokoll samt fastighets- eller *annan inskrivningsbok*.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

F ö r s l a g

till

L a g

angående ändrad lydelse av 1 och 13 §§ lagen den 20 december 1946 (nr 808) om lagsökning och betalningsföreläggande (lagsökningslag).

Härmed förordnas, att 1 och 13 §§ lagen den 20 december 1946 om lagsökning och betalningsföreläggande (lagsökningslag) skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

1 §.

För fordran — — — nedan sägs.

Borgenär, som för sin fordran har inteckning i fast egendom eller i fartyg *eller i luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg*, äge ock genom lagsökning söka betalning ur den intecknade egendomen.

13 §.

Äro ej sådana skäl för handen att målet bör hänskjutas till rättegång, skall betalningsskyldighet åläggas gäldenären; avser lagsökningen betalning ur intecknad fast egendom eller intecknat fartyg *eller luftfartyg eller intecknade reservdelar till luftfartyg*, fastställe rätten fordringen till betalning ur den intecknade egendomen.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Förslag

till

Lag

**angående ändrad lydelse av 10 och 13 §§ lagen den 8 april 1927 (nr 85)
om dödande av förkommen handling.**

Härigenom förordnas, att 10 och 13 §§ lagen den 8 april 1927 om dödande av förkommen handling¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

10 §.

Är handling, om vars dödande gjorts ansökning, intecknad, skall rätten underrätta vederbörande inskrivningsdomare om ansökningen, och har denne att därom så snart ske kan å inskrivningsdag göra anteckning i *fastighetsboken eller annan inskrivningsbok varom fråga är*. Vad nu sagts om ansökningen skall ock gälla rättens slutliga utslag i ärendet; dock må, då ansökningen avslagits, anteckning ej verkställas förrän utslaget vunnit laga kraft.

Sedan utslag, varigenom intecknad handling dödats, vunnit laga kraft, skall inskrivningsdomaren, på ansökan, å inskrivningsdag göra anteckning i *fastighetsboken eller annan inskrivningsbok varom fråga är*, att ny handling, som utfärdats jämlikt 9 §, medför den inteckningsrätt som tillkommit den dödade. När ansökan göres, skall den nya handlingen vara åtföljd av avskrifter enligt vad beträffande ansökan om inteckning är stadgat.

13 §.

Hava tio — — — allmänna tidningarna.

Fullföljes ej — — — den förfallen.

Finner rätten — — — handlingens företeende.

Rätten skall underrätta inskrivningsdomaren om ansökan som i första stycket sägs, och har denne att så snart ske kan å inskrivningsdag göra anteckning därom i *fastighetsboken eller annan inskrivningsbok varom fråga är*. Vad nu sagts om ansökningen skall ock gälla rättens slutliga utslag i ärendet; dock må, då ansökningen avslagits, anteckning ej verkställas förrän utslaget vunnit laga kraft.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

¹ Senaste lydelse av 10 § se SFS 1946:105 och av 13 § se SFS 1946:878.

F ö r s l a g

till

L a g

angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 juli 1947 (nr 486) om dödande av vissa utanför Sverige befintliga handlingar.

Härigenom förordnas, att 11 § lagen den 10 juli 1947 om dödande av vissa utanför Sverige befintliga handlingar skall erhålla följande ändrade lydelse.

11 §.

Är handling, om vars dödande gjorts ansökning, intecknad, skall nämnden skyndsamt underrätta vederbörande inskrivningsdomare om ansökningen, och har denne att därom så snart ske kan å inskrivningsdag göra anteckning i *fastighetsboken eller annan inskrivningsbok varom fråga är*. Vad nu sagts om ansökningen skall ock gälla nämndens slutliga beslut i ärendet.

Sedan intecknad handling dödats, skall inskrivningsdomaren, på ansökan, å inskrivningsdag göra anteckning i *fastighetsboken eller annan inskrivningsbok varom fråga är*, att ny handling, som utfärdats jämlikt 10 §, medför den inteckningsrätt som tillkommit den dödade. När ansökan göres, skall den nya handlingen vara åtföljd av avskrifter enligt vad beträffande ansökan om inteckning är stadgat.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

F ö r s l a g

till

L a g

om ändrad lydelse av 2 kap. 17 § strafflagen.

Härigenom förordnas, att 2 kap. 17 § strafflagen¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

17 §.

Vad som använts såsom hjälpmedel vid gärning, vilken i denna lag är belagd med straff, eller frambragts genom sådan gärning må, såvitt ägaren eller någon som var i hans ställe uppsåtligen förövat gärningen eller med-

¹ Senaste lydelse se SFS 1948:448.

verkat därtill, förklaras helt eller delvis förverkat till kronan, om det är påkallat till förebyggande av brott eller eljest särskilda skäl föreligga och det ej är uppenbart obilligt; finnes egendomen ej i behåll, må i stället värdet förklaras förverkat. Samma lag vare om hjälpmedel, varmed någon tagit befattning som innebär i denna lag straffbelagd förberedelse till brott. Vad nu sagts gälle dock ej mot den som i god tro förvärvat egendomen eller särskild rätt därtill. Avser förverkandeförklaring fartyg, som besväras av sjöpanträtt eller inteckning, *eller luftfartyg, besvärat av luftpanträtt eller inteckning*, må domstolen ock förklara, att panträtten *skall upphöra i den förverkade egendomen*. Finnes i annat fall någons rätt till föremål som förklaras förverkat böra oaktat förklaringen bestå, göre domstolen förbehåll därom.

Ändå att — — — förklaras förverkat.

I stället — — — av missbruk.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

F ö r s l a g

till

L a g

om ändrad lydelse av 3 § lagen den 7 september 1914 (nr 182) angående förbud mot lufttrafik över svenskt område.

Härigenom förordnas, att 3 § lagen den 7 september 1914 angående förbud mot lufttrafik över svenskt område¹ skall erhålla följande ändrade lydelse.

3 §.

Den som överträder förbud, som i 1 § avses, straffes med dagsböter, lägst fem; och skall det använda luftfartyget tagas i beslag samt, där ej Konungen för visst fall annorlunda förordnar, dömas förbrutet. *Besväras fartyget av luftpanträtt eller inteckning, må domstolen, när skäl därtill äro, förklara att panträtten i fartyget skall upphöra.*

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

¹ Senaste lydelse se SFS 1939:729.

Fö r s l a g

till

L a g

**angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 8 juni 1923 (nr 147) om
straff för olovlig varuinförsel.**

Härigenom förordnas, att 1 § 9 och 10 mom. lagen den 8 juni 1923 om straff för olovlig varuinförsel¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

1 §.

9 mom. Är olovligen — — — ock förverkat;

a) emballage eller — — — varuinförsel; samt

b) farkost av mindre nettodräktighet än etthundratjugo ton *eller luftfartyg vars högsta tillåtna vikt enligt dess luftvärdighetsbevis understiger fyra ton* eller dragare och fordon eller annat forslingsredskap, som för transport av det olovligen införda godset begagnats vid resa, vilken måste antagas hava ägt rum i väsentligt syfte att företaga olovlig varuinförsel, eller eljest vid tillfälle, då de forslade varorna till väsentlig del utgjorts av olovligen infört gods, allt dock endast för så vitt forslingsredskapet tillhör eller på rund av avbetalningsköp innehaves av godsets ägare eller annan, som finnes hava ägt kännedom om den olovliga varuinförseln eller skälig anledning att misstänka densamma, samt tillika godset anträffats under forslingen.

10 mom. Avser förverkandeförklaring farkost, som besväras av sjöpanträtt eller inteckning, *eller luftfartyg, besvärat av luftpanträtt eller inteckning*, må domstolen ock förklara, att panträtten *skall upphöra i den förverkade egendomen*. Finnes i annat fall någons rätt till föremål, som förklaras förverkat, böra oaktat förklaringen bestå, göra domstolen förbehåll därom.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

¹ Senaste lydelse se SFS 1949:399.

Förslag

till

Lag

om ändrad lydelse av 8 § lagen den 20 juni 1924 (nr 225) med särskilda bestämmelser angående olovlig befattning med spritdrycker och vin.

Härigenom förordnas, att 8 § 1 och 2 mom. lagen den 20 juni 1924 med särskilda bestämmelser angående olovlig befattning med spritdrycker och vin¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

8 §.

1 mom. Har vid olovlig införsel av spritdrycker eller vin i annat fall, än i 3 § 1 mom. andra och tredje styckena sägs, eller har vid olovlig forsling, som i 5 § avses, nyttjats farkost av mindre nettodräktighet än femhundra ton eller luftfartyg vars högsta tillåtna vikt enligt dess luftvärdighetsbevis understiger fyra ton eller dragare och fordon eller annat forslingsredskap, skall, evad ansvar för brottet ådömes eller ej, forslingsredskapet vara förverkat, därest det forslade godset till väsentlig del utgjorts av olovligen införda spritdrycker eller vin, eller därest den färd, vid vilken redskapet nyttjats, eljest måste antagas hava ägt rum i väsentligt syfte att företaga olovlig införsel eller forsling av spritdrycker eller vin.

Påföljd av — — — icke inträda:

a) där det — — — vin; eller

b) då äganderätten — — — användande; eller

c) där forslingsredskapets — — — olovliga användande.

2 mom. Farkost av mindre nettodräktighet än fyrtio ton eller i 1 mom. avsett luftfartyg, som uppehåller förbindelse mellan land och där utanför beläget fartyg, vars resa uppenbarligen skett i syfte att företaga eller främja olovlig införsel av spritdrycker eller vin, skall, såvida farkostens eller luftfartygets färd skäligen får antagas hava avsett befordrande av sådant syfte, vara förverkad, ändå att farkostens eller luftfartygets ägare, brukare eller förare icke kan dömas till ansvar för olovlig införsel eller forsling av dylika drycker; dock skall vad i 1 mom. andra stycket stadgas angående undantag från påföljd av förverkande äga motsvarande tillämpning.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

¹ Senaste lydelse av 8 § 1 mom. se SFS 1933:188.

Förslag

till

Lag

angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 18 juni 1949 (nr 398) om straff för olovlig varuutförsel.

Härigenom förordnas, att 4 § lagen den 18 juni 1949 om straff för olovlig varuutförsel skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

4 §.

Gods som — — — dess värde.

Tillika skall förklaras förverkat

a) emballage eller — — — varuutförsel; samt

b) farkost av mindre nettodräktighet än etthundratjugu ton *eller luftfartyg vars högsta tillåtna vikt enligt dess luftvärdighetsbevis understiger fyra ton* eller dragare och fordon eller annat forslingsredskap som för transport av godset begagnats vid resa, vilken måste antagas hava ägt rum i väsentligt syfte att företaga olovlig varuutförsel, eller eljest vid tillfälle, då de forslade varorna till väsentlig del utgjorts av gods som var avsett att olovligen utföras, allt dock endast om forslingsredskapet tillhör eller på grund av avbetalningsköp innehaves av godsets ägare eller annan, som finnes hava ägt kännedom om den olovliga varuutförseln eller skäligen anledning att misstänka densamma, samt tillika godset anträffats under forslingen.

Avser förverkandeförklaring farkost som besväras av sjöpanträtt eller in-teckning *eller luftfartyg besvärat av luftpanträtt eller in-teckning*, må domstolen ock förklara, att panträtten *skall upphöra i den förverkade egendomen*. Finnes i annat fall någons rätt till föremål som förklaras förverkat böra oaktat förklaringen bestå, göre domstolen förbehåll därom.

Framgår av — — — skall inträda.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Förslag

till

Lag

angående ändrad lydelse av 2 § 14:o lagen den 26 maj 1909 (nr 38 s. 3)
om Kungl. Maj:ts regeringsrätt.

Härigenom förordnas, att 2 § 14:o lagen den 26 maj 1909 om Kungl. Maj:ts regeringsrätt¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

2 §.

14:o) mål om inmutning — — — att föra automobil;

mål om registrering av luftfartyg, om utfärdande av, förlängning av giltighetstid för eller återkallande av luftfartscertifikat, behörighetsbevis för förare av luftfartyg eller sådant tillstånd, som avses i § 24 c) förordningen den 26 maj 1922 (nr 383) om luftfart;

mål om registrering — — — andra personalstiftelser;

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

¹ Senaste lydelse se SFS 1951:475.

Motiv.

Inledning.

Uppgiften för det föreliggande lagstiftningsarbetet har varit av dubbel art. Det har först och främst gällt att utforma erforderliga stadganden till fullgörande av de förpliktelser, som skulle åligga Sverige efter ratifikation av den i Genève den 19 juni 1948 avslutade konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, i det följande kallad inskrivningskonventionen. Vidare har under utredningen från det praktiska livets sida ådaggats starka önskemål om en inhemsk lagstiftning rörande inskrivning av rätt till luftfartyg även oavsett konventionen, vilka önskemål det ansetts angeläget att tillgodose.

Rörande inskrivningskonventionens tillblivelse må här anmärkas följande.

Den första internationella luftprivaträttskonferensen år 1925 (Conférence internationale de droit privé aérien) förordade, att den enligt konferensens beslut upprättade internationella tekniska kommittén av luftträttsexperter (Comité international technique d'experts juridiques aériens, i förkortning kallad CITEJA) i första hand skulle undersöka, jämte andra, frågor rörande äganderätt till luftfartyg, sakrätter, hypotek, kvarstad och lega av luftfartyg.

CITEJA grep sig också an med hithörande frågor. Vid en session 1926 fastställdes såsom arbetsprogram för kommitténs första kommission frågorna om luftfartygs nationalitet, om luftfartygsregister, om äganderätt, samegendom, byggande och överlåtelse samt om sakrätter, hypotek, luftpanträtt, utmätning och kvarstad. I första hand borde därvid beaktas luftfartygsregister, äganderätt och hypotek. Sedan ett flertal rapporter och utkast i ämnet utarbetats av tysken Richter och italienaren Giannini, diskuterades dessa år 1929 av CITEJA, som återremitterade ärendet till första kommissionen. Kommissionen diskuterade ytterligare det föreliggande ämnet vid olika möten år 1930, varefter ärendet ånyo handlades av CITEJA samma år. CITEJA beslöt därvid anmoda kommissionen att fortsätta sitt arbete under beaktande av att CITEJA i princip godtog upprättande av ett register rörande äganderätt samt därav, att en konvention i ämnet borde innehålla regler om äganderätt och sakrätter.

Efter viss ventilerung på ett kommissionsmöte påföljande år slutfördes förhandlingarna vid CITEJA:s session 1931. Ett förslag till konvention rörande äganderätt till luftfartyg och luftfartygsregister överlämnades till

den franska regeringen för delgivning med regeringarna, medan ett förslag till konvention rörande hypotek och luftpanträtter antogs.

På CITEJA:s session år 1932 ansåg man emellertid att andra konventionsförslag, nämligen beträffande skada tillfogad tredje man på jordytan och beträffande kvarstad, borde erhålla förtursrätt att behandlas vid den tredje internationella luftprivaträttskonferensen, hållen i Rom 1933. Härvid utgick man från att förslagen rörande de ämnen, som nu närmast äro i fråga, skulle reserveras för behandling å den fjärde internationella luftprivaträttskonferensen, för vilken tidpunkten då ännu icke var fastställd.

Den sistnämnda konferensen hölls sedermera i Bryssel 1938, dock utan att de från den föregående konferensen tillbakahållna konventionsförslagen kommo under diskussion. CITEJA hade nämligen, efter att hava berört förslagen vid sessionerna åren 1933, 1936 och 1937, år 1938 beslutat att med anledning av anmärkningar och synpunkter, som framkommit under tiden sedan förslagen godtagits, uppdraga åt första kommissionen att ånyo genomse dessa.

Vid den stora luftfartskonferensen i Chicago, som hölls år 1944 under det andra världskrigets slutskede, rekommenderades ett återupptagande av hit-hörande frågor till behandling å diplomatisk konferens. Ämnet behandlades vid ett nordiskt möte i Stockholm hösten 1945. I januari 1946 beslöt CITEJA att översända de båda föreliggande konventionsförslagen av år 1931 till den vid Chicagokonferensen grundade provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen (Provisional International Civil Aviation Organization, i förkortning kallad PICAO). I den skrivelse, varmed förslagen översändes, framhölls att detta skedde för att medgiva PICAO att sammankalla en internationell luftprivaträttskonferens.

Vid PICAO:s möte i maj och juni 1946 utarbetades på grundval av de båda från CITEJA överlämnade förslagen en promemoria med förslag till konvention om inskrivning av äganderätt till luftfartyg och av luftfartygshypotek. Konventionsförslaget överarbetades härefter i februari 1947 av en i Paris sammanträdande, av PICAO för ändamålet tillsatt kommitté. Detta nya förslag underställdes de till PICAO anslutna regeringarna för yttrande och diskuterades av delegerade från Danmark, Finland, Norge och Sverige vid ett möte i Köpenhamn i april 1947. Med ledning av dessa diskussioner avgåvos i huvudsak helt överensstämmande nordiska yttranden.

Vid denna tidpunkt hade den vid Chicagokonferensen avslutade luftfartskonventionen trätt i kraft och PICAO till följd därav blivit avlöst av en slutgiltig organisation, den internationella civila luftfartsorganisationen (International Civil Aviation Organization, i förkortning kallad ICAO). ICAO:s första församlingsmöte sammanträdde i maj 1947 i Montreal. Därvid granskades det i Paris utarbetade förslaget och inkomna yttranden däröver av församlingens fjärde kommission med resultat att ett nytt, såsom schematiskt betecknat förslag framlades. En frågelista rörande principfrågor ut-sändes till de anslutna staterna. Åt organisationens juridiska kommitté (Le-

gal Committee), vilken bildats vid församlingsmötet, uppdrogs att om möjligt utarbeta ett slutligt förslag till konvention.

Frågelistan besvarades av Sverige i juli 1947.

Den juridiska kommittén sammanträdde till sin första session i Bryssel i september 1947. Därvid utarbetades en ny, såsom slutligt förslag betecknad text på grundval av Paris-förslaget, det schematiska förslaget och de från medlemsstaterna inkomna svaren å frågelistan.

Även det i Bryssel utarbetade förslaget underställdes de till ICAO anslutna staterna för yttrande. Ett svenskt utlåtande över detta förslag avgavs i januari 1948.

Vid ICAO:s andra församlingsmöte i juni 1948 i Genève ankom det å församlingens juridiska kommission (Legal Commission) att med beaktande av de inkomna yttrandena överarbeta förslaget. Sedan så skett, antogs konventionen av församlingsmötet den 18 juni, och från och med påföljande dag stod konventionen öppen för undertecknande.

Konventionen undertecknades av Sverige den 4 januari 1949. Vid samma tillfälle underskrevo även Danmark och Norge konventionen.

Vid utformningen av ifrågavarande lagstiftning har det legat nära till hands att söka anknytning till föreliggande inskrivningslagstiftning på andra rättsområden. De sakkunniga hava därvid främst beaktat 1901 års lagstiftning om inteckning i sjögående fartyg, vilken trots vissa vid dess tillkomst uttalade farhågor visat sig i praktiken fylla sin uppgift på ett i det väsentliga tillfredsställande sätt.

Självfallet har man avvikit från fartygsintekningslagstiftningen i den mån sådant varit påkallat med hänsyn till innehållet i inskrivningskonventionen. Därjämte har man trott det bäst överensstämma med konventionens anda att i förslaget införa stadganden om ägarehypotek, varvid ledning i det stora hela kunnat hämtas från 1912 års lagstiftning på fastighetsrättens område.

Förebilderna för den nu föreslagna lagstiftningen äro, såsom framgår av vad nyss anförts, tämligen ålderstigna. I betydande omfattning bygga de på den utformning, som år 1875 gavs åt inskrivningsväsendet på fastighetsrättens område. Det är endast naturligt att den tid som förgått sedan den nuvarande lagstiftningens tillkomst medfört att denna lagstiftning numera i åtskilliga avseenden icke längre står i full överensstämmelse med rådande privaträttsliga och inskrivningsrättsliga uppfattning.

I och för sig hade det utan tvivel varit önskvärt, om man kunnat i dessa avseenden giva lagen en mera modern utformning. Emellertid är lagberedningen för närvarande sysselsatt med att reformera inskrivningsrätten i fråga om fast egendom. Det torde icke vara lämpligt att söka föregripa resultatet av lagberedningens arbete. Den starka önskvärdheten av en lagstiftning om inskrivning av rätt till luftfartyg har ansetts utesluta att man avvaktar de resultat, till vilka lagberedningen kan komma. De sakkunniga hava därför funnit övervägande skäl tala för att man nu stannar för en avfattning, som nära ansluter sig till den bestående inskrivningslagstiftning-

en, och låter den nya lagstiftningen bli föremål för revision, sedan inskrivningsrätten på fastighetsväsendets område blivit moderniserad.

Med iakttagande av de i det föregående angivna synpunkterna utarbetades inom de sakkunniga under senare delen av 1949 utkast till lag om inteckning i luftfartyg. Sedan detta utkast i oktober 1949 diskuterats vid ett nordiskt lufträttsmöte i Helsingfors, blev det efter viss omarbetning såsom utkast till lag om inskrivning av rättigheter i luftfartyg förelagt nästa nordiska lufträttsmöte, vilket hölls i Stockholm i april och maj 1950. Med ledning av överläggningarna vid detta möte överarbetades det ånyo, varefter det tillika med utkast till lag om ändring i vissa delar av kungl. förordningen den 26 maj 1922 om luftfart — §§ 4—13 och § 40 — samt till lag i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rättigheter i luftfartyg under beteckningen »Utkast till lagbestämmelser om inskrivning av rättigheter i luftfartyg m. m., utarbetade av 1945 års lufträttsakkunniga» med skrivelser av den 10 mars 1951 utsändes på remiss. Vid dessa texter voro fogade ett antal förklarande anmärkningar till texterna ävensom en kortfattad redogörelse för det huvudsakliga innehållet i de tillämnade följdförfattningarna.

Remissen skedde till luftfartsstyrelsen ävensom till Aktiebolaget Aero-transport, Svenska bankföreningen och Svenska försäkringsbolags riksförbund.

Yttranden inkommo härefter från luftfartsstyrelsen samt från Aero-transport och försäkringsbolagens riksförbund. Bankföreningen meddelade, att den med hänsyn till den preliminära karaktär som de remitterade författningstexterna ägde icke ansett sig kunna avgiva något slutgiltigt yttrande i ärendet, samt tillade, att den förutsatte att sedermera, då de sakkunnigas definitiva förslag föreläge, få tillfälle att avgiva sådant yttrande. Föreningen överlämnade emellertid till de sakkunniga en promemoria rörande granskning av det remitterade utkastet, uppgjord av bankjuristen vid Skandinaviska banken aktiebolag L. Fogelklou.

Slutligen inkom till de sakkunniga en skrift från Kungl. Svenska aeroklubben, vilken under hand erhållit kännedom om att remisshandlingarna tillställts luftfartsstyrelsen.

Sedan yttrandena inkommit, hava de sakkunniga överarbetat de på remiss utsända författningsutkasterna samt utarbetat vissa följdförfattningar.

Förslag till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg.

Inledande bestämmelser.

1 §.

Paragrafen överensstämmer till sin grundtanke med 3 § första stycket lagen den 10 maj 1901 om inteckning i fartyg. Av redaktionella skäl har det ansetts lämpligt att införa uttrycket »inskrivningsärenden rörande luft-

fartyg» såsom en sammanfattande beteckning. Jämföras må 1 § lagen den 3 juni 1932 med särskilda bestämmelser om handläggning av inskrivningsärenden, i det följande benämnd 1932 års inskrivningslag.

Under utredningsarbetet hava i viss mån olika meningar förefunnits i fråga om den myndighet, åt vilken den privaträttsliga inskrivningen bör anförtros. Uppenbarligen tala vissa praktiska skäl för att handläggningen av registrerings- och inskrivningsärendena borde ligga å samma myndighet. Man torde emellertid böra anse det rent principiellt vara riktigtast att handläggningen av så viktiga privaträttsliga frågor som dem om vilka nu är fråga anförtros åt domstol, vilken helst bör äga ingående erfarenhet av inskrivningsärenden av likartad natur. I samma riktning tala de organisationsspörsmål rörande luftfartsstyrelsen, som måste uppkomma om ärendena förlades dit. Främst med hänsyn till fördelen av en lätt förbindelse mellan inskrivningsmyndigheten och registreringsmyndigheten torde samtliga inskrivningsärenden rörande luftfartyg böra handläggas av en, i Stockholm belägen domstol.

Med hänsyn till det nyss anförda har det syntts önskvärt att liksom beträffande fartygsinteckning centralisera ärendena hos Stockholms rådhusrätt.

Luftfartsstyrelsen, som på ett tidigare stadium av utredningsarbetet ifrågasatt, huruvida icke jämväl inskrivningsväsendet rörande luftfartyg borde förläggas till styrelsen, har ock i sitt yttrande över det remitterade utkastet förklarat att styrelsen icke motsatte sig förslaget om att förlägga inskrivningsärendena till Stockholms rådhusrätt.

Vid det nu förevarande lagrummet torde ytterligare böra anmärkas, att de sakkunniga till prövning förehaft jämväl frågan huruvida 38 § fartygsintekningslagen borde erhålla motsvarighet i förslaget. Denna paragraf innehåller stadgande bland annat därom, att om intekningshavare vill vid domstol utsöka sin fordran ur det intecknade fartyget eller tvist yppas om giltigheten av meddelad inteckning, saken skall gå till rådhusrätten i den stad, där den som käres till har sitt bo och hemvist, eller, om denne har sitt hemvist å landet eller i stad där rådhusrätt ej är, till den rådhusrätt som är närmast. Vad i lagen om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål är stadgat skall enligt 38 § gälla också beträffande mål som i paragrafen avses.

I det remitterade utkastet upptogs icke någon bestämmelse i förevarande ämne, vilket förhållande anmärktes vid remissen.

Ämnet har icke berörts i remissytrandena.

Vid förnyat överbäggande i samband med förslagets utarbetande har man visserligen icke kunnat undgå att finna vissa skäl tala för att centralisera ifrågavarande slags mål till en enda domstol. Därigenom skulle otvivelaktigt uppnås större säkerhet för att denna domstol vinner mera ingående förtrogenhet med här mötande, ofta invecklade rättsfrågor. Att beakta är även betydelsen av den nära tillgången till handlingar, som förvaras av registre-

rings- och inskrivningsmyndigheterna. Med hänsyn till sistnämnda förhållande skulle sådana mål helst böra förläggas till Stockholms rådhusrätt.

De anförda skälen hava emellertid icke ansetts äga avgörande betydelse. Man har fastmera stannat för att icke föreslå någon bestämmelse av ifrågasatt natur. Måhända kan emellertid läget gestalta sig i viss mån annorlunda, därest den under utarbetande varande luftfartslagen kommer att innehålla stadgande som begränsar behörigheten att handlägga lufträttsmål till vissa domstolar.

2 §.

Med stadgandet i första punkten må jämföras 3 § andra stycket fartygsintekningslagen. Att uttrycket »inskrivningsbok för luftfartyg» använts i stället för fartygsintekningslagens term »intekningsbok» sammanhänger bland annat med de under 1 § anmärkta förhållandena.

Bestämmelsen i andra punkten har upptagits med hänsyn till dess praktiska betydelse. Jämföras må 3 § andra stycket lagen den 3 juni 1932 om uppläggande av nya fastighetsböcker för landet.

Om inteckning i luftfartyg.

Om inteknings beviljande.

3 §.

Enligt 1 § fartygsintekningslagen, till vilken den nu ifrågavarande paragrafen bildar en motsvarighet, må inteckning meddelas endast i fartyg, som har en dräktighet av fem registerton eller därutöver och är infört i fartygsregistret. Från detta stadgande företer det nu föreslagna lagrummet, såvitt nu är i fråga, den olikheten att intekningsmöjligheten icke är begränsad till fartyg av viss storlek.

Ej heller det remitterade utkastet upptog någon begränsning i detta hänseende. I de förklarande anmärkningar som ingingo i remissen fästes emellertid uppmärksamheten å detta förhållande och framhölls att meningarna därutinnan varit i hög grad delade.

Luftfartsstyrelsen har i sitt remissyttrande uttalat, att institutet inteckning i luftfartyg enligt styrelsens uppfattning torde komma att få sin största betydelse inom den yrkesmässiga luftfarten, i fråga om vilken det tillika finge anses föreligga ett visst allmänt intresse av att vidgade kreditmöjligheter stode till buds för flygföretagen. Även beträffande smärre flygplan, som användes företrädesvis i annan luftfart än den yrkesmässiga, funnes väl vissa kreditproblem, men kravet på möjlighet till inteckning gjorde sig mindre starkt gällande på detta område. Styrelsen hade mot bakgrunden av det anförda övervägt att föreslå begränsning av intekningsmöjligheten till luftfartyg med en högsta tillåten flygvikt överstigande 1 500 kilogram men ville icke framställa något yrkande i sådan riktning.

Aeroklubben, som i sin skrift förmålt sig hava till uppgift att bevaka privat- och sportflygets intressen, har anfört att en begränsning av inteckningsmöjligheterna till vissa plan förvisso ägde sitt berättigande som en rent praktisk åtgärd, därest antalet småflygplan skulle vara eller bli mycket stort. Den av luftfartsstyrelsen övervägda begränsningen vore emellertid alltför snävt tilltagen, enär därigenom större, flersitsiga sportflygplan i regel komme att uteslutas. Dessa plan vore så dyrbara, att de borde erhålla möjlighet att bli delaktiga i inteckningsinstitutet. Klubben ansåge gränsen böra dragas vid en högsta tillåten flygvikt av 1 000 kilogram. Vidare borde endast motordrivna flygplan falla under den föreslagna lagen.

Aerotransport har förutsatt att en eventuell begränsning icke skulle beröra sådana flygplan, som användas inom den kommersiella trafikluftfarten.

I den från bankföreningen överlämnade promemorian har de sakkunnigas förslag förordats, varvid förklarats att ur kreditgivarsynpunkt en begränsning syntes innefatta en nackdel.

De sakkunniga hava vid förnyat övervägande stannat för att i fråga om de luftfartyg, i vilka inteckning bör få meddelas, icke upptaga någon annan begränsning än att fartygen skola vara registrerade. Man har nämligen trott sig kunna utgå från att kreditgivarna utan någon i lagen given, mer eller mindre konstlad begränsning komma att i eget intresse tillse att kreditgivningen icke utsträcker till otjänliga objekt. Vidare hava de sakkunniga beaktat att en kreditgivning vid förvärfv av luftfartyg, som icke skulle kunna intecknas, sannolikt skulle ske i form av avbetalningsköp. Det torde få anses angeläget att man icke uppmuntrar sådana transaktioner med därav följande olägenheter. Konventionen innehåller ej heller någon begränsning, i följd varav sådan icke kan genomföras beträffande andra konventionsstaters luftfartyg.

Med anledning av vad luftfartsstyrelsen anfört i sitt remissyttrande må här framhållas, att inteckningsmöjligheten omfattar jämväl utländsk medborgare tillhörigt luftfartyg, som införts i luftfartygsregistret. Se 2 § andra stycket förslaget till lag med vissa bestämmelser om registrering av luftfartyg samt om bärgning.

Av uttrycket »infört i luftfartygsregistret» har ansetts utan vidare framgå, att det skall vara fråga om slutgiltig registrering. Ett fartyg som är allenast interimistiskt registrerat jämlikt 12 § i den föreslagna lagen med vissa bestämmelser om registrering av luftfartyg samt om bärgning skall alltså icke kunna intecknas.

De sakkunnigas förslag, som i likhet med 1 § fartygsinteckningslagen innehåller förbud mot inteckning i fartygslott, saknar däremot bestämmelse motsvarande det i sagda paragraf upptagna förbudet mot gemensamma inteckningar. Frånvaron av sådant förbud sammanhänger med den uppfattning som gjort sig gällande under förarbetena till inskrivningskonventionen, vilken i sin ordning föranlett stadgandet i 15 § i förslaget. Under hänvisning till sagda paragraf och vad därvid anföres skall här allenast

anmärkas, att man ingalunda åsyftar att införa gemensamma inteckningar i den gestaltning som detta institut har på fastighetsrättens område.

Det har ansetts icke vara nödigt att upptaga bestämmelse att, om luftfartyg tillhör flera gemensamt, inteckning ej må meddelas, med mindre samtliga delägare därtill lämnat medgivande. Såsom framgår av förarbetena till fartygsinteckningslagen, har ett sådant stadgande erhållit plats i nämnda lag 1 § med hänsyn till de särskilda förhållandena på partrederiets område. Jämföras må för övrigt 2 § lagen den 30 september 1904 om samäganderätt.

För fullständighetens skull må här tilläggas, att de sakkunniga i enlighet med den tidigare återgivna åsikt de hysa i frågan, huruvida den föreslagna lagstiftningen bör givas en mera modern utformning än dess förebilder, avstått från att taga standpunkt till spörsmålet, om inteckning principiellt bör medgivas för självständig panträtt eller endast för panträtt som är accessorisk till en fordran.

I detta sammanhang torde ytterligare böra beröras frågan, huruvida inteckning må kunna meddelas även i luftfartyg under byggnad, en fråga som varit föremål för ingående överväganden hos de sakkunniga.

Det remitterade utkastet upptog icke några bestämmelser i detta ämne. Enahanda är förhållandet med inskrivningskonventionen i dess slutliga avfattning. I äldre förslag till konventionen meddelades emellertid regler rörande rättigheter i luftfartyg under byggnad. I det i Montreal i maj 1947 upprättade schematiska förslaget föreskrevs sålunda principiell likställighet mellan rättigheter i ett färdigt luftfartyg, inskrivna i den stat vars nationalitet fartyget ägde, och rättigheter i ett luftfartyg under byggnad, inskrivna i den stat där byggandet pågick. ICAO:s juridiska kommitté beslöt emellertid vid sin i Bryssel i september 1947 hållna session att låta bestämmelserna om rättigheter i luftfartyg under byggnad utgå ur konventionstexten. Protokollet för kommitténs förhandlingar torde få anses giva vid handen, att anledningen härtill var att det ansågs onödigt att bereda internationellt skydd åt rättigheter i föremål, som icke vore i stånd att färdas internationellt.

Fartygsinteckningslagen saknar också bestämmelser i ämnet. I departementschefens yttrande vid remissen till Högsta domstolen av förslaget till fartygsinteckningslag anfördes, att åtskilliga främmande lagar om fartygsinteckning hade upptagit bestämmelser om hypotek i fartyg under byggnad, men att dylika bestämmelser icke influtit i förslaget på grund av att vår rätt redan i 3 § sjölagen hade ett stadgande, som syntes erbjuda tillräckliga utvägar att bereda kredit för fartygs nybyggnad.

I de förklarande anmärkningarna till det remitterade utkastet berördes frågan om inteckning i fartyg under byggnad, varvid hänvisning även lämnades till 3 § sjölagen.

I sitt remissyttrande har Aerotransport utförligt diskuterat detta ämne. Det vore enligt vad bolaget anfört givetvis en stor fördel ur kreditsynpunkt för en beställare av luftfartyg, om något slag av privaträttslig inskrivning i

luftfartyg under byggnad kunde åstadkommas. Vid beställning av luftfartyg, i varje fall då det gällde de större trafikluftfartygen, hade beställaren i regel att erlägga avsevärda delbetalningar under byggnadstiden, vanligtvis 50 procent av köpeskillingen, medan äganderätten till det beställda överginge på beställaren först i samband med att slutbetalning skedde då flygplanet färdigställdes och levererades. Den i 3 § sjölagen åt en beställare av sjögående fartyg lämnade möjligheten att erhålla anteckning om förskott som lämnats under byggnadstiden innebure ett stärkande av beställarens rätt, och liknande bestämmelser för luftfartens del skulle därför ej vara utan visst intresse, ehuru det å andra sidan kunde vara tveksamt vilken praktisk betydelse ett sådant institut skulle kunna få. — Därest möjligheter skapades att erhålla inteckning i ett icke färdigbyggt luftfartyg, uppkomme frågan vem som skulle uttaga en dylik inteckning. Intill leveransen av fartyget tillkomme regelmässigt äganderätten tillverkaren, varför det syntes ligga närmast till hands att denne uttogte inteckningen. Genom att tillverkaren sålunda bereddes möjlighet att utnyttja det icke färdiga luftfartyget såsom kreditunderlag, borde tillverkarens behov av förskott från beställaren i motsvarande grad minska, varigenom beställaren indirekt skulle få en fördel av att inteckning kunde uttagas. — Man kunde vidare tänka sig en överlåtelse från tillverkaren till beställaren av äganderätten till det icke färdiga luftfartyget, varefter beställaren skulle kunna uttaga inteckning. Denna utväg syntes stöta på praktiska svårigheter. Man måste även räkna med att en tillverkare knappast skulle vara villig att medverka till en äganderättsövergång innan luftfartyget till fullo betalats eller garanti ställts för betalningen. — Slutligen kunde man tänka sig att beställaren redan vid kontraktets tecknande försäkrade sig om tillverkarens medgivande att, då luftfartyget nått det tillverkningsstadium att inteckning kunde uttagas, få inteckna luftfartyget till säkerhet för reverser som utfärdats av beställaren.

I den från bankföreningen överlämnade promemorian har yttrats att det i kredithänseende vore av icke ringa betydelse, att inteckning i luftfartyg under byggnad kunde beviljas under vissa förutsättningar. Ett förfarande i enlighet med ett föreliggande norskt förslag i sådan riktning syntes även för vårt vidkommande vara att förorda. Ält sådana inteckningsbestämmelser saknades hos oss i vad avsåge sjöförhållanden syntes närmast få anses utgöra en brist, vartill motsvarighet saknades i, bland annat, tysk sjörätt som erkände så kallade Bauhypotek. Det enligt 3 § sjölagen gällande institutet syntes knappast ha befunnits tillfyllest för att tillgodose kraven på erhållande av erforderlig kredit under byggnadstiden och i allt fall ej ha fått den användning i praktiken, som avsetts. Ett förfarande, som medgäve beviljande av inteckning i fartyg redan under byggnad och sådan intecknings fortsatta giltighet efter fartygets färdigställande, ansåges av naturliga skäl medföra fördelar i belåningshänseende.

Aerotransport har ytterligare betonat den praktiska svårigheten att kunna bestämma, när ett luftfartyg nått ett sådant byggnadsstadium att det borde kunna bli föremål för inteckning. Det syntes bolaget vara av värde att

något redogöra för tillverkningsproceduren i fråga om flygplan. Dessa byggdes så gott som undantagslöst i större eller mindre serier, och tillverkaren antingen iordningställde själv eller inköpte från underleverantörer de olika delar, som småningom hopfogades till färdiga flygplan. Fabrikanten hade sålunda samtidigt i lager delar och material för ofta ett stort antal flygplan. Det torde vara vanligt, att tillverkaren på ett relativt tidigt stadium angåve tillverkningsnumren på de flygplan i serien, som skulle levereras till de olika beställarna, och även, för skapande av ordning och reda i produktionsförhållandena inom fabriken, på ett eller annat sätt identifierade, vilka av de hos tillverkaren i lager liggande huvuddelarna som skulle infogas i varje flygplan. Ändringar i sistnämnda hänseende kunde dock av olika anledningar inträffa under tillverkningens gång. — I ett föreliggande norskt förslag skulle möjlighet att inteckna fartyget föreligga, när fartyget vore uppspantat eller nått ett motsvarande byggnadsstadium. På svenskt flygtekniskt håll lutade man snarare åt att anknyta ett flygplans »födelsedatum» till ett något senare inträffande faktum än fullbordandet av uppspantningen. Bortsett från att det vore vanskligt att avgöra vad som skulle anses motsvara uppspantningen då flygplanet eventuellt icke byggdes med spant, vore man böjd för att lägga vikt vid den tidpunkt, då själva flygkroppens ytterväggar byggts färdiga och sammanfogats samt flygkroppen flyttats ur sin byggnadsjigg. När man nått så långt kunde man också med större säkerhet fastställa, att flygplanet i fråga skulle levereras till en viss beställare, eftersom dennes hos tillverkaren vanligtvis förefintliga kontrollorgan besiktigat flygkroppen innan den monterades ur jiggen. Fram till denna tidpunkt, som i fråga om nu använda kommersiella flygplanstyper syntes kunna anses ligga vid ungefär hälften av hela tillverkningstiden, gjordes vidare flygplan inom samma serie lika, medan därefter flygplanen kunde, på grund av de olika beställarnas önskemål, förses med olika specialutrustningar i det ena eller andra hänseendet.

Då de sakkunniga vid förslaget utarbetande ånyo förehaft ämnet, hava de funnit de materiella skälen knappast tala för att nu införa inteckning i luftfartyg under byggnad. Att döma av vad i saken förekommit har man för närvarande i det praktiska livet näppeligen tillräcklig erfarenhet att bygga på för lagstiftningen. Svårlösta frågor att upptaga i detta sammanhang äro bland andra det av Aerotransport särskilt uppmärksammade spörsmålet, när ett under byggnad varande fartyg kan vederbörligen identifieras, samt problemet huru inteckning i luftfartyg under byggnad skall överföras till det färdiga fartygets upplägg i inskrivningsboken — automatiskt eller efter framställning av inteckningshavaren. Därvid måste särskilt uppmärksammas, att man icke åt sådan inteckning medger förmånsrätt i strid med inskrivningskonventionen. Verkställda försök att utarbeta lagutkast hava härjämte givit vid handen, att en lagstiftning i ämnet måste bli komplicerad och svårtillämplig.

Det synes även vara mindre följdriktigt att rättsligen reglera inteckning i luftfartyg under byggnad, medan inteckning i sjögående fartyg under

byggnad med hänsyn till förut berörda skäl icke medgivits. Redan ur denna synpunkt torde det vara lämpligast att med frågans avgörande får anstå till den översyn av lagarna om inteckning i fartyg och i luftfartyg, som lär bli ofrånkomlig sedan revisionen av fastighetsintektningsrätten har avslutats. Vidare torde böra framhållas, att inteckning i luftfartyg under byggnad endast utgör en del av det stora och svåra problemet om användande av föremål under tillverkning såsom kreditbas.

De sakkunniga hava i detta sammanhang tagit i betraktande möjligheten för tillverkare att skaffa sig kredit och för långivare att bereda sig säkerhet enligt kungl. förordningen den 13 april 1883 angående förlagsinteckning. Diskuterats har även utvägen att tillgodose föreliggande kreditbehov genom att i viss analogi med 3 § sjölagen införa stadgande om antecknande av förskott i penningar eller byggnadsämnen för byggande av luftfartyg jämte därav påkallad ändring i 17 kap. handelsbalken, en tanke som emellertid, såsom av det förut anförda framgår, icke vunnit helt understöd från det praktiska livets sida.

Vid slutligt överbäggande har man därför stannat vid att i förslaget icke upptaga bestämmelser om inteckning i luftfartyg under byggnad.

4 §.

Paragrafen motsvarar 2 § fartygsintektningslagen med allenast den ändringen, att i stället för uttrycket »det nummer, varunder fartyget är i fartygsregistret infört,» i det föreslagna stadgandet upptagits »fartygets nationalitets- och registreringsbeteckning». De sakkunniga hava nämligen icke funnit skäl frågå den hävdvunna principen, att fartygsregistrets särskilda nummer för luftfartygens del ersatts med en sådan, av allenast bokstäver sammansatt beteckning.

5 §.

Denna paragraf motsvarar 4 § första stycket fartygsintektningslagen.

Motsvarighet till det i 4 § andra stycket nämnda lag föreskrivna intyget, att fartygets registreringsnummer därå inhuggits, har ansetts icke behöva upptagas. Enligt vad den praktiska sakkunskapen upplyst, saknar nämligen en inhuggning av nationalitets- och registreringsbeteckning betydelse för lufträttens del. Det remitterade utkastet innehöll icke någon bestämmelse härutinnan, och någon erinran mot detta förhållande har ej framkommit i remissyttrandena.

6 §.

Paragrafen motsvarar 5 § fartygsintektningslagen. Med den ovan i motiven till 5 § omnämnda ståndpunkten, att motsvarighet icke erfordras till det i 4 § andra stycket fartygsintektningslagen föreskrivna intyget, har stadgandet kunnat inskränkas till den föreslagna lydelsen.

7 §.

Denna paragraf motsvarar i allt väsentligt 6 § första stycket samt 7 § första och andra styckena fartygsintektningslagen, sedan dock till en sär-

skild övergångsbestämmelse utbrutits stadgandet om viss lättnad i äganderättsprövningen beträffande fartyg som blivit infört i registret före lagens ikraftträdande samt vidare, såsom i det följande ytterligare utvecklas, perioden fem år i 7 § andra stycket förkortats till tre år.

I det remitterade förslaget till fartygsinteckningslag hade de nu ifrågasvarande stadgandena en — låt vara ofullständig — motsvarighet i 6 § första stycket. I detta lagrum stadgades, efter en inledning av i huvudsak samma innehåll som första stycket av den nu föreslagna paragrafen, att därest före den som medgivit inteckningen annan varit inskriven såsom ägare, inteckning ej finge beviljas, med mindre det styrktes, att den först inskrivne ägarens rätt övergått å den som medgivit inteckningen eller ock, där fartyget i fem år näst före ansökningen varit infört i registret, den som medgivit inteckningen funnes hava under hela den tiden varit inskriven i registret såsom ägare eller bevisligen härledde sin rätt från den som vid början av samma tid var i nämnda egenskap inskriven.

Till detta förslag yttrade departementschefen — som förordade att den för intecknings beviljande erforderliga äganderättsprövningen skulle ägarum i själva inteckningsärendet — bland annat följande: Ehuru den omständigheten, att någon vore i fartygsregistret inskriven såsom ägare av ett fartyg, ej alltid kunde anses tillfyllest ådagalägga hans befogenhet att låta inteckna fartyget, vore det därmed ej sagt, att all betydelse i avseende å äganderättsprövningen skulle fränkännas fartygsregistret. Att fartygsregistret angåve en person såsom ägare syntes i varje fall böra utgöra ett hinder emot fartygets intecknande på grund av medgivande utav någon annan. Vidare borde den första registreringen i och för sig anses utgöra tillräcklig bevisning om den därvid inskrivne ägarens åtkomst. Det låge nämligen i sakens natur, att då fråga första gången förekomme, huruvida ett fartyg skulle äga föra svensk flagga, bevisning om den uppgivne ägarens förvärv måste föras, och detta hade också iakttagits i gällande registreringsförordning, vilken såsom villkor för registrering uppställde ingivande av vissa handlingar som vore ägnade att styrka sökandens åtkomst. Vid detta förhållande och då, särskilt vad anginge från utlandet inköpta fartyg, det icke syntes skäligen kunna ifrågakomma att sträcka kravet på bevisning längre än att den fångeshandling, varigenom fartyget kommit i svensk ägo, företeddes, hade man ansett vidare bevisning om åtkomsten ej böra krävas av den först inskrivne ägaren. — Hade åter efter registreringen förändring i äganderätten inträtt, måste såsom regel fordras, att inteckningssökanden styrkte det eller de fång, genom vilka äganderätten från den först inskrivne ägaren övergått å den, som medgivit inteckningen. Som emellertid fall kunde tänkas, då detta villkor kunde bliva för sökanden överhövan betungande och någon gång kanske omöjliggöra inteckning, samt en inskrivning, som under längre tid lämnats oklandrad, syntes erbjuda tillräckliga garantier från rättsäkerhetens synpunkt, hade från regeln om åtkomstens fullständiga ådagaläggande ansetts kunna göras det undantag, att om den som medgivit inteckningen, ensam eller i förening med dem från vilka han bevisligen

härledde sin rätt, under fem år stått inskriven såsom ägare samt klander å åtkomsten ej förekommit, vidare bevisning därom ej tarvades.

I Högsta domstolen avgåvos vid lagförslaget provning olika yttranden. I vad dessa avsågo inteckning i fartyg, som vid lagens tillkomst redan registrerats, torde de kunna här förbigås. I övrigt yttrade en ledamot av Högsta domstolen — vilken uttalade att det varit önskligt att i samband med förslaget till lag om inteckning i fartyg avgivits förslag till en registreringslag, som kunnat medföra för framtiden mera betryggande föreskrifter för inteckningsväsendet och som, motsvarande förordningen om lagfart å fång till fast egendom, torde kunnat anordnas vid sidan av gällande registreringsförordning — bland annat att sådant förslaget nu föreläge och utan hänsyn till huru med redan registrerade fartyg kunde komma att förhålla sig, borde, då fråga vore att inteckna efter lagens tillkomst registrerade fartyg, själva inskrivningen i och för sig icke medföra befrielse från att vid inteckningsdomstolen styrka äganderätten. Efter en undersökning av vad som härutinnan borde krävas i olika fall drogs i yttrandet, såvitt nu är i fråga, sammanfattningsvis den slutsatsen, att inteckning i registrerat fartyg borde få beviljas på medgivande dels av den vid fartygets registrering antecknade ägaren, såvitt denne bevisligen byggt fartyget eller inköpt det från utlandet, dels av annan som vid fartygets registrering eller därefter antecknats såsom ägare, såvitt denne visade att han härledde sin rätt från den som bevisligen byggt fartyget eller inköpt det från utlandet, dels slutligen av den som under fem år näst före ansöknings om inteckning varit inskriven såsom ägare eller bevisligen härledde sin rätt från den, som vid början av samma tid var inskriven såsom ägare.

En annan ledamot av Högsta domstolen fann den i förslaget antagna grundsatsen, enligt vilken äganderättsprövningen skulle ske först då inteckning söktes, följdriktigt skola medföra, att vid inteckningsfrågans behandling skulle krävas utredning angående hela äganderättsföljden allt från det fartyget byggdes. Det vore emellertid nödvändigt att eftergiva något av denna fordran. Att därigenom möjligheten av intecknings erhållande genom pantförskrivning av obehörig person ökades vore givet, men det torde vara från systemet oskiljaktigt. Man borde dock icke gå så långt som förslaget utan uppställa något strängare fordringar än vad det innehöller. Det nyss refererade yttrandet åberopades därutinnan, dock borde allenast registrering, även om viss tid därefter förflutit, icke i något fall anses såsom tillräcklig att bestyrka äganderätten. Därutöver syntes åtminstone böra fordras utredning därom, att den uppgivne ägaren eller hans fångesmän oklandrat besuttit fartyget under viss, ej alltför kort tid efter det registreringen blivit allmänneligen kungjord.

Två andra ledamöter av Högsta domstolen biträdde i huvudsakliga delar vad de ledamöter yttrat, vilkas uttalanden nyss refererats.

I propositionen till 1901 års riksdag behölls den tidigare lydelsen av 6 §. Däremot föranledde vissa av de inom Högsta domstolen i avseende å näm-

da paragraf framställda anmärkningarna förslag till ändrad lydelse av 2 § sjölagen.

Det särskilda riksdagsutskott, till vilket propositionen hänvisades, tillstyrkte i sitt första utlåtande bifall till propositionen i denna del, men sedan kamrarna stannat i olika beslut i avseende å lydelsen av 2 § sjölagen och denna i utskottets senare förslag i visst avseende ändrats, fingo 6 och 7 §§ i sammanhang därmed undergå en jämkning, som — jämväl med avseende å 37 § fartygsinteckningslagen — ansågs hava sin vikt i fråga om framhållandet av registreringens betydelse.

I det remitterade utkastet anslöt man sig till den ståndpunkt, som intagits i fartygsinteckningslagen.

Uti de förklarande anmärkningarna till det remitterade utkastet redogjordes för tillkomsten av fartygsinteckningslagen i detta avseende. Det framhölls dessutom att med hänsyn till, bland annat, luftfartygens kortare livslängd än de sjögående fartygens viss tvekan rått, huruvida den i utkastet upptagna femårsperioden vore fullt lämplig på förevarande område eller borde förkortas.

I remissyttrandena hava olika meningar gjort sig gällande i nyss berörda fråga. Å ena sidan har luftfartsstyrelsen framhållit att det förhållandet, att luftfartygens livslängd vore kortare än de sjögående fartygens, icke borde föranleda att perioden förkortades. Å andra sidan har Aerotransport funnit en väsentlig avkortning av perioden böra övervägas, emedan perioden med hänsyn till flygplanens livslängd vore så lång, att den i hög grad syntes förringa värdet av stadgandets bestämmelser i övrigt. Även i den från bankföreningen överlämnade promemorian har en liknande inställning redovisats: för det fall att den föreslagna ordningen för äganderättsprövningen slutgiltigt bibehölles, föreläge skäl att förkorta femårsfristen, förslagsvis till två eller tre år.

Vid avfattandet av förslaget har man, såsom tidigare anmärkts, förmenat tiden lämpligen kunna förkortas till tre år. Härvidlag har främst tagits i beaktande den rörlighet, som utmärker omsättningen på hithörande område, och det förhållandet, att luftfartyg mer än de flesta slag av lösögenom äro ägnade att ådraga sig uppmärksamhet och därför icke gärna kunna utnyttjas i hemlighet. Invändningar mot förkortningen av tiden torde därför knappast vara befogade.

Slutligen må anmärkas, att man ansett termen »inskriva» böra uteslutande förbehållas den privaträttsliga registreringen av rättigheter.

8 §.

Stadgande i detta ämne fanns ej upptaget i det remitterade utkastet. I anmärkning till detta utkast fästes emellertid uppmärksamheten vid frågan, av vem eller vilka medgivande borde krävas för att inteckning i ett genom avbetalningsköp överlåtet luftfartyg skulle få meddelas. Härvid uttalades att varken avbetalningssäljaren eller avbetalningsköparen vore ensam be-

rättigad att lämna medgivande. Tillika hänvisades till vad 1903 års lagberedning i sitt år 1907 avgivna förslag till jordabalk II vid 2 kap. 9 § i förslaget till lag om inskrivning av rätt till fast egendom yttrat rörande villkorlig överlåtelse av fastighet.

Frågan beröres i två av de avgivna remissyttrandena, vari uttalas önskvärdheten av lagbestämmelser i ämnet.

De sakkunniga hava trots de uttalade önskemålen böra tillgodoses i den mån de åsyfta att genom ett uttryckligt stadgande avstänga avbetalningsköparen från möjlighet att inteckna fartyget. Detta har ansetts lämpligen kunna ske genom en bestämmelse av liknande innehåll som vad nämnda lagberedning för fastighetsrättens del föreslagit i 15 kap. 8 § andra stycket av det slutliga förslaget till jordabalk. Ehuru man främst åsyftat fall av avbetalningsköp, uppnår man dock genom att välja en sådan lösning den fördelen, att åt stadgandet gives en längre gående räckvidd.

Den föreslagna bestämmelsen lär, som nämnts, betaga avbetalningsköparen möjlighet att inteckna fartyget. Obehöriga inteckningsåtgärder från avbetalningssäljarens sida torde den däremot icke kunna förhindra. Man har emellertid förmenat att köparen härvidlag är i tillräcklig mån skyddad genom att säljaren kan ådraga sig ansvar jämlikt 22 kap. 6 § strafflagen för behörighetsmissbruk. Den sålunda intagna ståndpunkten torde måhända i viss mån vara ägnad att motverka avbetalningsköp beträffande luftfartyg, något som synes väl förenligt med de sakkunnigas ovan vid 3 § redovisade inställning till sådana avtal.

Då en bestämmelse såsom den nyss avhandlade föreslås i lagtexten, har man ansett konsekvensen fordra att en regel upptages även för det fall att den uppgivne ägarens rätt grundas å testamente, dom eller annan handling, som tager åt sig laga kraft. På grund härav har även för detta fall föreslagits ett stadgande i överensstämmelse med 1903 års lagberednings förslag till 15 kap. 8 § första stycket jordabalken.

9 §.

Stadgandet motsvarar den i 7 § tredje stycket fartygsinteckningslagen upptagna regeln och torde icke fordra närmare motivering.

10 §.

Med denna paragraf må jämföras 8 § fartygsinteckningslagen.

I det remitterade utkastet gjordes den avvikelser från fartygsinteckningslagen att, i likhet med vad i 13 § inteckningsförordningen föreskrives för motsvarande fall, föreslogs att ansökningen skulle i stället för att avslås förklaras vilande i avbidan på målets utgång, och hänvisades i de vid remissen fogade anmärkningarna till uttalanden inom Högsta domstolen vid granskningen av förslaget till fartygsinteckningslag.

I dessa uttalanden, som omfattades av fyra av de i granskningen deltagande sju ledamöterna, framhölls hursom stadgandet att ansökningen skul-

le avslås lätteligen kunde lända till förfång för den som lämnat försträckning mot utfästelse av inteckning i fartyg. Inteckningsväsendet syntes bliva bättre tillgodosett med en föreskrift i likhet med vad i fråga om fast egendom vore stadgat. Särskilt påpekades att, om klandertalan bifölles, det torde ligga i vindikantens intresse att därom göra anmälan vid domstolen.

De sakkunnigas åsikt att ansökningen bör förklaras vilande i stället för att avslås har vunnit stöd i de avgivna remissyttrandena.

Då den mening som, enligt vad nyss anförts, på sin tid framfördes inom Högsta domstolen syntes de sakkunniga vara riktig, hava de vidblivit den i det remitterade utkastet intagna ståndpunkten.

Att man anknutit den i paragrafen upptagna fristen till inskrivningsdag står i överensstämmelse med 10 § i 1932 års inskrivningslag.

11 §.

Detta stadgande motsvarar andra och tredje styckena i 6 § fartygsinteckningslagen.

I förslaget till nämnda lag hade de nu ifrågavarande bestämmelserna intagits såsom 7 § i en med den slutliga avfattningen i huvudsak överensstämmande form, som dock i propositionen något jämkades med hänsyn till vissa anmärkningar vid förslagets behandling inom Högsta domstolen. I motiven till lagrummet yttrades, att de rättsgrundsatser, som hos oss gjort sig gällande beträffande besittningstagandets betydelse såsom skydd för förvärv av lösegendom, ej torde, därest den nu ifrågasatta formen för fartygsförpantning bleve införd, vara tillräckliga för att skydda en köpare av fartyg emot förpantningsåtgärder från förre ägarens sida. Det syntes därför vara nödvändigt att bereda köparen en utväg att därutinnan betrygga sin rätt. Å andra sidan syntes ej heller den, som mottog en pantförskrivning i fartyg såsom säkerhet, böra lida rättsförlust i följd av en äganderättsöverlåtelse, varom han ej kunnat äga kännedom. För att tillgodose den enes som den andres rätt syntes en regel, motsvarande den som för enahanda fall gällde beträffande fast egendom, böra tillämpas, och i detta hänseende hade föreslagits, att inteckning på grund av förre ägarens medgivande ej finge beviljas, sedan nye ägaren anmält sitt fång till fartygsregistret, men att däremot anmälan, som gjordes å en senare dag än inteckningen söktes, ej utgjorde hinder för dess beviljande.

Mot de sålunda anförda grundsatserna framkom vid behandlingen inom Högsta domstolen ingen annan anmärkning än att en ledamot ansåg att rättigheten till inteckning i det fall, att före ansökningen anmälan om överlåtelse av äganderätt gjorts men blivit avslagen genom beslut som ej vunnit laga kraft eller ännu ej prövats, borde göras beroende av det slutliga beslutet över anmälningen.

Vid 7 § ovan har berörts, hurusom avfattningen av, bland annat, 6 och 7 §§ fartygsinteckningslagen sedermera jämkades under riksdagsbehandlingen.

Det remitterade utkastet avfattades i enlighet med fartygsinteckningslagen. Någon erinran häremot har icke framkommit i remissvaren.

Anledning har icke syntts föreligga att frångå den ståndpunkt som intogs vid tillkomsten av fartygsinteckningslagen.

Med dag förstås i denna paragraf liksom i de båda närmast följande inskrivningsdag, jämför bland annat 44 § i förslaget.

12 §.

Paragrafen överensstämmer, bortsett från vissa redaktionella jämkningar, helt med 9 § fartygsinteckningslagen.

13 §.

Paragrafen utgör en motsvarighet till 10 § första stycket fartygsinteckningslagen. Jämföras må 38 § i förslaget.

Om intecknings verkan och omfattning.

14 §.

Första stycket av det föreslagna lagrummet äger motsvarighet i stadgande i första stycket av 1 § fartygsinteckningslagen.

Det föreslagna andra stycket överensstämmer till tankegången med 13 § samma lag, men är avfattat med ledning av inskrivningskonventionen art. XVI, enligt vilken uttrycket »luftfartyg» i konventionen omfattar flygkroppen, motorer, propellrar, radioutrustning och vad i övrigt är avsett att användas å luftfartyget, vare sig det är anbragt däri eller tillfälligt skilt därifrån.

För en rätt förståelse av denna artikel torde jämförelse böra ske med den nedan vid 16 § behandlade art. X i konventionen. I sistnämnda artikel omnämnas reservdelar till luftfartyg, varmed avses föremål som förvaras för att anbringas i luftfartyg i stället för delar eller föremål som borttagits därifrån.

Av de båda artiklarna framgår, att exempelvis en flygplansmotor enligt sin art kan vara tillbehör till luftfartyg, vare sig anbragt i fartyget eller tillfälligt skilt därifrån, eller ock reservdel till sådant fartyg. Tillbehör torde kunna sägas vara avgränsade från reservdelar därigenom, att de mer omedelbart äro bestämda för bruk, vare sig tillfälligt eller stadigvarande, i visst fartyg.

Ett med andra stycket i stort sett överensstämmande stadgande var upptaget i det remitterade utkastet. Dock saknades motsvarighet till de i inskrivningskonventionen upptagna orden »installed therein», varmed må jämföras den franska textens uttryck »fassent corps avec lui».

I avgivet yttrande har Aerotransport uttalat sig angående vilka delar pant-rätten borde omfatta. Enligt konventionen art. XVI syntes man till tillbe-

hör vilja räkna endast sådant som normalt vore installerat i flygplanet. Lösa tillbehör skulle sålunda icke innefattas under panträtten. Utkastet syntes emellertid gå längre än konventionen och medgiva att även annat än i flygplanet »installerade» saker skulle kunna bli föremål för panträtten. I ett flygplan inginge ett stort antal i den så kallade grundspecifikationen upptagna komponenter, vilka vore mer eller mindre fast installerade i flygplanet och i stort sett torde motsvara de delar som enligt konventionen skulle omfattas av panträtten. Till flygplanet hörde emellertid även viss lös standardutrustning, för de av bolaget ägda fartygen av typen Douglas DC-6 representerande vid inköpet ett belopp av omkring 15 000 kronor för fartyg. Dessa utrustningsdetaljer, exempelvis nycklar, pärmar, instrumentväskor, syrgasmasker, reservlampor, radioreservdelar, sjukvårdslådor, eldsläckare, nödstege och fallskärmsljus, syntes knappast vara täckta av konventionen men kunde väl tänkas ingå under tillbehörsbegreppet i utkastet. Ett trafikflygplan vore dessutom under färd försett med bensin och olja samt mat och dryck ävensom med viss utrustning för serveringen och servicen i övrigt ombord, såsom tallrikar, knivar, gafflar och dylikt. I klarhetens intresse syntes det vara önskvärt, om i lagtexten eller kommentarerna ytterligare riktlinjer lämnades för vad som skulle räknas till tillbehör ur panträttssynpunkt. — Utkastet ginge ut på att panträtten omfattade tillbehör, även om de vore tillfälligt skilda från luftfartyget. Det förekomme regelmässigt att åtskilliga i ett flygplan ingående aggregat och andra delar avlägsnades från flygplanet. Så vore fallet vid de regelbundet återkommande översyner, som ett flygplan måste undergå för att hållas i ett driftsmässigt tillfredsställande skick. Sålunda utbyttes exempelvis motorer och andra aggregat med vissa tidsintervaller. Dessa bortmonterades då från flygplanet och intoges på verkstad för att genomgå översyn och kontroll. För att flygplanet icke skulle behöva stå oanvändbart längre tid än som vore oundgängligen nödvändigt, inmonterades däri andra motsvarande enheter än de som vid tillfället tagits bort från planet, och de sistnämnda upplades i lager efter det att de iordningstälts. — Utom vid dessa regelbundet återkommande översyner kunde givetvis en motor eller annan del av flygplanet få bortmonteras i händelse av inträdande fel, och den felaktiga delen ersattes av tidsskäl jämväl vid sådana tillfällen oftast av en motsvarande enhet från lagret. — Upplysningsvis kunde nämnas, att det inom Scandinavian Airlines System alltid vore möjligt att konstatera, vilket av de olika tillbehören av samma slag, som senast suttit i ett visst flygplan, då detta mycket noga uppföljdes genom den för varje flygplan förda förteckningen över planets utrustning.

Även i den från bankföreningen överlämnade promemorian har förklarats, att det i klarhetens intresse förefölle lämpligt att i lagtexten upptaga bestämmelser i anslutning till konventionen.

Såväl i Aero transports yttrande som i den nyssnämnda promemorian har vidare betonats önskvärdheten av att äganderättsförbehåll ej finge göras gällande mot en inteckningshavare. I promemorian har därvid särskilt fram-

hållits att detta förefölle så mycket mera lämpligt, som rättspraxis i vad gällde tillämpningen av fartygsinteckningslagen syntes tendera att gå i sådant riktning.

Vid förslaget utformande har man ansett riktigt att tydligare ansluta texten till det av konventionen använda uttrycket »installed therein» genom att utsäga, att de av panträtten omfattade tillbehören skola hava »anbragts i fartyget». Genom detta uttryck har man önskat från panträtten utesluta sådana föremål som de flesta av de av Aerotransport nämnda, såsom utrustningsdetaljer betecknade föremålen. Givet torde emellertid vara, att i den mån sådana föremål skola finnas ombord å fartyget för att detta skall anses luftvärdigt, de äro att inräkna bland fartygets tillbehör.

Vidare upptager förslaget stadgande om ogiltighet av äganderättsförbehåll i vissa fall. I sistnämnda avseende har man sökt viss anknytning till det av den nu verksamma lagberedningen i dess år 1947 framlagda förslag till jordabalk 2 kap. 7 § föreslagna stadgandet om ogiltighet av äganderättsförbehåll i fråga om tillbehör till fastighet.

Förslaget uttalar angående äganderättsförbehållets verkan endast att villkoret ej må göras gällande mot inteckningshavaren. Man har ansett det bäst överensstämja med den föreslagna lagens karaktär att lämna öppet, huruvida äganderättsförbehåll kan vara giltigt i andra situationer.

15 §.

Under förarbetena till inskrivningskonventionen förfäktades särskilt från nordamerikanskt håll med mycken iver nödvändigheten av att medgiva gemensamma inteckningar. Det anfördes sålunda, att finansvärlden vore villig att bevilja lån å luftfartyg upp till 80 procent av inköpsvärdet, om fartygen kunde gemensamt intecknas, men att i motsatt fall lånemöjligheten bleve betydligt mindre. Risker för långivaren å enstaka luftfartyg vore nämligen väsentligen större än när belåningen omfattade ett flertal fartyg, emedan risken i sistnämnda fall bleve mera fördelad.

I enlighet därmed föreslogs i det remitterade utkastet möjlighet att gemensamt inteckna flera fartyg.

Rörande gemensam intecknings rättsverkan anfördes i de förklarande anmärkningarna till utkastet, att man under förarbetena till konventionen avisat ett förslag att vid exekutiv försäljning skulle av fordran, som vore intecknad i flera fartyg, tagas i beräkning endast vad som belöpte å det utmätta fartyget i förhållande till den totala vikten av samtliga de intecknade fartygen. Borgenären kunde sålunda utsöka hela beloppet ur ettvarit av fartygen.

Det framhölls särskilt i anmärkningarna att det föreslagna utkastet i formellt avseende nära anslöte sig till 281 § sjölagen.

Aerotransport har i sitt remissyttrande anført, att det ur kreditsynpunkt uppenbarligen vore av stort värde, om möjlighet öppnades till erhållande av gemensamma inteckningar i flera flygplan med varje intecknat flygplan primärt solidariskt ansvarigt för hela det intecknade beloppet.

I den från bankföreningen överlämnade promemorian har framhållits att det föreslagna systemet med gemensam inteckning i flera luftfartyg, vilka hade att svara primärt solidariskt för inteckningens hela belopp, vore av betydande värde för kreditgivningen. Möjligheterna att lämna lån mot luftfartygshypotek komme vid en sådan ordning, bland annat med hänsyn till den större riskfördelningen, att icke oväsentligt utökas. Förfarandet vore även ägnat att spara stämpelkostnader, enär eljest vid belåning av flera luftfartyg separata inteckningar däri måhända påfordrades till sammanlagt belopp icke oväsentligt överstigande lånesumman.

Förslaget intager samma ståndpunkt som det remitterade utkastet. Liksom i 281 § sjölagen saknas bestämmelser om regressrätt.

16 §.

Denna och följande paragraf sakna motsvarighet i fartygsinteckningslagen. Stadgandena äro emellertid tillkomna på grund av innehållet i inskrivningskonventionen art X. Enligt paragraf 1 i denna artikel gäller att, därest en i ett luftfartyg inskriven rättighet, vilken är av beskaffenhet som angives i art. I och innehaves såsom säkerhet för betalning av gäld, enligt lagen i den fördragsslutande stat där fartyget är registrerat omfattar jämväl reservdelar (»spare parts») upplagda på en eller flera särskilt angivna platser, rättigheten skall i samma omfattning erkännas av alla fördragsslutande stater. Förutsättning härför är emellertid att reservdelarna förbliva på angivna platser samt att å sådan plats ändamålsenligt tillkännagivande är offentlig anslaget till upplysning för tredje man om beskaffenheten och omfattningen av den rättighet som besvärar reservdelarna med angivande tillika av namnet å rättighetens innehavare och hans adress samt av den inskrivningsbok i vilken rättigheten är inskriven. Det stadgas vidare, såvitt nu är i fråga, dels i paragraf 2 att en förteckning angivande arten och det ungefärliga antalet av reservdelarna skall fogas till eller intagas i den inskrivna handlingen ävensom att reservdel må ersättas av liknande reservdel utan att borgenärens rätt därigenom rubbas, dels ock i paragraf 4 att med reservdelar i artikeln avses delar av luftfartyg ävensom motorer, propellrar, radioutrustning, instrument, redskap, andra tillbehör, delar av vad sålunda angivits samt i övrigt andra föremål, av vad slag de vara må, som förvaras för att anbringas i luftfartyg i stället för delar eller föremål som borttagits därifrån.

Vid remissen av det förberedande utkastet framhölls, hurusom under de internationella förarbetena vikten av att kunna utsträcka inteckningarna till att omfatta jämväl reservdelar starkt understrukits av, framför allt, Amerikas Förenta Stater. Ytterligare påpekades, att då man hade anledning antaga att en sådan uppfattning delades av svenska långivare, man i utkastet försökt framlägga en reglering trots de juridiska betänkligheter, som mötte ur vissa synpunkter.

Det yttrades vidare i anmärkningarna till det remitterade utkastet, att vissa stadganden kunde framhållas såsom utgörande paralleller till vad de

sakkunniga föreslagit. Sålunda nämndes 1 § kungl. förordningen den 15 oktober 1880, innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, inteckning och utmätning av järnväg, så ock i fråga om förvaltning av järnväg under konkurs. Likaså hänvisades till bestämmelsen i 2 kap. 24 § lagen den 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom, att om jordägaren lämnat arrendatorn kreatur eller redskap till fastighetens bruk och visst värde är satt å vad sålunda lämnats, arrendatorn är pliktig att under arrendetiden städse å fastigheten hålla sådana lösören, motsvarande för vartdera slaget i värde vad han mottagit, och att dessa lösören utan särskilt förbehåll skola tillhöra jordägaren, ändå att andra sättas i stället för dem som blivit lämnade. Det erinrades ock om vad 1903 års lagberedning på sin tid anförde till försvar för nämnda 24 §, att ehuru från gällande rätts allmänna ståndpunkt principiellt berättigande icke kunde fränkännas vissa mot ifrågakomna rättsinstitut framställda anmärkningar, detta förhållande icke syntes böra avskräcka från upptagande av ett rättsinstitut som vore av verkligt praktiskt behov påkallat, såvida åt detsamma kunde givas fast utstakade gränser.

I remissvaren har någon erinran icke framkommit mot att medgiva inteckning jämväl i reservdelar. Fastmera yttras i den från bankföreningen överlämnade promemorian, att de sakkunnigas ståndpunkt ur långivaresynpunkt vore att betrakta med tillfredsställelse. Förhållandet syntes nämligen vara det, att för luftfartsnäringen föreläge ett verkligt behov av att använda, förutom luftfartyg, även värdefulla reservdelar därtill såsom kreditobjekt.

De sakkunniga äro väl medvetna därom, att vissa principiella betänkligheter och praktiska svårigheter kunna vara förbundna med att införa institutet inteckning i reservdelar. Då betydande praktiska fördelar skulle uppnås därmed och full överensstämmelse vinnas med konventionens ståndpunkt, hava de dock — i väsentlig överensstämmelse med lagberedningens ovan berörda inställning — ansett sig böra, med vidhållande av den i det remitterade utkastet intagna åsikten, föreslå att möjlighet till inteckning i reservdelar meddelas.

Med första och andra styckena i förevarande paragraf avses att återgiva huvuddelen av de bestämmelser i första och andra paragraferna av konventionen art. X, vilka ansetts böra erhålla motsvarighet i den svenska lagtexten.

Beträffande särskilda här mötande spörsmål må följande framhållas.

Såsom avfattningen av första stycket giver vid handen, åsyftas icke att tillskapa någon självständig inteckning i reservdelar. En förutsättning för meddelande av inteckning i reservdelar är fastmera, att inteckning meddelats eller samtidigt meddelas i ett eller flera luftfartyg. Denna ståndpunkt intogs redan i det remitterade utkastet.

I den från bankföreningen överlämnade promemorian har emellertid lämpligheten av denna inställning ifrågasatts. Framhållits har hurusom enligt det remitterade utkastets text en inteckning kunde dödas i allt utom

i reservdelar, därvid dock påpekats att denna fråga i de förklarande anmärkningarna till utkastet lämnats öppen. Blev denna bestämmelse slutligen godtagen, syntes något motiv för att icke medgiva självständig pantsätt i reservdelar knappast kunna föreligga. En sådan ordning syntes innefatta en fördel i belåningshänseende, även med hänsyn till den omständigheten att man väl ofta svårigen kunde hänföra ett pantsatt reservdelslager just till det eller de luftfartyg, vari inteckning beviljats. En ovillkorlig kombination av inteckning av de båda slagen kunde därför stundom framstå såsom i någon mån konstlad. Någon anledning att utesluta möjligheten av gemensam inteckning i luftfartyg och reservdelar syntes däremot icke föreligga.

Å andra sidan har Aerotransport förklarat att det i det remitterade utkastet konstruerade institutet inteckning i reservdelar torde utgöra den värdefullaste formen för reservdelsinteckning och ginge i linje med konventionen, som icke tillerkände självständiga reservdelsinteckningar internationellt skydd.

För en utsträckning av den ifrågasatta bestämmelsen därhän, att man medgäve självständig inteckning i reservdelslager, torde visserligen goda skäl kunna anföras. Då emellertid, såsom ock av Aerotransport särskilt framhålles, en sådan utsträckning icke står i full överensstämmelse med konventionen, synes den böra avböjas även för inhemska förhållanden. I enlighet härmed ansluter sig förslaget till det remitterade utkastet.

Beträffande frågan om dödande av inteckning i allt utom reservdelar må hänvisas till vad nedan vid 22 § anföres.

Såsom av förslagets ordalydelse framgår, avses därmed fartygsägaren tillhöriga reservdelar. En sådan begränsning har ansetts främja ordning och reda och bland annat medföra möjlighet att undvika särskilda upplägg för reservdelarna i inskrivningsboken. Under förarbetena har man vidare funnit det i enkelhetens intresse vara önskvärt, om man, på sätt skett i 3 § andra stycket i fråga om inteckning i luftfartyg, kunde förbjuda inteckning i lott i reservdelslager. Det remitterade utkastet innehöll icke någon särbestämmelse beträffande sådan lott. I sitt yttrande över detta utkast har emellertid Aerotransport anmält, att jämlikt bestämmelserna i konsortialavtalet för Scandinavian Airlines System reservdelarna skulle ägas av detta konsortium, i vilket de svenska, danska och norska moderbolagen ägde ideella andelar. Det vore ett problem av utomordentlig vikt, som syntes böra allvarligt övervägas, huruvida icke tillgång borde beredas till inteckning i äganderätt till ideell andel i reservdelar.

De sakkunniga hava förmenat det ur praktisk synpunkt vara av betydande vikt, att möjlighet beredes moderbolagen i det nyssnämnda konsortiet, hos vilka äganderätten till luftfartygen kvarstår, att lämna även reservdelar som säkerhet. På grund härav har man trots förut anförda betänkligheter i förslaget upptagit bestämmelse att inteckning må kunna meddelas även i fartygsägaren tillkommande lott i reservdelslager. Man har trott

detta medföra mindre olägenhet än att, vilket eljest skulle varit nödigt, eftergiva kravet på att reservdelarna skola vara fartygsägarens tillhörighet.

Inteckning i lott i reservdelslager torde vid utsökning enligt svensk rätt föranleda, att den ideella andelen i lagret — eller eventuellt endast i viss del av lagret — göres till föremål för exekution, varvid förvärvaren av den ideella andelen inträder som delägare. Huruvida liknande principer eller något system med utbrytning av lotten före exekutiv försäljning kommer att tillämpas vid exekution utomlands, torde här kunna lämnas öppet.

Såsom framgår av anmärkningarna till det remitterade utkastet har under förarbetena diskuterats, vilken utredning rörande äganderätten till reservdelar som borde krävas för beviljande av teckning i sådana delar. Man har förmenat att kravet på utredningens fullständighet måste sättas något lägre beträffande reservdelar än beträffande själva luftfartygen. Vissa försök hava gjorts att låta detta komma till uttryck i lagtexten. Under överbägande har sålunda varit att uttala att teckning i reservdelar icke finge meddelas, med mindre det finge antagas att den som medgivit teckningen vore ägare till reservdelarna. På en annan tänkbar lösning fästes uppmärksamheten i ett i det remitterade utkastet inom parentes upptaget stadgande, nämligen att teckning i reservdelar icke finge meddelas, med mindre i ärendet företeddes skriftligt, av vittnen styrkt intyg om förteckningens riktighet från den som hade reservdelarna i sin vård.

Mot sistnämnda lösning har emellertid framkommit viss kritik från Aero-transportens sida.

Då man, såsom i nyssberörda yttrande även framhållits, synes hava anledning antaga att den, som avser att bevilja försträckning mot säkerhet av teckning i reservdelar, skaffar sig erforderlig kännedom om den erbjudna säkerheten och då frågan sålunda torde sakna större praktisk betydelse, har särskilt stadgande ansetts kunna undvaras.

Förslaget upptager i likhet med konventionen det kravet, att reservdelarna till art och ungefärligt antal skola förtecknas i fordringshandlingen eller i därvid fogad bilaga. Ordet »ungefärligt» lærer utvisa att fordringarna härvidlag icke få ställas för högt. Man har därför trott att i praktiken fog knappast kommer att visa sig för vissa av Aero-transport i remissyttrandet uttalade farhågor, att reservdelslagren i rätt stor utsträckning icke skulle kunna bli föremål för teckning enligt de föreslagna bestämmelserna, eftersom bland reservmaterielen även inginge exempelvis sådant som nitar, skruvar, bultar, plåt, metallämnena och annat dylikt som, i varje fall av praktiska skäl, icke torde kunna till art och antal förtecknas. I de särskilt angivna fallen torde en antalsberäkning efter vikt eller en annan ungefärlig uppgift å partiets myckenhet vara tillräcklig.

Förslaget upptager lika litet som konventionen någon oeftergivlig fordran på specifikation av huru många av de pantförskrivna reservdelarna som äro upplagda på varje särskild plats. Uppenbarligen bör emellertid hänsyn tagas till innehållet i den handling, varigenom reservdelarna pantförskrivas.

Aerotransport har i sitt remissyttrande funnit förslaget's tystnad på denna punkt utgöra en fördel, eftersom på ett ställe upplagda reservdelar ej sällan flyttades från den ursprungliga förvaringsplatsen till en annan, exempelvis från huvudförrådet vid företaget's bas till en utestation eller vice versa, eller från en utestation till en annan. Det borde emellertid uppmärksammas, att konkurrens mellan olika inteckningar kunde tänkas uppstå med hänsyn till att samma slags reservdelar användes till olika flygplan och i viss utsträckning till olika flygplanstyper.

Anmärkas må att förslaget såtillvida avviker från det remitterade utkastet, som uttrycket »på en eller flera angivna platser» blivit ersatt med »på angivna platser». Någon saklig skillnad är emellertid därmed icke åsyftad; avvikelserna är av rent redaktionell natur.

Liksom det remitterade utkastet uppställer förslaget det kravet, att förvaringsplatserna för reservdelarna skola vara belägna i Sverige eller i stat som biträtt inskrivningskonventionen. Mot detta krav har Aerotransport i sitt remissyttrande anfört, att det icke kunde förutses vilka stater utav dem, där Scandinavian Airlines System hade reservdelar upplagda, som komme att biträda konventionen, och att de av konsortiet på främmande flygstationer utplacerade reservdelslagren representerade mycket stora värden. Man syntes därför böra ytterligare överväga möjligheten av att kunna inteckna reservdelar liggande även i icke-konventionsstater. Därför talade kreditgivarens intresse av att samtliga i övrigt inteckningsbara reservdelar, som hörde till ett visst eller vissa flygplan och som vore nödvändiga för ett ändamålsenligt utnyttjande av flygplanet eller flygplanen, omfattades av panträtten.

De sakkunniga finna de av bolaget framförda synpunkterna betydelsefulla. Emellertid står enligt de sakkunnigas mening vad sålunda ifrågasatts näp- peligen i överensstämmelse med konventionens ståndpunkt i detta avseende. Att befara är för övrigt, att i avsaknad av stöd i konventionen ett stadgan- de i den av Aerotransport antydda riktningen i praktiken skulle visa sig hava ringa värde.

17 §.

Paragrafens första stycke saknade motsvarighet i det remitterade utkastet. Stadgandet, som upptagits i tydlighetens intresse, står i överensstämmelse med konventionens andemening. Det har varit ifrågasatt att direkt utsäga, att de intecknade reservdelarna skulle jämte fartyget häfta för den intecknade fordringens hela belopp. Man har emellertid befarat, att en sådan formulering skulle kunna föranleda ett icke avsett antagande att frågan, huruvida beloppet i dess helhet finge uttagas ur reservdelarna utan samtidig eller föregående exekution i fartyget, lämnats öppen.

I anknytning till det nyss sagda må framhållas, att man under förarbetena till förslaget utgått från att utmätningssåtgärd icke med nödvändighet måste rikta sig mot hela det intecknade reservdelslagret utan må in-

skränkas till enstaka delar av detta. Jämföras må 66 § i förslaget till lag om ändring i vissa delar av utskökningslagen.

Motsvarighet har i detta sammanhang icke upptagits till den i 14 § andra stycket föreslagna bestämmelsen, att därest tillbehör till luftfartyg förvärvats under villkor att överlåtaren skall äga återtaga det, om förvärvaren åsidosätter vad honom åligger, eller att äganderätten därtill skall förbli hos överlåtaren intill dess betalning erlagts eller annan förutsättning uppfyllts, villkoret ej må göras gällande mot inteckningshavaren. Detta sammanhänger med den ovan vid 14 § berörda skillnaden mellan tillbehör och reservdelar. Uppenbarligen är läget i avsevärd mån annorlunda i det fall, då ett föremål införlivas med ett luftfartyg, så att det är att anse såsom tillbehör till detta, än i det, då ett föremål inlägges i ett för ett eller flera fartyg avsett reservdelslager för att ingå som del därav. En belysande parallell synes föreligga i 3 § tredje stycket lagen den 24 maj 1895 angående vad till fast egendom är att hänföra, enligt vilket stadgande reservdelar och dupletter ej må hänföras till den fasta egendomen.

Även bestämmelsen i andra stycket av förevarande paragraf saknades i det remitterade utkastet. I den från bankföreningen överlämnade promemorian hava emellertid uttalats önskemål om att det i lagtexten borde klart angivas, att vid utbyte av reservdelar som inginge i lagret panträtten skulle upphöra i de borttagna reservdelarna och i stället övergå å de nyinlagda.

De sakkunniga dela uppfattningen att panträtten bör upphöra i det föremål som utgår ur reservdelslagret och i stället övergå till ersättningsföremålet. Denna uppfattning står ock i överensstämmelse med den ovan vid 16 § återgivna art. X paragraf 2 andra punkten i konventionen, enligt vilken reservdel må ersättas av liknande reservdel utan att borgenärens rätt därigenom rubbas. I tydlighetens intresse föreslås därför i förevarande stycke, att om reservdel ersättes med annan sådan, denna i stället skall häfta för panträtten. Även i detta sammanhang må hänvisas till 2 kap. 24 § lagen om nyttjanderätt till fast egendom.

Det remitterade utkastet upptog ett stadgande av innehåll att panträtten ej finge göras gällande mot tredje man, som förvärvat rätt till reservdel och därvid ej insåg eller bort inse att panthavarens rätt därigenom trädde för nära. I den från bankföreningen överlämnade promemorian har framhållits, hurusom bestämmelsen utformats på sådant sätt, att risk syntes föreligga att godtrosförvärv till inteckningshavarens förfång kunde åberopas i större utsträckning än som förefölle skäligt, och hemställts, att en ändring av bestämmelsen borde tagas under övervägande.

Vid förnyad behandling av denna fråga hava de sakkunniga funnit de betänkligheter, som kunna uppkomma för det fall att tredje man i god tro förvärvar del som ingår i reservdelslager, praktiskt sett knappast väga särdeles tungt. Genom bestämmelserna angående reservdelars förtecknande och förvarande på särskilda platser samt föreskriften om anbringande av anslag på förvaringsplatserna torde i betryggande utsträckning vara sörjt för att tredje man icke vilseledes rörande föremålens karaktär av intecknade re-

servdelar. Skulle trots detta intecknad reservdel hava kommit ut i den allmänna rörelsen, lärar tredje man vara fullt skyddad genom den ställning som svensk rättspraxis intager angående förvärv i god tro av lös egendom. Likaledes lärar tredje man oberoende av särskilt lagstadgande vara i tillräcklig omfattning skyddad beträffande förvärv av föremål som ingå i reservdelslager, förutsatt nämligen att han har grundad anledning antaga att överlåtelsen rör sig inom den gräns intill vilken ägaren av reservdelslagret har rörelsefrihet i fråga om lagrets sammansättning. Givet torde vara att särskilt i sistnämnda fall vederbörlig försiktighet måste iakttagas av en förvärvare. På grund av det anförda hava de sakkunniga stannat för att icke upptaga någon bestämmelse om skydd för tredje man i god tro.

18 §.

I det remitterade utkastet var upptaget ett stadgande, helt överensstämmande med den nu föreslagna texten.

Såsom i de förklarande anmärkningarna till det remitterade utkastet framhölls, avser den i första stycket gjorda hänvisningen 54 § lagen den 8 april 1927 om försäkringsavtal. Enligt denna paragraf gäller att, om försäkring tagits å gods utan angivande av det intresse försäkringen avser, försäkringen skall, där ej annat framgår av omständigheterna, anses gälla till förmån för envar, som — i egenskap av ägare, panthavare eller innehavare av annan rättighet till godset eller emedan han i anledning av avtal om godset står faran för detta — har intresse av att dess värde icke minskas eller går förlorat.

Tillika erinrades i de förklarande anmärkningarna om följande uttalanden i motiven till försäkringsavtalslagen: Om man i försäkringsavtalslagen intoge en motsatt bestämmelse och sålunda tillerkände inteckningshavaren panträtt i ersättning, som utginge på grund av försäkring, erhöle inteckningshavaren en av försäkringsavtalets innehåll oberoende rätt att, så länge försäkringen ägde bestånd, för utbekommande av sin fordran hålla sig till den ersättning, som på grund av inträffad skada kunde tillkomma redaren-försäkringstagaren. Detta vore måhända att gå för långt, men däremot saknades enligt kommitténs mening skäl att med avseende å inteckning i fartyg göra undantag från regeln att försäkringsavtalet, där ej annat framginge av omständigheterna, skulle gälla till förmån för inteckningshavare. Vid belåning av fartygsinteckningar plägade redaren såsom regel överlämna kaskopolisen till långivaren, för att denne, om fartyget ginge under, skulle kunna hålla sig till försäkringsbeloppet. Inteckningshavaren brukade sålunda icke själv taga särskild försäkring å sin i fartyget intecknade fordran, utan skyddades genom den av redaren tagna försäkringen. Det resultat, som man i praxis sökte nå genom polisens överlämnande, kunde enligt förslaget vinnas utan vidtagande av en sådan åtgärd. Vad sålunda föreslagits måste anses innebära ett stärkande av fartygshypoteket och vara till fördel för såväl redaren som den vilken beviljade lån mot inteckning i fartyg.

Då de sakkunniga trott försäkringsavtalslagens ståndpunkt vara berättigad jämväl beträffande inteckningar i luftfartyg, upptogs i utkastet icke någon motsvarighet till stadgandet i 14 § fartygsinteckningslagen att, därest ägare av fartyg på grund av tagen försäkring är berättigad till ersättning för skada å fartyget, ersättningen icke häftar i fartygets ställe för intecknad fordran, ett stadgande som för övrigt givit anledning till olika tolkning.

Riktigheten av den sålunda intagna ståndpunkten har vitsordats i yttrandet från försäkringsbolagens riksförbund och den från bankföreningen överlämnade promemorian.

I detta sammanhang torde böra beröras en av försäkringsbolagens riksförbund ifrågasatt ändring i 54 § andra stycket försäkringsavtalslagen. Detta lagrum innehåller en — såsom särskilt påpekats — tvingande bestämmelse av innebörd att då förbehåll träffats, enligt vilket försäkringen skall upphöra i händelse äganderätten till godset övergår å annan, ny ägare dock, där försäkringsfall inträffar inom fjorton dagar, skall vara berättigad till ersättning för liden skada, i den mån han icke på grund av försäkring, som han själv tagit, äger rätt till gottgörelse för skadan. Vad sålunda stadgats äger emellertid icke tillämpning i fråga om sjöförsäkring å fartyg eller kreatursförsäkring.

Förbundet har i detta avseende anfört att alla de synpunkter, som föranlett undantagsbestämmelsen i fråga om sjöförsäkring å fartyg, kunde i minst lika hög grad anses gälla beträffande luftfartyg med deras utomordentligt stora rörlighet och den föreliggande möjligheten till försäljning eller andra händelser å avlägsna platser. Förbundet föresloge därför, att de sakkunniga måtte upptaga frågan om utvidgning av berörda undantagsbestämmelse att avse även försäkring av luftfartyg.

Det av förbundet väckta spørsmålet kan förväntas komma att upptagas till avgörande i samband med de olika försäkringsfrågor, som måste behandlas vid en blivande lagstiftning om införlivande med svensk rätt av den i Rom den 7 oktober 1952 avslutade konventionen rörande skada som av främmande luftfartyg tillfogas tredje man på jordytan. På grund därav och då man näppeligen kan utgå från att den väntade lagstiftningen kommer att gå i den av förbundet föreslagna riktningen, hava de sakkunniga ansett denna fråga icke böra upptagas till prövning i nu förevarande sammanhang.

Vid lagstiftningen rörande den nyssnämnda konventionen lärers ock — vilket må framhållas i anledning av uttalanden i den från bankföreningen överlämnade promemorian och det av försäkringsbolagens riksförbund avgivna yttrandet — komma under övervägande, huruvida en försäkringshavares rätt till ersättning på grund av försäkring behöver skyddas genom tvingande lagregler i större utsträckning än för närvarande är fallet.

Enligt 14 § fartygsinteckningslagen gäller att om ägare av fartyg på annan grund än försäkring är berättigad till ersättning för skada å fartyget, ersättningen icke skall häfta i fartygets ställe för fordran som är intecknad i fartyget. Stadgandet står i motsättning till 268 § sjölagen, enligt vilken paragraf sjöpanträtt i fartyg omfattar jämväl, såvitt nu är i fråga, redarens ford-

ran å ersättning eller haveribidrag i anledning av skador, som uppkommit å fartyget efter resans början och icke blivit avhjälpta.

Fartygsinteckningslagens avvikelse från sjölagen motiverades på sin tid med angelägenheten att undgå invecklade rättsförhållanden och det tvivelaktiga värdet för inteckningshavare av en anordning motsvarande sjölagens, en ståndpunkt som dock vid lagförslagets granskning blev föremål för viss kritik inom Högsta domstolen.

I det remitterade utkastet anslöto sig de sakkunniga till den i fartygsinteckningslagen valda lösningen, om ock — såsom i de förklarande anmärkningarna framhölls — med viss tvekan.

I denna fråga har i den från bankföreningen överlämnade promemorian framhållits, att de sakkunnigas tvekan därvidlag förefölle fullt befogad. Rent principiellt sett syntes det ligga närmast till hands, att en panträtt i luftfartyg inbegrepe jämväl ägarens fordran på ersättning för en å fartyget uppkommen skada — en skada som ofta kunde vara av sådan storlek, att den i hög grad vore ägnad att förringa fartygets värde som pant. Det kunde vara att panthavarens olägenhet av den föreslagna regeln, om han till sitt skydd kunde åberopa för ändamålet erforderlig försäkring, i praktiken icke hade någon större betydelse; en reglering av spörsmålet i enlighet med sjölagens bestämmelse syntes dock vara att förorda.

De sakkunniga förmena alltjämt att starka skäl kunna anföras för att låta ersättningssumman häfta till inteckningshavarens säkerhet. Med försäkringsväsendets nutida utveckling torde dock inteckningshavarens intresse rent praktiskt sett vara vederbörligen skyddat. På grund härav och med hänsyn till önskvärdheten av att uppnå överensstämmelse med fartygsinteckningslagen föreslås därför liksom i det remitterade utkastet, att ersättning som på annan grund än försäkring utgår för skada å fartyget icke skall häfta i fartygets ställe för intecknad fordran.

Härefter vilja de sakkunniga dröja vid en fråga, som i detta sammanhang påkallar uppmärksamhet, nämligen huruvida särskild bestämmelse är erforderlig för att trygga inteckningshavarens rätt, därest försäkringsgivaren förbehållit sig att efter eget val antingen betala ett kontant ersättningsbelopp eller ock i stället för ett förolyckat luftfartyg lämna ett annat lika gott fartyg (»pay or make good»). I de förklarande anmärkningarna framhölls ämnets tveksamhet.

Frågan har berörts i flera av de avgivna remissyttrandena. Luftfartsstyrelsen har ansett det erforderligt med en bestämmelse, som i dessa fall tryggade inteckningshavarens rätt. Aerotransport har funnit det vara tveksamt, huruvida panträtten utan vidare överginge på ett flygplan, som försäkringsgivaren lämnade såsom ersättning för ett havererat, samt framhållit att en klausul av ifrågavarande art tidigare återfunnits även i bolagets försäkringsavtal men för bolagets del aldrig tillämpats genom lämnande av ett ersättningsplan. Från flygbolagshåll syntes emellertid inga hinder föreligga mot att i inskrivningslagen intoges uttrycklig bestämmelse

om att inteckning automatiskt skulle övergå å luftfartyg, som lämnats såsom ersättning för havererat fartyg.

I den från bankföreningen överlämnade promemorian har understrukits tveksamheten, huruvida panträtten utan vidare ginge över på det nya fartyget. Vidare har anförts att med hänsyn till den ovisshet, som överhuvud syntes föreligga beträffande spörsmålet om panträtts utsträckning till surrogat för den ursprungliga panten, en reglering av nu föreliggande problem i själva lagen förmenades vara att förorda. Det syntes ur långivarsynpunkt angeläget att detta verkligen skedde, så att långgivaren i en sådan situation visste vad han hade att rätta sig efter.

Försäkringsbolagens riksförbund har i denna fråga yttrat att, såvitt förbundet hade sig bekant, det endast synnerligen sparsamt förekomme att vid reglering av skador å försäkrade flygplan försäkringsgivaren begagnade sig av en förbehållen rätt att efter eget val »pay or make good». I den mån emellertid detta komme att ske, delade förbundet de sakkunnigas tvekan. I varje fall syntes likväl icke en panträtt utan vidare kunna övergå på det i ersättning lämnade luftfartyget, därest panträtten, såsom i fråga om inteckningar, vore beroende på iakttagandet av vissa formaliteter. Försäkringsgivaren för sin del torde kunna fullgöra sitt åtagande genom att ställa ersättningsföremålet gravationsfritt till förfogande för den eller dem av försäkringshavarna, som visat sig såsom försäkringshavare äga rätt till förekommande ersättning. Ur ren försäkringssynpunkt föreläge då icke behov av särskilda bestämmelser i ämnet. Å andra sidan ville förbundet ifrågasätta, huruvida icke ur allmän synpunkt föreläge ett behov av bestämmelser, genom vilka direkt reglerades huru i samband med skadereglering den inteckningshavare i det ersatta godset tillkommande panträtten skulle överföras till ersättningsföremålet.

Vid förslagets utarbetande hava de sakkunniga ånyo förehaft spörsmålet.

Av de avgivna utlåtandena framgår att ifrågavarande klausul i praktiken icke berett några större svårigheter. Givet är emellertid att läget kan bli i viss mån annorlunda, när institutet inteckning i luftfartyg införes. Någon automatisk övergång eller överflyttning av inteckningen lär härvid näppeligen kunna ifrågakomma. Fastmera torde inteckningshavaren kunna motsätta sig att hans panträtt överflyttas till ett ersättningsfartyg, såvida detta icke bereder honom lika betryggande säkerhet som det intecknade fartyget. Det har under arbetet varit ifrågasatt att stadga, att en klausul med rätt att »pay or make good» icke finge åberopas mot försäkringshavaren, med mindre honom bereddes en säkerhet i ersättningsfartyget vilken vore lika betryggande som den tidigare säkerheten. Man har emellertid förmenat att i det praktiska livet frågan kommer att utan lagstadgande ordnas genom överenskommelse mellan parterna, och man har därför ansett sig kunna och böra underlåta att i förslaget reglera ämnet.

Slutligen torde vid denna paragraf böra beröras frågan, huruvida särskilda regler om inteckningshavarens rätt äro erforderliga för det fall att

intecknat luftfartyg bliver så skadat, att det icke kan för rimlig kostnad göras användbart för sitt ändamål, och därefter försäljes genom frivillig avhandling. Beträffande sjögående fartyg möta sådana regler i 20 § fartygsinteckningslagen, där det stadgas, att därest tecknat fartyg, som efter timad skada förklarats icke vara iståndsättligt, därefter försäljes, pant-rätten i fartyget skall upphöra, ävensom att teckningen må dödas på ansökan utav ny ägare av fartyget eller lott däri, ändå att fordringshandlingen icke företes i huvudskrift.

Den nu förevarande frågan står i nära samband med det sjörättsliga kondemnationsinstitutet. De sakkunniga hava haft under överbäggande, hurvida ett sådant institut kan anses ändamålsenligt och önskvärt även på lufträttens område.

I det remitterade utkastet upptogs ett med 20 § fartygsinteckningslagen nära överensstämmande stadgande, varjämte i de utkastet åtföljande anmärkningarna uppmärksamheten fästes närmast vid frågan, hurvida ett särskilt kondemnationsförfarande här vore påkallat.

Beträffande denna fråga har i remissyttrandena, med tanke främst på det fall att försäkring föreligger, förekommit vissa uttalanden. Luftfartsstyrelsen har till en början hänvisat till styrelsens befogenhet enligt § 8 tillämpningskungörelsen till luftfartsförordningen att, när helst sådant finnes påkallat för kontroll av luftvärdigheten hos luftfartyg, föranstalta om extra besiktning ävensom föreskriften i § 11 c) nämnda förordning, att luftfartyg skall avföras ur registret när fartygets luftvärdighetsbevis blivit indraget. Styrelsen har vidare yttrat, att den ansåge dessa bestämmelser ur offentlighetsrättsliga synpunkter onödiggöra särskilda bestämmelser motsvarande sjölagens regler om kondemnation. Därest emellertid andra än offentlighetsrättsliga synpunkter ansåges motivera tillskapandet av regler om kondemnation jämväl å lufträttens område, hade styrelsen intet att erinra däremot.

Aerotransport har funnit frågan om behovet av ett kondemnationsinstitut på luftfartens område vara av särskilt intresse och vidare yttrat: Beläning av teckningar i luftfartyg torde näppeligen kunna ske utan att luftfartyget vore kaskoförsäkrat, och i kaskoförsäkringsavtalen torde regelmässigt intagas bestämmelser, när totalhaveri skulle anses föreligga, ävensom beträffande frågan huru tvister mellan försäkringsgivaren och försäkrings-tagaren skulle avgöras. Vid de tillfällen, då bolaget tillhörigt försäkrat flygplan råkat ut för något allvarligare haveri, hade alltid luftfartsmyndigheten, försäkringsgivaren och flygplansägaren sändt representanter till haveriplatsen för undersökning, och med stöd av den besiktning som dessa representanter utfört hade sedan överenskommelse träffats, hurvida det havererade flygplanet skulle iståndsättas eller anses totalhavererat. För den händelse sådan överenskommelse icke kunnat träffas, hade frågan fått avgöras enligt försäkringsavtalets regler om tvisters biläggande. Bolagets egna hittillsvarande erfarenheter på området hade sålunda icke visat något behov av ett lagreglerat kondemnationsförfarande såvitt rörde luftfartyg. Detta torde

emellertid ej helt kunna utesluta att en sådan situation skulle kunna uppstå, där ett kondemnationsinstitut kunde tänkas vara av visst värde. Slutligen ifrågasattes, huruvida det föreslagna stadgandet fyllde någon uppgift för det fall att något kondemnationsinstitut ej infördes.

I den från bankföreningen överlämnade promemorian har framhållits, att frågans bedömande ur kreditgivarsynpunkt delvis torde sammanhånga med försäkringsrättsliga spörsmål, om vars karaktär promemorians författare ansåge sig icke helt underkunnig. Det förefölle dock icke osannolikt, att tvister om försäkringsersättnings storlek och onödig omgång med dess utbetalning skulle i viss utsträckning kunna elimineras, därest genom ett kondemnationsförfarande av halvofficiell karaktär fastsloges att fartyget skulle anses såsom totalhavererat. Därvid syntes böra förutsättas, att ett sådant förfarande anknöte till bestämmelser i försäkringslagstiftning eller i de för försäkringen eljest gällande villkoren. Med hänsyn till, bland annat, de speciella förhållanden, varunder luftfartsnäringen bedreves, vore det emellertid möjligt att ett kondemnationsförfarande i belåningshänseende saknade nämnvärd betydelse.

Med hänsyn till den stora mängd tvister, som på sjörättens område förekommit rörande så kallad konstruktiv totalförlust, finna de sakkunniga det kunna befaras att förr eller senare även för lufträttens del ett behov kommer att framträda av ett institut svarande mot kondemnationen på sjörättens område. Då erfarenheten på lufträttens område ännu är ringa, har man emellertid underlåtit att nu utarbета särskilda bestämmelser om kondemnation.

Vid sådant förhållande har man funnit värdet av ett mot 20 § fartygsinteckningslagen svarande stadgande kunna i viss mån ifrågasättas. Föreligger försäkring å det fartyg som skadats, torde tvist, huruvida konstruktiv totalförlust föreligger eller icke, bliva att bedöma enligt försäkringsavtalets bestämmelser eller, i saknad av sådana, enligt allmänt gällande regler. Skulle genom sådant förfarande konstateras att konstruktiv totalförlust föreligger, lär man kunna vara berättigad att utgå från att mellanhandet kan avvecklas under hand.

Är luftfartyget oförsäkrat eller otillräckligt försäkrat, skulle det däremot kunna ifrågasättas att genom en lagregel bidra till en ändamålsenlig avveckling av rättsförhållandet mellan fartygsägaren och inteckningshavaren. Man har emellertid ansett det praktiska behovet vara alltför ringa för att motivera ett stadgande härvidlag och förmenat, att överenskommelse under hand torde kunna träffas även där tillräcklig försäkring icke föreligger.

Ett visst stöd för den nu intagna ståndpunkten har lämnats i den från bankföreningen överlämnade promemorian, som visserligen funnit det vara från principiella synpunkter befogat att låta inteckningshavarens panträtt övergå å köpeskillingen i nu ifrågavarande fall men därvid tillagt, att frågan i belåningshänseende sannolikt saknade nämnvärd betydelse, eftersom långivarens intressen regelmässigt kunde förutsättas vara tillgodosedda genom försäkring.

19 §.

Med paragrafen må jämföras 15 § fartygsinteckningslagen, som enligt vad i motiven framhålles tillkommit för att förebygga att en i hela fartyget meddelad inteckning upphörde att gälla i viss lott men kvarstode i de övriga.

I det remitterade utkastet upptogs en motsvarande bestämmelse, dock utsträckt till att gälla även beträffande reservdelslager.

Aerotransport har i sitt remissyttrande erinrat om att paragrafen borde ses i samband med stadgandena om reservdelar samt att bolaget förordat att tillgång borde beredas till inteckning i viss lott i ett lager av sådana delar.

De sakkunniga hava, såsom ovan vid 16 § anmärkts, funnit skäl föreslå att inteckning må meddelas även i viss lott av reservdelslager. Med anledning härav har även förevarande paragraf måst jämkas, nämligen sålunda att, om inteckning meddelas i lott av reservdelslager, inteckningen må göras gällande i den lotten. Paragrafen har förmenats vara så avfattad, att därav tydligt framgår att utmätning icke må ske i viss andel i sålunda intecknad lott.

Om särskilda åtgärder med avseende å inteckning.

20 §.

Paragrafen äger motsvarighet i 17 a § fartygsinteckningslagen. Erinras må ock om lagen den 15 juni 1934 angående anteckning om innehav av fordringshandling på grund varav inteckning beviljats i fast egendom m. m.

Det remitterade utkastet innehöll ett med förslaget i det väsentliga överensstämmande stadgande, mot vilket i remissvaren ej framkommit någon erinran.

I utkastet hava emellertid gjorts ett par smärre modifikationer. Dels har ordet »inteckningshandling» utbytt mot »fordringshandling, på grund varav inteckning beviljats eller ansökan därom förklarats vilande», dels hava orden i slutet av första stycket »samt åteckne handlingen bevis om åtgärden» uteslutits. Den förstnämnda modifikationen är föranledd av att man, när man nu föreslagit att införa möjlighet att förklara ansökan om inteckning vilande i vissa fall, ansett även vilandeförklaring böra beaktas i detta sammanhang. Beträffande den senare modifikationen — liksom i fråga om motsvarande jämkning i ett antal andra paragrafer i förevarande lagförslag — må hänvisas till 48 § i förslaget.

21 §.

Paragrafen är avfattad med 21 § inteckningsförordningen såsom förebild. De skäl som motivera sistnämnda stadgande hava förmenats, om ock i

mindre mån, göra sig gällande jämväl med avseende å inteckning i luftfartyg.

I det remitterade utkastet var upptagen en paragraf som skilde sig från lydelsen i förslaget endast därutinnan, att inskrivningsdomaren jämväl skulle åteckna handlingarna bevis om utbytet.

I de förklarande anmärkningarna till utkastet framhölls såsom givet, att när det gällde att avgöra vem som vore att anse såsom ägare av det intecknade luftfartyget, grunderna för de bestämmelser, som i förslaget motsvaras av 7 och följande paragrafer, måste vara vägledande. Inskrivningsdomaren borde därför kunna förlita sig på den prövning av äganderätten som skett vid inteckningens beviljande, så att noggrannare prövning behöfde äga rum endast beträffande eventuella senare fång. Närmare regler om den utredning rörande äganderätten, som skulle förebringas här eller i ett dödnings- eller nedsättningsärende, meddelades därför icke.

Någon erinran mot förslaget har icke förekommit i annan mån än att i den från bankföreningen överlämnade promemorian ifrågasatts att bota den formella brist, som förelåge inom svensk inteckningsrätt, i det att bestämmelser saknades om sammanslagning av flera inteckningshandlingar till en ny inteckningshandling. Även om så vore att en sådan möjlighet i flera hänseenden vore av mindre praktisk betydelse för ett nytt institut som luftfartygsinteckning än för exempelvis fastighets- och fartygsinteckning, syntes man kunna hävda att en modern inteckningslag lämpligen borde innefatta rätt till dylik sammanslagning, varigenom i praktiken stundom icke oväsentliga fördelar kunde vinnas.

De sakkunniga vilja visserligen icke underkänna betydelsen av de sålunda anförda synpunkterna. Då en lagstiftningsåtgärd i den önskade riktningen emellertid torde vara än mer påkallad i fråga om inteckning i fast egendom, har man dock ansett sig icke böra i förevarande lagstiftningsärende taga frågan om sammanslagning av inteckningshandlingar under närmare prövning.

Att orden »åteckne handlingarna bevis om utbytet» uteslutits överensstämmer med vad som skett beträffande 20 §.

Vad vid förevarande paragraf anförts rörande tolkningen av ordet ägare är uppenbarligen av betydelse även beträffande åtskilliga av de följande paragraferna. Såsom en parallell må erinras om att, som lagrådet under behandlingen av 1912 års ändringar i inteckningsförordningen framhöll vid 33 § i förordningen, enligt den i förordningen använda terminologien i fall, där ägares samtycke erfordras för någon förändring beträffande en fastighets inteckningar, med ägare förstås den som är behörig att medgiva ny inteckning.

22 §.

Stadgandet äger viss motsvarighet i första stycket av 18 § fartygsinteckningslagen men har, då man ansett ägarehypotek böra införas även på detta rättsområde, fått en med 22 § inteckningsförordningen nära överens-

stämmande lydelse. I enlighet därmed uppställas i den föreslagna paragrafen kravet att det skall visas att ägaren av den egendom, beträffande vilken dödning skall ske, samtyckt till åtgärden.

Då man i det remitterade utkastet godtagit principen om gemensamma inteckningar, hade man genom en mot förevarande paragraf svarande bestämmelse öppnat möjlighet att döda inteckning i visst luftfartyg eller på viss plats upplagda reservdelar.

I de förklarande anmärkningarna till det remitterade utkastet framhölls, att man ansett det lika litet som enligt fartygsinteckningslagen böra tillåtas att inteckning dödades i del av fartyg. Det hänvisades till ett inom Högsta domstolen vid granskning av 18 § fartygsinteckningslagen avgivet yttrande, att det slag av partiellt dödande, som bestode i inteckningens lossande från viss del av det intecknade föremålet, där ej kunde tillåtas, då sådant vore oförenligt med det i förslaget upptagna förbudet mot inteckning av fartygslott.

Någon erinran mot den sålunda intagna ståndpunkten har icke framförts i remissyttrandena.

Vid det förnyade överbäggande, som ägt rum vid förslagens utarbetande, har man såsom av 16 § framgår ansett sig böra föreslå möjlighet till inteckning i viss lott av reservdelslager. Detta har föranlett viss omformulering av det nu förevarande stadgandet. Det föreslås sålunda att dödning skall kunna ske icke blott beträffande reservdelslager eller reservdelar som förvaras på viss plats — varmed uppenbarligen måste förstås hela den del av reservdelslagret, som förvaras på platsen i fråga — utan även, där inteckning meddelats i lott av reservdelslager, i ägaren tillkommande lott av sådant lager eller på viss plats förvarad del därav.

I överensstämmelse med ovan berörda jämkningar i de närmast föregående paragraferna har man i detta lagrum låtit de i det remitterade utkastet förekommande orden »och bevis därom tecknat å handlingen» utgå.

Vid denna paragraf torde ytterligare böra beröras den vid 16 § nämnda frågan huruvida en inteckning som omfattar luftfartyg jämte därtill hörande reservdelar må kunna dödas i allt utom i reservdelarna. Om så skulle få ske, skulle i själva verket viss möjlighet öppnas att kringgå förbudet mot att meddela inteckning endast i reservdelar. Man har därför överbäggat ett särskilt stadgande, enligt vilket inteckning som kommit att kvarstå allenast i reservdelar och som icke inom viss tid utsträckts att ånyo gälla i luftfartyg, skulle helt upphöra att gälla.

Man har emellertid beaktat, att man i lagen icke skapat garantier mot att förbudet mot självständig inteckning i reservdelar i realiteten kringgås genom att ett mindervärdigt fartyg intecknas tillika med reservdelarna, och därför förmenat att det måhända kunde sägas vara mindre följdriktigt att meddela ett stadgande som det ifrågasatta. Med hänsyn till önskvärdheten att icke onödigtvis komplicera lagtexten har man ansett sig ej böra föreslå att motsättningen löstes genom föreskrifter, syftande till att vid intecknings tillkomst garantera ett visst förhållande mellan de fartyg och reservdelar,

som skola besväras av samma inteckning. Då den praktiska betydelsen av förevarande fråga torde vara tämligen ringa, hava de sakkunniga slutligen stannat för att icke föreslå någon särskild reglering därutinnan.

23 §.

Vad i denna paragraf föreslås torde icke tarva annan anmärkning än en hänvisning till 18 § fartygsinteckningslagen och 22 § inteckningsförordningen.

24 §.

Paragrafen, som saknar motsvarighet i det remitterade utkastet, är föranledd av art. IX i inskrivningskonventionen, enligt vilken, förutom i fall av exekutiv försäljning i enlighet med bestämmelserna i art. VII, luftfartyg icke må överföras från nationalitetsregister eller inskrivningsbok i en fördragslutande stat till nationalitetsregister eller inskrivningsbok i annan fördragslutande stat, med mindre alla innehavare av inskrivna rättigheter blivit nöjda eller samtycka till överförandet (*»unless all holders of recorded rights have been satisfied or consent to the transfer»* i den engelska texten; den franska åter lyder *»sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement de leurs titulaires»*).

De sakkunniga hava förmenat att det skydd, som därigenom beredes inteckningshavare vid överförande av fartyg till annan kontraktsslutande stat, icke bör eftergivnas när fråga är om fartygets överförande till en stat som ej anslutit sig till konventionen.

I det samtidigt framlagda förslaget till lag med vissa bestämmelser om registrering av luftfartyg samt om bärgning ingår såsom 10 § ett häremot svarande stadgande, däri dock avförandet ur luftfartygsregistret träder i förgrunden. I nu förevarande lag ses problemet däremot närmast ur inskrivningssynpunkt. Det har därför ansetts av systematiska skäl riktigast att upptaga bestämmelse i detta ämne i båda de nu ifrågasatt lagarna.

Det har varit ifrågasatt att i lagtexten utsäga att inteckning i samband med fartygets överförande till främmande stat må avföras ur inskrivningsboken jämväl i det fallet, att inteckningen bortfallit genom exekutiv försäljning. De sakkunniga hava emellertid förmenat sådant stadgande icke vara erforderligt, emedan fartyget uppenbarligen icke kan anses graverat av inteckningen, därest denna bortfallit genom den exekutiva försäljningen.

Man har haft under överbäggande att upptaga ett stadgande angående beskaffenheten av det erforderliga medgivandet av inteckningshavaren. Man har emellertid trott att behov av särskilda regler beträffande medgivande att en inteckning avföres ur inskrivningsboken lika litet föreligger som i fråga om medgivande till dödning eller nedsättning av inteckningen. Över huvud taget torde man kunna räkna med att vid övergång av luftfartyg till främmande stat inteckningshavare i regel antingen utlöses eller ock erhåller tillfälle till ny inteckning i fartyget i den främmande staten, medan direkt överförande av inteckning endast sällan kommer i fråga. Den möjlighet till

sådant överförande, varom inskrivningskonventionen stadgar, torde med andra ord sannolikt icke komma att för lufträttens del i högre grad medföra en avvikelse från de förhållanden som i nu förevarande avseende råda på sjörettens område.

Att inskrivningsdomaren är skyldig att underrätta luftfartsstyrelsen om beviljande av ansökning enligt denna paragraf framgår av 50 §.

25 §.

I det remitterade utkastet upptog denna paragraf endast ett stycke, i allt väsentligt överensstämmande med första stycket i förslaget.

Motsvarande bestämmelse i fartygsinteckningslagen, 19 §, är avfattad med 23 § inteckningsförordningen i dess äldre lydelse såsom förebild. Sistnämnda paragraf fick emellertid genom 1912 års lagstiftning en väsentligen ändrad avfattning.

Enligt inskrivningskonventionen art. VII bestämmes förfarandet vid exekutiv försäljning av luftfartyg i princip av lagen i den fördragsslutande stat där försäljningen sker. Konventionen innehåller emellertid åtskilliga föreskrifter rörande försäljningen. Sålunda stadgas i paragraf 4 av den nämnda artikeln, att exekutiv försäljning icke må ske med mindre alla hos myndighet varom fråga är styrkta rättigheter, vilka enligt konventionen hava förmånsrätt före utsökningsborgenärens fordran, täckas av köpeskillingen eller övertagas av köparen. Genom denna bestämmelse om ett lägsta bud antages en täckningsprincip, i huvudsak överensstämmande med fastighetsrättens system. Någon övertagandepincip föreskrives däremot icke; fastmera innehåller konventionens art. VIII, att exekutiv försäljning av luftfartyg som skett enligt bestämmelserna i art. VII medför att fartyget övergår i köparens ägo fritt från alla rättigheter för vilka köparen icke iklätt sig ansvar.

I de förklarande anmärkningarna till det remitterade utkastet anfördes, att konventionens regler torde kunna sägas i nu förevarande avseende omfatta ett system, som mer överensstämde med fastighetsrättens än fartygsinteckningslagens system. Ehuru konventionen icke i och för sig behövde bli avgörande för lagstiftningen såvitt anginge rent interna frågor, syntes det önskvärt att undvika de komplikationer, som lätt kunde bli en följd av bristande överensstämmelse mellan den interna lagstiftningen och lagstiftningen för internationella förhållanden. Därjämte hade man trott systemet på fastighetsrättens område vara överlägset fartygsinteckningslagens system. I anledning därav hade förevarande paragraf i utkastet i viss mån utformats med den nu gällande 23 § inteckningsförordningen som förebild.

Någon erinran mot den ståndpunkt som man sålunda intog har ej framkommit i remissyttrandena.

Att man i förhållande till det remitterade utkastet i förslaget vidtagit den ändringen, att inskrivningsdomarens anteckning uttryckts skola ske »å nästa inskrivningsdag», torde icke närmare behöva motiveras.

Andra stycket i förevarande paragraf, som saknar motsvarighet icke blott i det remitterade utkastet utan såsom naturligt är även i fartygsinteckningslagen, överensstämmer i viss mån med 24 § 2 mom. inteckningsförordningen. Jämföras må 143 och 168 §§ i förslaget till lag om ändring i vissa delar av utsökningslagen.

26 §.

Denna paragraf överensstämmer med 19 a § fartygsinteckningslagen även som med ett däremot svarande stadgande i det remitterade utkastet.

I stadgandet åsyftad förklaring kan vara grundad först och främst på bestämmelsen i 2 kap. 17 § strafflagen, som till en början innehåller regler om förverkande till kronan i vissa fall av vad som använts såsom hjälpmedel vid gärning, vilken i strafflagen är belagd med straff, eller frambragts genom sådan gärning eller som utgör hjälpmedel, varmed någon tagit befattning som innebär i samma lag straffbelagd förberedelse till brott. Härefter tillägges, att om förverkandeförklaring avser fartyg som besväras av sjöpanträtt eller inteckning, domstolen ock må förklara att panträtten i fartyget skall upphöra, ävensom att, därest i annat fall någons rätt till föremål som förklaras förverkat finnes böra oaktat förklaringen bestå, domstolen skall göra förbehåll därom. Slutligen lämnar lagrummet vissa regler om förverkande av dyrk, falskt mynt eller annat sådant föremål, så ock om möjlighet för rätten att i stället för förverkande föreskriva åtgärder till förebyggande av missbruk.

Den i det nu refererade lagrummet intagna särskilda bestämmelsen rörande sjögående fartyg har tillkommit för att tydliggöra att förverkandet kan drabba jämväl inteckningar och sjöpanträtter i sådana fartyg.

Bestämmelser angående förverkande av inteckningar och sjöpanträtter i fartyg finnas dessutom i åtskilliga specialförfattningar.

De sakkunniga framlägga samtidigt härmed förslag till ändringar såväl i 2 kap. 17 § strafflagen som i åsyftade specialförfattningar. Syftet med dessa ändringar är att för framtiden i fråga om förverkande i möjligaste mån likställa inteckningar och luftpanträtter i luftfartyg med inteckningar och sjöpanträtter i sjögående fartyg. Till dessa förslag återkommes i det följande.

I detta sammanhang inskränka sig de sakkunniga till att framhålla, att samma skäl som föranlett tillkomsten av 19 a § fartygsinteckningslagen tala för den i förslaget upptagna bestämmelsen att, då domstol, vid meddelande av förklaring att luftfartyg skall vara förverkat till kronan, tillika beträffande inteckning i fartyget förklarat att panträtten i fartyget skall upphöra, inteckningen må, sedan utslaget vunnit laga kraft, utan inteckningshandlingens företeende dödas på ansökan utav ny ägare av fartyget eller lott däri.

Någon erinran mot den sålunda intagna ståndpunkten har ej framkommit i remissyttrandena. Vad i ett par av dessa yttranden invänts rörande förutsättningarna för förverkandeförklaring kommer att beröras i andra sammanhang.

O m ä g a r e h y p o t e k .

Såsom redan förut antytts, hava de sakkunniga ansett sig böra göra den avvikelser från fartygsinteckningslagen, att institutet ägarehypotek bringas i tillämpning beträffande inteckning i luftfartyg. Härtill hava medverkat framför allt två olika omständigheter. Dels har man trots detta institut, som genom 1912 års lagstiftning införlivades med inskrivningslagstiftningen på fastighetsrättens område, hava betydande reella företräden framför fartygsinteckningslagens till äldre inteckningsrätt anknyttande reglering. Dels och har man förmenat det nya systemet vara mera förenligt med inskrivningskonventionens regler om exekutiv försäljning av intecknad egendom och därför erbjuda avsevärda lagtekniska fördelar.

I enlighet därmed upptogs regler om ägarehypotek i det med förslaget nära överensstämmande remitterade utkastet.

Till undvikande av missförstånd må betonas, att man med det sagda naturligen ej velat göra gällande att ägarehypotek kan förväntas få samma betydelse på förevarande område som med avseende å fast egendom.

Mot den här föreslagna regleringen har icke, vare sig beträffande princip eller rörande detaljer, någon erinran framkommit i remissyttrandena. Fastmera förklaras i den från bankföreningen överlämnade promemorian, att det torde innebära åtskilliga fördelar att principen om ägarehypotek antagits och att sålunda på detta område viss likhet uppnåddes med fastighetsinteckningsrättens nuvarande system.

27 §.

Stadgandet i förevarande paragraf utgör en motsvarighet till 25 § första stycket inteckningsförordningen.

28 §.

Här upptagna bestämmelser stå i överensstämmelse med stadgandena i andra och tredje styckena av 25 § inteckningsförordningen. I likhet med vad som gäller vid en fastighets exekutiva försäljning eller vid fastighetsägarens försättande i konkurs skall sålunda, om inteckningen ligger inne hos ägaren eller är belånad till lägre belopp än det varå inteckningen lyder, i det förra fallet inteckningens hela belopp och i det senare överskottet komma fastighetsägaren eller hans konkursbo till godo med samma företräde framför efterföljande rättsägare i fastigheten som skulle hava åtnjutits av inteckningshavaren, därest inteckningen varit till fullo belånad.

Genom en bestämmelse av angivna innehåll uppnås vad med stadgandet i 22 § fartygsinteckningslagen åsyftas, varför motsvarighet därtill icke upptagits i förslaget. Det må erinras om att av samma skäl den äldre 26 § inteckningsförordningen upphävdes vid 1912 års inteckningsreform.

29 §.

Förevarande paragraf rörande avbetalning å in-tecknat belopp och utbrytning av fastighetsägarens andel saknar motsvarighet i fartygsinteckningslagen men överensstämmer med innehållet i 26 § första och tredje styckena in-teckningsförrordningen. Även beträffande in-teckning i luftfartyg har det nämligen ansetts önskvärt att på detta sätt giva ökad betydelse åt den ägaren tillerkända rätten till andel i in-teckningen.

Vad 26 § andra stycket in-teckningsförrordningen innehåller rörande uppvisande av in-teckningshandling vid annan underrätt har beträffande in-teckning i luftfartyg ansetts icke äga den betydelse, att stadgande i sådant avseende borde belasta lagtexten.

I förhållande till det remitterade utkastet har i första stycket föreskrift om anteckning å handlingen av bevis om avbetalningens rättsverkan fått utgå. Denna jämkning sammanhänger med ändringar i 20 § med flera lagrum.

30 §.

Med denna paragraf må jämföras 27 § in-teckningsförrordningen.

Det må erinras, att då på sin tid de nya reglerna om in-teckning i fast egendom granskades i lagrådet, detta vid behandlingen av 26 § in-teckningsförrordningen åberopade bland annat det av hänsynen till ägarehypotekets värde vid tvångsrealisation betingade intresset att giva förvärvaren av ägarehypoteket möjlighet att lagsökningsvis eller i rättegångsväg indriva sin andel av in-teckningsbeloppet samt hemställde att in-teckningshavare måtte förklaras pliktig att medverka till uppdelning av in-teckningen, även om förbehåll träffats om motsatsen, såvida nämligen fastighetsägaren tillkommande rätt till andel i in-teckningen blivit utmätt eller hans egendom avträtts till konkurs. Lagrådet framhöll i detta sammanhang att frågan om den nya in-teckningshandlingens bestämmelse rörande förfallotid syntes böra lösas i själva lagen, emedan den ursprungliga in-teckningshandlingens stadgande i sådant avseende ej under alla omständigheter lämpade sig för den nya handlingen och någon bestämmanderätt om handlingens innehåll naturligtvis ej kunde tilläggas utmätningsmannen. I enlighet med lagrådets hemställan fick 27 § in-teckningsförrordningen sin nuvarande lydelse.

De sakkunniga hava förmenat att av enahanda skäl som framförts beträffande in-teckning i fast egendom ägarehypoteket även i fråga om in-teckning i luftfartyg bör utbyggas på motsvarande sätt.

Om gäldenärs ansvarighet för in-tecknad fordran.

31 §.

Paragrafen giver uttryck åt samma uppfattning som 24 § fartygsinteckningslagen.

Stadgandet hade en praktiskt taget likalydande motsvarighet i det remitterade utkastet.

I remissyttrandena har bestämmelsen lämnats utan erinran.

I detta sammanhang må anmärkas, att stadgande i den i 23 § fartygsintektningslagen angivna riktningen förmenats icke vara av behov påkallat såsom utsäggande något självklart.

32 §.

Förevarande paragraf svarar mot 25 § fartygsintektningslagen, dock med den skillnaden att man här icke har att taga hänsyn till underlåten intektningsförnyelse, varför ock ordet »förfalla» ansetts icke bör upptagas i förslaget.

I det remitterade utkastet var stadgandet i huvudsak likalydande med det nu föreslagna.

Remissyttrandena innehålla icke någon erinran mot den i utkastet intagna bestämmelsen.

33 §.

Till sin grundtanke står denna paragraf i överensstämmelse med 30 § intektningsförordningen. Liksom nyssnämnda paragraf vilar den nu förevarande på den grunden, att en innehavare av intecknad fordran icke bör äga att göra gällande någon fordringsrätt mot den förutvarande ägaren, om han vid exekutiv försäljning av egendomen föredragit att låta intecknat belopp, som kunnat gäldas ur köpeskillingen, kvarstå i egendomen.

Det remitterade utkastet innehöll ett stadgande av väsentligen enahanda innebörd som det nu föreslagna.

Mot detta stadgande har någon anmärkning icke framförts i remissyttrandena.

Ordalagen i paragrafen hava emellertid något jämkats i förhållande till utkastet, detta med hänsyn till innehållet i art. VIII i inskrivningskonventionen, som för övertagande av inteckningar kräver medgivande av köparen; jämföras må uttrycken »rights — — — assumed by the purchaser», »droits — — — repris par l'acquéreur».

34 §.

Paragrafen äger viss motsvarighet i 28 § fartygsintektningslagen. Denna paragraf motiverades på sin tid därmed, att med hänsyn till den fara för rättsförlust, vilken uppstode för en intektningshavare då det intecknade fartyget upphörde att vara svenskt, intektningshavaren syntes vid en dylik förändring i fartygets nationalitet böra sättas i tillfälle att, utan avseende å avtal om förfallotid för den intecknade fordringen, göra sin panträtt i fartyget gällande så snart tillfälle därtill erbjödes, samt att samma rätt av liknande anledning ansetts böra medgivas honom ej mindre då fartyget kondemnerats än även då det av ägaren vanvårdades eller fördärvades.

I det remitterade utkastet upptogs ett stadgande, som till sin grundtanke överensstämde med det nu föreliggande förslaget. Det företedde dock vissa

avvikelser däriifrån, nämligen såtillvida som stadgandet — bortsett från att däri vidtagits viss jämkning av redaktionell natur — dels i analogi med fartygsintekningslagen krävde att fartyget skulle bli »av ägaren vanvårdat eller fördärvat» så att intekningshavarens säkerhet märkligen minskades, dels beträffande intektnat reservdelslager såsom förutsättning för förtida betalning nämnde att det icke blev »vidmakthållet på sätt överenskommits eller får anses avtalat», dels slutligen såsom ytterligare fall av stadgandets tillämplighet uppräknade att fartyget förklarats icke vara istånd-sättligt eller att sådan förändring inträffat i avseende å omständighet som i § 11 luftfartsförordningen omförmäles, att fartyget skulle avföras ur registret.

I remissyttrandena beröras flera av de frågor, som äro av vikt i förevarande ämne.

Sålunda har till en början uppmärksamrats en i de förklarande anmärkningarna till utkastet gjord erinran därom, att 1903 års lagberedning i sitt förslag till lag om inskrivning av rätt till fast egendom 3 kap. 34 § föreslagit, att om intektnad egendom genom vanvård eller annorledes bleve så försämrad att intekningshavarens säkerhet märkligen minskades, denne genast skulle äga njuta betalning ur egendomen, ändå att förfallotid ej vore inne.

Aerotransport har här till anført, att man vid utformandet av bestämmelserna i förevarande paragraf borde beakta att ett luftfartyg genom vanvård synnerligen snabbt kunde förlora i värde. Om man därför ville uppnå ett intekningsinstitut, för vilket kreditgivare kunde ha största möjliga förtroende, syntes det motiverat att bestämmelserna i denna paragraf skärptes i enlighet med lagberedningens refererade förslag.

Även i den från bankföreningen överlämnade promemorian har man funnit ett stadgande i analogi med lagberedningens förslag vara att förorda, varvid framhållits att långivarens intresse bleve läderat av vanvården, oberoende av om denna skett genom ägarens förvållande eller ej.

Vidare har i ett par remissyttranden berörts den i det remitterade utkastet upptagna bestämmelsen om rätt att njuta betalning i förtid, därest intektnat reservdelslager icke vidmakthålles på sätt överenskommits eller får anses avtalat. Sålunda har Aerotransport ansett det kunna ifrågasättas, huruvida det icke — liksom då det gällde vanvård av det inteknade flygplanet — för rätt att i förtid kräva betalning, om intektnat reservdelslager icke vidmakthölles på sätt överenskommits eller finge anses avtalat, vore rimligt att såsom ytterligare förutsättning föreskriva att säkerheten skulle hava märkligen minskats.

Å andra sidan har i den från bankföreningen överlämnade promemorian, jämte det bestämmelsen i utkastet förklarats synas väl befogad, tillagts att man möjligtvis kunde ifrågasätta en skärpning av bestämmelsen till att avse åtgärder över huvud taget med reservdelslagret, vilka vore ägnade att äventyra panthavarens rätt. I detta avseende erinrades om, bland annat, bestämmelserna i 11 § förlagsintekningsförordningen. En skärpning av

ifrågavarande föreskrift vore måhända särskilt påkallad, om självständig panträtt i reservdelar ansåges böra medgivas.

Slutligen hava flera av remissyttrandena berört en i de förklarande anmärkningarna till det remitterade utkastet framförd tanke att beträffande in-tecknat luftfartyg begränsa räckvidden av förevarande stadgande till fall då fartyget genom vanvård eller annorledes så försämrades, att in-teckningshavarens säkerhet äventyrades, eller då fartyget upphörde att vara svenskt. Därvid har dock i anmärkningarna till utkastet uttalats viss tvekan, huruvida sådan omformulering vore tillräcklig beträffande de fallen, att fartyget blivit militärfartyg, att fartyget ej avhörts under en tid av tre månader och att fartyget sedan tre år icke innehaft gällande luftvärdighetsbevis.

Härutinnan hava i remissyttrandena gjorts åtskilliga uttalanden. Luftfartsstyrelsen har sålunda ansett det motiverat att jämväl för de fall, att fartyget blivit militärfartyg eller rekvisitionsvägen tagits i anspråk för statligt ändamål, att fartyget ej avhörts under en tid av tre månader eller att fartyget sedan tre år icke innehaft gällande luftvärdighetsbevis, giva in-teckningshavaren rätt att ur den in-tecknade egendomen njuta betalning för sin fordran, ändå att denna ej vore förfallen till betalning. I den från bankföreningen överlämnade promemorian har man funnit behov föreligga att reglera in-teckningshavarens rätt i, förutom fall av vanvård, »ytterligare vissa andra» i de förklarande anmärkningarna nämnda situationer. Jämväl för Aerotransport har det synts rimligt att in-teckningshavaren skulle erhålla rätt att njuta betalning i förtid ur den in-tecknade egendomen, då det inträffade sådan förändring i avseende å omständighet som omförmäldes i § 11 luftfartsförordningen, att fartyget skulle avföras ur registret.

Vid förslagets utarbetande har man till en början såsom förfalloskäl upptagit att in-tecknat luftfartyg genom vanvård eller annorledes så försämrassas, att in-teckningshavarens säkerhet märkligt minskas. En sådan formulering står i överensstämmelse med lagberedningens tidigare omnämnda förslag beträffande förtidsbetalning ur in-tecknad fast egendom. Enligt vad lagberedningen i motiven till sitt förslag anförts saknades efter beredningens tanke giltig rättsgrund för en sådan begränsning av stadgandets tillämpningsområde, som följde av 31 § in-teckningsförordningen. Den som utlånat pengar mot in-teckningssäkerhet och därvid medgivit lång tid för lånets återbetalning hade gjort detta med hänsyn tagen till säkerhetens beskaffenhet. Han borde därför, om denna under kredittiden märkligen minskades, icke behöva avvakta den bestämda förfallotiden; den förutsättning under vilken lånet lämnats hade ändrats, och från långgivarens sida sett vore det utan betydelse, om denna förändring härledde sig från någon fastighetsägarens åtgärd eller icke.

Rätten till betalning i förtid ur in-tecknat reservdelslager har något modifierats genom att man, såsom av det tidigare anförda framgår, i förslaget medgivit sådan rätt endast vid mera betydande brist i lagrets vidmakthållande, nämligen när det icke vidmakthålles i huvudsaklig överensstäm-

melse med vad som överenskommits eller eljest får anses avtalat. En sådan reglering lärer väl svara mot den lösning, som valts i ett i viss mån motsvarande fall i 2 kap. lagen om nyttjanderätt till fast egendom. Enligt 36 § sagda kapitel är arrenderätten förverkad och jordägaren förty berättigad att uppsäga avtalet bland annat om arrendatorn, där jordägaren efter ty i 24 § sägs lämnat honom kreatur eller redskap för fastighetens bruk, efter-sätter vad enligt sagda paragraf åligger honom och icke på tillsägelse vid-tager rättelse, dock att om vad arrendatorn låtit komma sig till last finnes vara av ringa betydighet, arrendatorn ej må skiljas från arrendet.

Det har slutligen ansetts riktigt att medgiva rätt till betalning i förtid ur in-tecknat luftfartyg jämväl i vissa fall, då märklig minskning av säker-heten är att befara. Det praktiskt viktigaste fallet, nämligen att fartyget förlorar sin svenska nationalitet, har ansetts lämpligen böra särskilt om-nämnas. Såsom andra fall där regeln kan träda i tillämpning må framhål-las, att luftfartyget kommer att användas i avsevärt mera riskfylld verk-samhet än vid belåningen förutsattes, att luftfartyget blivit militärfartyg eller att det under längre tid icke avhörts eller saknat luftvärdighetsbevis. Själv-fallet kan emellertid stundom uppsägningsrätten hava mindre värde på grund av bristande exekutionsmöjlighet.

35 §.

Förevarande paragraf motsvarar till sin grundtanke 27 § fartygsinteck-ningslagen. I departementschefens yttrande vid remissen av lagförslaget för granskning av Högsta domstolen framhålles rörande denna paragraf, att så länge icke internationella överenskommelser om ömsesidigt erkännande av fartygshypoteket kommit till stånd, möjligheten att fartyget komme under ett annat lands flagga onekligen innebure en fara för in-teckningshavarens rätt. Sjölagen hade valt den utvägen för att skydda fordringsägaren, att den, oberoende av om panträtten ginge förlorad eller icke, ålade säljaren en viss personlig ansvarighet för sjöfordringar, som förut allenast häftade vid far-tyget. Ett dylikt stadgande syntes vara på sin plats även här; jämväl med avseende å in-tecknad gäld kunde det inträffa, att fartygsägaren ej vore per-sonligen ansvarig, och han skulle måhända i ett sådant fall finna en för-del i att sälja fartyget just till ett land, som ej erkände in-teckningens gil-tighet. Men frestelsen därtill försvunne, om han genom en sådan åtgärd ådroge sig personlig ansvarighet för gälden, i synnerhet om in-teckningsha-varen sattes i tillfälle att strax kunna kräva betalning.

I samband med tillkomsten av 1928 års lagstiftning om redareansvar och sjöpanträtt undergick 27 § fartygsinteckningslagen viss ändring. Man för-menade då att, i och med det att fartygsinteckningarna bleve internationellt erkända, stadgandet åtminstone i huvudsak förlorade sitt berättigande vid fartygs övergång till utländsk man, tillhörande konventionsstat. Såsom för-utsättning uppställdes därför, att panträtten i fartyget upphörde genom överlåtelsen. Därjämte ansågs det icke vara erforderligt att uttryckligen ut-

säga, att den i paragrafen angivna påföljden icke inträdde om inteckningshavaren samtyckt till överlåtelsen.

Inskrivningskonventionen art. IX stadgar såsom vid 24 § nämnts i nu förevarande ämne, att luftfartyg icke må, förutom i fall av exekutiv försäljning i enlighet med art. VII, överföras från nationalitetsregister eller inskrivningsbok i en fördragsslutande stat till nationalitetsregister eller inskrivningsbok i annan fördragsslutande stat, med mindre alla innehavare av inskrivna rättigheter blivit förnöjda eller samtycka till överförandet.

Vid utformningen av det remitterade utkastet ansågs det önskvärt att även i förevarande lag intaga en reglering, som i stort sett motsvarade vad som gällde enligt fartygsinteckningslagen. Med hänsyn till de stränga villkor, som enligt konventionen gällde för överförande av luftfartyg från en konventionsstat till en annan, var man emellertid, såsom ock framgick av de förklarande anmärkningar som åtföljde utkastet, tveksam huruvida kompletterande föreskrift överhuvud vore påkallad för annat än det fallet, att fartyget överlättes till icke-konventionsstat. Likaså framhölls att det varit föremål för olika åsikter, huruvida man lämpligen borde här upptaga den ur fartygsinteckningslagen såsom självklar år 1928 uteslutna satsen »där ej inteckningshavaren till överlåtelsen samtyckt».

Det remitterade utkastet innehöll intet rörande den förutsättningen för stadgandets tillämplighet, att panträtten skulle hava upphört till följd av överlåtelsen, medan ett villkor motsvarande det ur fartygsinteckningslagen uteslutna upptogs inom parentes.

Beträffande den förstnämnda av dessa båda frågor har i den från bankföreningen överlämnade promemorian särskilt diskuterats, huruvida paragrafen borde avse även överlåtelser till ägare i annan konventionsstat. Härvidlag har framhållits att inteckningshavarens intressen, även om hans rätt i princip vore skyddad i en konventionsstat, bleve bättre tillgodosedda, om stadgandet finge generell räckvidd. En överlåtelse av fartyget till utlandet torde regelmässigt för en långivare framstå närmast som en avvikelse från de förutsättningar, under vilka lånet lämnats. Oaktat hans panträtt vore skyddad i den utländska staten, föranledde nämligen ett bevakande av hans intressen därstädes avsevärt större besvär, omgång och kostnader än om så skolat ske i vårt land. En begränsning av stadgandet till att avse allenast icke-konventionsstat måste sålunda ur kreditgivarsynpunkt avstyrkas.

Då de sakkunniga vid förslaget utarbetande ånyo förehåft detta spörsmål, hava de icke kunnat undgå att finna det mindre tilltalande att här företaga en av inskrivningskonventionen icke påkallad avvikelse från fartygsinteckningslagen. Visserligen torde det internationella rättsläget hava i icke ringa mån förändrats, sedan 1926 års internationella konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om sjöpanträtt och fartygshypotek införlivades med svensk rätt. En inteckningshavares möjligheter att utomlands bevaka sin rätt torde numera vara försämrade. Inskrivningskonventionens nyss refererade stadganden synas emel-

lertid innebära ett avsevärt tillskott till inteckningshavarens trygghet. Man torde vidare kunna räkna med att långivarna genom villkor vid beviljande av kredit i vederbörlig omfattning förmå tillgodose sina intressen. Förslaget har förty avfattats så, att en förutsättning för stadgandets tillämplighet är att panträtten upphör till följd av överlåtelsen.

Till frågan, huruvida betydelsen av inteckningshavarens samtycke bör framhållas i lagtexten, har Aerotransport i sitt remissyttrande anført, att den föreslagna regeln syntes rimlig och att, såvida det skulle råda någon tvekan om att sådant samtycke icke skulle utan särskilt stöd i lag befria gäldenären från det i paragrafen ålagda stränga ansvaret, lagtexten borde kompletteras i detta hänseende. Även i den från bankföreningen överlämnade promemorian har det befunnits fullt naturligt att inteckningshavaren finge taga konsekvenserna av att han givit sitt samtycke till överlåtelsen. Den i utkastet under parentes angivna hänsyftningen på detta förhållande syntes i klarhetens intresse gärna kunna få kvarstå.

Beträffande detta rent redaktionella spörsmål hava de sakkunniga ännu mindre ansett avvikelse böra ske från den ståndpunkt, som intogs vid 1928 års omredigering av 27 § fartygsinteckningslagen. Liksom då torde man kunna anse det självklart att den i förevarande paragraf bestämda påföljden icke inträder, där samtycke till överlåtelsen föreligger å inteckningshavarens sida. Detta förhållande bekräftas för övrigt av samtidigt meddelade bestämmelser om villkoren för inneknat luftfartygs avförande ur inskrivningsboken och luftfartygsregistret för överförande till främmande stat. Ett motsatt förfaringsätt skulle ock lätteligen kunna föranleda en felaktig e-contrario-tolkning av 27 § fartygsinteckningslagen.

Motsvarande stadganden i fråga om reservdelar hava övervägts men funnits icke böra meddelas.

Om intecknings ogiltighet i vissa fall.

36 §.

Förevarande paragraf, som helt överensstämmer med 36 § fartygsinteckningslagen och det remitterade utkastet, återgår ytterst till 59 § inteckningsförordningen.

Beträffande tolkningen av sistnämnda paragraf ansluta sig de sakkunniga till den inom doktrinen härskande uppfattningen. Enligt denna utsäger 59 § inteckningsförordningen visserligen icke direkt något om själva innekningsens giltighet. Meningen har emellertid varit, att paragrafen indirekt skulle avse även innekningsrätten. Då innekningsrätten vid stadgandets tillkomst var strängt accessorisk i förhållande till fordringsrätten, föll det nämligen av sig självt att innekningsen blev en nullitet, om själva fordringen befanns vara ogiltig. De sakkunniga kunna alltså icke ansluta sig till en inom doktrinen uttalad mening, att innekningsen i åsyftade fall icke skulle bliva ogiltig utan förvandlas till ett ägarehypotek.

Såsom inom doktrinen betonats, är emellertid den praktiska betydelsen av denna på fordringens beskaffenhet beroende ogiltighetsregel högst väsentligt begränsad därigenom, att de flesta inteckningar äro grundade på löpande skuldebrev. Det erinras om, bland annat, stadgandet i 11 § tredje stycket lagen den 27 mars 1936 om skuldebrev.

I den från bankföreningen överlämnade promemorian har man dröjt vid det fallet, att den intecknade fordringen är behäftad med något fel som påverkar dess giltighet, och funnit de i det remitterade utkastet föreslagna reglerna — som anslöte sig till den i svensk inteckningsrätt i övrigt gällande ordningen — oförmånliga ur kreditgivarsynpunkt. Det vore nämligen uppenbart att den omständigheten, att en i god tro förvärvad inteckning kunde förklaras ogiltig, innefattade en obehaglig risk för långivaren. Åtskilliga skäl syntes tala för att man borde genomföra en lindring av hithörande, för kreditgivaren mycket stränga regler.

Då de sakkunniga vid förslagets utarbetande ånyo förehaft ämnet, hava de alltjämt funnit synnerligen bärande skäl i och för sig tala för en reform av inteckningsväsendet på denna punkt. I själva verket har det ock, såsom vid 2 § i förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till inskrivningskonventionen närmare utföres, under förarbetena till konventionen varit starkt ifrågasatt att i hög grad beskära möjligheterna att göra invändning mot en intecknings giltighet på grund av brister i bakomliggande fordran. På grund av starka meningsmotsättningar i ämnet ledde emellertid förhandlingarna icke till något resultat, i följd varav konventionen lämnar frågan öppen.

På grund härav och då det synes uteslutet att för närvarande i detta ämne avvika från den lösning gällande rätt på närbesläktade områden innehåller, har man även i förslaget följt 36 § fartygsinteckningslagen. Det må i detta sammanhang för övrigt framhållas, att 1903 års lagberedning i sitt förslag till jordabalk II vid 3 kap. 10 § i förslaget till lag om inskrivning av rätt till fast egendom ställer sig i huvudsak avvisande mot en föreskrift i syfte att skydda dens rätt, som i god tro blivit innehavare av en formellt riktig men i sig ogiltig inteckning, därvid såsom exempel anföres innehavare i god tro av en inteckning som tillkommit på grund av en förfalskad inteckningsutfästelse eller av misslag.

37 §.

Med förevarande paragraf må jämföras 37 § fartygsinteckningslagen, som i sin ordning återgår till 60 § inteckningsförordningen.

I det remitterade utkastet upptogs ett med fartygsinteckningslagen i sak helt överensstämmande stadgande.

Av förarbetena till 37 § fartygsinteckningslagen framgår, att man till en början hade uppmärksamheten fästad endast vid den nu i paragrafens första punkt uttryckta huvudregeln. I det till Högsta domstolen remitterade förslaget hade nämligen paragrafen denna lydelse: Är inteckning i fartyg beviljad på grund av medgivande av annan än rätt ägare, vare inteckningen ändock

gällande, där inteckningshavaren var i god tro, när han den åtkom. Paragrafen motiverades, möjligen med något föregripande av den kommande rättsutvecklingen, på följande sätt. Enligt de rättsgrundsatser, som hos oss vunnit tillämpning, syntes den, som i god tro köpt ett fartyg och fått det i sin besittning, ej kunna förpliktas att annorledes än mot lösen avstå fartyget, i händelse annan än säljaren funnes hava varit rätt ägare. Därest den, som under nyssnämnda förhållanden innehade fartyget, å annan överlät sin rätt, torde denne senare inträda i samma rättsliga ställning som tillkommit överlåtaren, oberoende av huruvida han kommit i besittning av fartyget eller icke. Därav syntes följa, att en på grund av innehavarens upplåtelse tillkommen panträtt i fartyget, vare sig den vore förenad med besittning eller icke, borde vara gällande emot rätt ägaren, intill dess borgenären erhöle den gottgörelse, vartill panten lämnade tillgång. För det fall åter, att den, som förvärvat ett fartyg av annan än rätt ägaren, icke därvid var i god tro, syntes av gällande rättsgrundsatser icke kunna i nu förevarande hänseende härledas mera, än att den borgenär, som i god tro fått fartyget i besittning såsom pant, bleve bibehållen vid sin panträtt, intill dess lösen erlades. Då emellertid besittning av panten ej inginge i den slags förpantning som här avsåges, skulle alltså, om man uteslutande ställde sig på den bestående rättens grund, frågan om pantsättningens giltighet eller med andra ord frågan om en i god tro åtkommen intecknings giltighet komma att bero därav, huruvida den som medgivit inteckningen åtkommit fartyget i god tro. Enär likväl den offentliga inskrivning, som skulle komma till stånd genom den nya lagstiftningen, syntes vara ägnad att för ett förvärv i god tro utgöra ett lika starkt stöd som ett besittningstagande, ansåges fog förefinnas att på sätt i förslaget skett tillerkänna inteckningen giltighet i varje fall, då inteckningshavare var i god tro när han åtkom den. Däremot kunde giltighet ej tillerkännas inteckningen, där god tro hos inteckningshavaren fattades.

Inom Högsta domstolen var man emellertid i viss mån av annan mening. Man framhöll att enligt det föreslagna stadgandet inteckningshavare, som i god tro mottagit inteckningen, skulle kunna göra denna gällande, ehuru den som medgivit inteckningen icke åtkommit fartyget i god tro eller ens haft det i sin besittning. Då här vore fråga om panträtt i lös egendom utan besittning av panten samt den offentliga inskrivning, som avsåges med förslaget, icke syntes kunna ersätta besittningstagandet, ansåges förevarande bestämmelse icke böra godkännas, även för det fall att mera betryggande föreskrifter i fråga om bestyrkandet av uppgiven ägares åtkomst lämnades såsom villkor för inteckningsrätt i fartyg. Olämpligt syntes ock vara att i fråga om verkan av god tro hos inteckningshavare uppställa olika regler för det fall att inteckningen gällde fartyg och för det fall att den avsåge fast egendom. På grund av det anförda hemställde Högsta domstolen, att man i princip följde stadgandet i första punkten av 60 § inteckningsförordningen.

I det riksdagen underställda förslaget uttalades den allmänna satsen, att om inteckning i fartyg beviljats på grund av medgivande av annan än rätt ägare, inteckningen skulle vara ogill. Från att paragrafen på Högsta dom-

stolens hemställan nu erhöll även en andra punkt bortses i detta sammanhang.

Sin slutliga lydelse fick stadgandet under behandlingen i riksdagen, som därvid framhöll, hurusom den av Kungl. Maj:t föreslagna lydelsen för vissa fall syntes komma i strid med föreskriften att, där någon efter att hava avhänt sig ett fartyg medgåve inteckning däri, inteckningsmedgivandet skulle, änskönt ej lämnat av rätt ägare till fartyget, äga giltighet, såframt inteckning söktes innan nye ägaren läte anmäla sitt fång till fartygsregistret, en grundsats som icke syntes kunna rubbas utan att rättssäkerhetens krav åsidosattes.

I den från bankföreningen med anledning av det remitterade utkastet överlämnade promemorian har man berört även spørgsmålet om inteckningshavares rätt, därest inteckningen medgivits av annan än rätt ägare. Man har här såsom i fråga om det vid 36 § behandlade problemet funnit de föreslagna, till vår inteckningsrätt i övrigt anslutande reglerna förvisso oförmånliga ur kreditgivarsynpunkt och betonat, att det uppenbarligen innefattade en obehaglig risk för långivaren att en i god tro förvärvad inteckning kunde förklaras ogiltig, samt framhållit, att åtskilliga skäl syntes tala för att man borde lindra dessa stränga regler. Tendenser i dylik riktning hade nyligen framkommit genom bestämmelserna i förslaget till lag om registrerade föreningar, enligt vilka inteckning i föreningsfastighet, som uttagits utan erforderligt, i lag stadgat bemyndigande av föreningssammanträde, trots detta bleve slutgiltigt ståndande, därest icke klander däremot anfördes inom viss kortare frist efter inteckningens beviljande. Frågan om verkan av godtroshörvärv syntes i allt fall vara av den stora betydelse, att den borde upptagas till förnyat överbäggande.

Vid förslagets utarbetande har man väl förmenat att rättsutvecklingen numera i avsevärd mån förskjutit sig till att erkänna panträtt i lös egenom utan tradition. Såsom ett exempel kan anföras lagen den 20 juni 1924 om viss panträtt i spannmål. Det må i detta sammanhang anmärkas att departementschefen under förarbetena till nämnda lag betonade, hurusom det vore med viss tvekan som han ginge att föreslå ett uppgivande på ett visst område av den betydelsefulla och djupt rotade rättsgrundsatsen om tradition såsom förutsättning för giltig pantsättning. Han tillade att vissa anförda skäl för en ändring av lagstiftningen på förevarande område emellertid vore av den styrka, att de betänkligheter, som kunde finnas mot ett avvikande från nämnda rättsgrundsats, till synes icke borde få stå hindrande i vägen för den ifrågasatta ändringen i lagstiftningen, samt att det vore honom angeläget att betona, att det föreliggande förslaget blivit så byggt att de ändamål, som traditionen vore avsedd att skydda, i viss mån blivit tillgodosedda genom andra föreskrifter.

När lagrådet granskade förslaget ställde det sig icke avvisande mot tanken att, såsom det sades, ersätta besittningsöverflyttningen vid handpant med publicitet i annan form.

Andra exempel i liknande riktning kunna anföras från 31 § lagen om upplagshus och upplagsbevis samt 22 § andra stycket lagen om skuldebrev.

Framhållas må slutligen att 1903 års lagberedning vid sitt förslag till lag om inskrivning av rätt till fast egendom 3 kap. 10 § anmärkte, att om i vissa fall ett förvärv av äganderätt, som icke vore materiellt riktigt, skyddades av lagen därest rättsförvärvet blivit inskrivet och skett i god tro, det syntes vara i sin ordning att i samma fall, oaktat förutsättningen av god tro bruste hos den såsom ägare inskrivne och äganderättsförvärvet därför ginge om intet, den som fått inteckning i fastigheten bibehölles vid sin rätt därest han förvärvat den i god tro. Den ena inskrivningen borde icke tilläggas ringare verkan än den andra. Även här borde av hänsyn till omsättningens trygghet skyddet för den goda tron utsträckas till senare förvärvare av inteckningsrätten.

Även om rättsläget alltså måste anses vara väsentligen annat än vid fartygsintekningslagens tillkomst, har det emellertid ansetts mindre lämpligt att här föreslå en principiell ändring, som skulle medföra en avvikelse från vad som för närvarande gäller å närbesläktade rättsområden. Detta har synts vara händelsen så mycket mera, som eljest skulle uppkomma en viss motsättning mot vad som föreslås i 36 §.

Såsom förut anförts, fann departementschefen vid framläggande av förslaget till fartygsintekningslagen det av gällande rättsgrundsatser framgå att den, som i god tro köpt ett fartyg och fått det i sin besittning, ej kunde förpliktas att avstå det till rätt ägare annat än mot lösen. Därav följde att den, som i sin tur förvärvat fartyget av denne innehavare i god tro, inträdde i samma rättsliga ställning som tillkom överlåtaren oberoende av huruvida han kommit i besittning av fartyget eller icke, ävensom att en på grund av samma innehavares upplåtelse tillkommen panträtt borde vara mot rätte ägaren gällande intill dess borgenären erhöle den gottgörelse vartill panten lämnade tillgång.

Mot vad sålunda antagits torde knappast någon kritik få anses hava framkommit i Högsta domstolens förut återgivna yttrande.

Enligt den tolkning, som numera gör sig gällande beträffande 1 kap. 5 § handelsbalken, torde rättsläget vid dubbelöverlåtelse vara att bedöma på enahanda sätt som nyss utvecklats.

På grund av vad sålunda anförts hava de sakkunniga förmenat att med ett medgivande av rätt ägare bör likställas medgivande av den som allenast mot lösen är skyldig att lämna fartyget från sig.

Slutligen har i förslaget hänvisningen till lagen den 9 juni 1933 om boutredning och arvskifte något jämkats. Hänvisningen åsyftar stadgandet i 8 kap. 7 § andra stycket sagda lag, att om egendom, som till följd av felaktig dödförklaring skall återbäras, blivit till annan överlåten, jämväl denne är återbäringsskyldig, där han ej var i god tro då han åtkom egendomen. Motiven till lagrummet utvisa att meningen är, att vad som uttryckligen stadgas om överlåtelse skall gälla också beträffande pantsättning — lös pant och inteckning — samt andra upplåtelser av sakrätt, så ock att, då det icke ut-

såges huruvida ny innehavare i god tro skyddas även om han ej fått egendomen i sin besittning, detta med hänsyn till utvecklingens allmänna tendens på detta område får anses innebära, att skydd åtnjutes oavsett besittningen.

38 §.

Det har ansetts systematiskt riktigast att till detta sammanhang flytta motsvarigheten till det för närvarande i 10 § andra stycket fartygsinteckningslagen upptagna stadgandet.

Om anteckning av äganderätt till luftfartyg.

I de anmärkningar som åtföljde det remitterade utkastet framhölls, att man övertvägt att införa bestämmelser om en fakultativ privaträttslig inskrivning av äganderätt och nyttjanderätt till luftfartyg, detta bland annat med tanke på det internationella skyddandet av sådana rättigheter.

Denna fråga har uppmärksamats i två remissyttranden. Sålunda har Aerotransport förklarat sig icke kunna förutse något behov för de interna svenska förhållandenas del av att utvidga inskrivningslagen till att omfatta även inskrivning av äganderätt och nyttjanderätt. I den från bankföreningen överlämnade promemorian har däremot anförts, att ett privaträttsligt inskrivningsförfarande av i allt fall även äganderätt ur kreditgivarsynpunkt syntes innebära en fördel. Det kunde vara att den för fartygsnäringsgäldande ordningen, varigenom inskrivningsförfarandet fördelats mellan olika myndigheter och den noggrannare äganderättsprövningen överlämnats till den myndighet som handlade själva inteckningsärendet, icke visat sig medföra större praktiska olägenheter. Denna ordning ansåges i allt fall innebära åtskilliga nackdelar, bland annat genom den omgång och det besvär som föranleddes av ärendets behandling hos olika myndigheter. Det syntes vara av icke oväsentligt värde, att en modern inskrivningslag byggde på principen om en hos samma myndighet verkställd privaträttslig inskrivning av samtliga rättigheter av betydelse i inteckningsbar egendom.

Vid förnyat övervägande av denna fråga hava de sakkunniga väl funnit vissa skäl tala till förmån för en fakultativ privaträttslig inskrivning av äganderätt och nyttjanderätt till luftfartyg. De hava emellertid ansett övervägande betydelse böra tillmätas de i inledningen anmärkta förhållandena rörande den nuvarande inskrivningsrättens i vissa avseenden tämligen ålderstigna karaktär och önskvärldheten av att icke på ett så begränsat område som lufträttens söka giva inskrivningslagstiftningen en mera modern utformning. Införande av inskrivning av äganderätt till luftfartyg förutsätter att ståndpunkt tages till en serie delvis invecklade och omstridda problem, vilka knappast synas böra lösas allenast i fråga om luftfartyg. Det torde vara lämpligt att samtliga frågor om inskrivning av äganderätt eller nyttjanderätt till lös egendom och de materiella rättsverkningarna av sådan in-

skrivning bliva lösta i ett sammanhang. Alldeles särskilt framträder detta, om man tager i betraktande huru nära frågorna om inteckning i luftfartyg och om inteckning i sjögående fartyg stå varandra. De sakkunniga hava därför vidblivit sin i det remitterade utkastet intagna ståndpunkt att i fråga om luftfartyg icke medgiva annan art av inskrivning än penninginteckning.

39 §.

Vid utarbetandet av denna paragraf hava de sakkunniga beaktat vissa i inskrivningskonventionen förekommande stadganden. Enligt konventionens föreskrift i art. II paragraf 1 gäller att alla inskrivningar avseende visst luftfartyg skola göras (»must appear», »sont effectuées») i samma inskrivningsbok. Detta har ansetts böra medföra, att därest man inför ägarehypotek beträffande inteckningar i luftfartyg, inskrivningsboken skall innehålla uppgift om vem hypoteket tillkommer. Vidare stadgas i art. VII paragraf 2 bland annat att vid exekution å luftfartyg utsökningsborgenären skall i rekommenderat brev och om möjligt med luftpost underrätta fartygets ägare under adress som framgår av inskrivningsboken. Denna bestämmelse, vilken enligt konventionen art. XI är obligatorisk endast i fråga om luftfartyg som äro nationalitetsregistrerade i annan fördragsslutande stat men vilken förmenats böra tillämpas i lika mån å interna och internationella förhållanden, har ansetts innebära ett värdefullt skydd för fartygsägaren, ehuru hans intresse endast mycket ofullständigt tillgodoses om fartyget är ointecknat. Det synes därför även av denna grund vara önskvärt att inskrivningsboken innehåller ett omnämmande av vem äganderätten tillkommer, även om detta sker i annan form än genom inskrivning.

Slutligen torde böra framhållas, att en anteckning om äganderätten synes vara av icke obetydligt värde även för inskrivningsdomaren vid senare in-teckningsåtgärder.

Med hänsyn till vad ovan anförts föreslås i första stycket av förevarande paragraf bestämmelse rörande anteckning av äganderätt till luftfartyg. Man har ansett anteckning böra ske i alla fall, där inteckning meddelats eller eljest i in-teckningsärende någon prövats vara ägare till fartyget.

Det har vidare ansetts vara av värde att inskrivningsdomaren, oavsett om inskrivningsärende förekommer eller icke, erhåller meddelande så snart ny ägare av intecknat luftfartyg blivit registrerad. På grund härav föreslås i andra stycket av förevarande paragraf skyldighet för luftfartsstyrelsen att sända inskrivningsdomaren underrättelse om registrering av ny ägare till intecknat fartyg. Kännedom om att luftfartyg är intecknat erhåller luftfartsstyrelsen genom vad nedan i 50 § föreslås. Tillika har intagits stadgande om att inskrivningsdomaren skall i inskrivningsboken anmärka vad sålunda anmälts. Ordet »anmärka» har kommit till användning för att betona, att någon prövning från inskrivningsdomarens sida av uppgiftens riktighet icke skett.

Om övriga inskrivningsärenden rörande luftfartyg.**40 §.**

Paragrafen, som saknar motsvarighet i det remitterade utkastet, äger viss förebild i lagen den 10 maj 1901 om antecknande i fartygsregistret av tvist om fartyg eller fartygslott. Jämföras må även 13 § lagfartsförordningen.

Av 50 § i förslaget framgår att man beaktat behovet av anteckning även i luftfartygsregistret.

Huruvida anmälan skall ske till inskrivningsdomaren eller luftfartsstyrelsen och huruvida stadgande av det i paragrafen återgivna innehållet skall placeras i den nu föreslagna lagen eller annorstädes lär kunna vara föremål för olika meningar. När man här upptagit stadgande om anmälan till inskrivningsdomaren, beror detta närmast på att sådant förfaringssätt ansetts bäst överensstämma med att anmälan om utmätning av luftfartyg enligt 85 § utsökningslagen i dess samtidigt härmed föreslagna ändrade lydelse skall ske till inskrivningsdomaren. Jämföras må för övrigt 29 § fartygsintekningslagen.

Stadgande svarande mot andra stycket i förevarande paragraf förekommer icke vare sig i förut nämnda särskilda lag av den 10 maj 1901 eller i 13 § lagfartsförordningen. Sådant stadgande har emellertid upptagits av 1903 års lagberedning i dess år 1907 avgivna förslag till lag om inskrivning av rätt till fast egendom 2 kap. 17 § samt i dess år 1909 avgivna förslag till jordabalk 7 kap. 7 §.

41 §.

Paragrafen överensstämmer i det väsentliga med 29 § fartygsintekningslagen.

Ett med förslaget lika lydande stadgande fanns intaget i det remitterade utkastet och har ej föranlett någon erinran i remissyttrandena.

42 §.

Stadgandet är föranlett av vissa bestämmelser i art. IV i inskrivningskonventionen, särskilt dess paragraf 3. I artikelns paragraf 1 stadgas, att därest fordran för ersättning på grund av bärgning av luftfartyg eller för extraordinära kostnader som varit oundgängliga för bevarande av sådant fartyg enligt lagen i den fördragsslutande stat, där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades, giver upphov till rättighet som belastar fartyget, skall sådan rättighet erkännas av de fördragsslutande staterna med förmånsrätt före alla andra rättigheter i fartyget. I förbigående må anmärkas att av 14 och 15 §§ i förslaget till lag med vissa bestämmelser om registrering av luftfartyg samt om bärgning framgår, att de sakkunniga ansett dessa luftpanträtter böra godtagas även för svensk rätts del. I artikelns paragraf 3 förekrives vidare, att en i paragraf 1 omnämnd rättighet må antecknas i inskrivningsboken inom tre månader efter avslutandet av åtgärderna för bärg-

ningen eller bevarandet. Slutligen innehåller paragraf 4, att de ifrågavarande rättigheterna icke må erkännas i andra fördragsslutande stater efter utgången av sagda tid av tre månader, med mindre inom denna frist dels rättigheten blivit antecknad i inskrivningsboken i enlighet med paragraf 3, dels ock överenskommelse träffats om rättighetens belopp eller talan väckts om rättigheten.

Av de nu återgivna stadgandena motsvaras paragraf 3 av den föreslagna paragrafens första stycke, medan dess andra stycke tillkommit med anledning av, bland annat, artikelns paragraf 4.

Av 44 § tredje stycket framgår, att anmälan som avses i den nu förevarande paragrafen skall anses gjord då den inkommer till inskrivningsdomaren.

Vidare må anmärkas det förhållandet att panträttens upphörande kan bero på förklaring av domstol när fartyg förverkats; jämföras må 26 §.

De sakkunniga få anledning att återkomma till detta ämne vid behandlingen av de ovan berörda 14 och 15 §§ i förslaget till lag med vissa bestämmelser om registrering av luftfartyg samt om bärgning.

43 §.

Paragrafen äger viss motsvarighet i 30 § fartygsinteckningslagen. Den skiljer sig från det i det remitterade utkastet intagna stadgandet, vilket helt överensstämde med 30 § nämnda lag och icke föranledde någon erinran i remissyttrandena.

Då emellertid, såsom ovan vid 18 § närmare anförts, motsvarighet till 20 § fartygsinteckningslagen icke ansetts böra nu föreslås, har man åt förevarande paragraf givit det nu föreslagna innehållet. Man har förmenat det ligga i den allmänna samfärdsels intresse och vara ägnat att motverka svikligt användande av inteckningar i vissa fall, att inskrivningsboken i förekommande fall innehåller uppgift att intecknat fartyg avförts ur luftfartygsregistret eller med hänsyn till inskriven rättighet icke kunnat avföras ur registret. Jämför 50 § i förslaget, tillkommen för att luftfartsstyrelsen må erhålla kännedom om, bland annat, att luftfartyg är intecknat.

Om handläggning av inskrivningsärenden.

44 §.

Paragrafens första stycke äger motsvarighet i 33 § fartygsinteckningslagen, sådant detta lagrum lyder sedan fartygsinteckningslagen genom lag den 29 maj 1936 ändrades i samband med att ärendena angående inteckning i fartyg överflyttades från rätten till inskrivningsdomaren och protokollsföringen i dessa ärenden ersattes med aktsystem. Andra stycket har hämtats från 6 § i 1932 års inskrivningslag, medan tredje stycket är be-

tingat av art. IV paragraf 3 i inskrivningskonventionen, återgiven vid 42 § i förslaget.

I det remitterade utkastet saknades bestämmelser svarande mot andra och tredje styckena.

I de förklarande anmärkningarna till utkastet framhölls emellertid, att man övervägde en komplettering motsvarande andra stycket, och erinrades om bestämmelsen i inskrivningskonventionen art. III paragraf 3, att därest enligt lagen i en fördragsslutande stat ingivande av en handling för inskrivning har samma verkan som inskrivning, ingivandet skall hava sådan verkan jämväl vid tillämpningen av konventionen, men att genom lämpliga bestämmelser skall sörjas för att sålunda ingiven handling är tillgänglig för allmänheten.

Något uttalande i ämnet har ej förekommit i remissyttrandena.

Förslaget innehåller, förutom det tidigare i paragrafen förekommande stadgandet, även bestämmelse att ansökan i inskrivningsärende rörande luftfartyg ej anses gjord innan den upptages å inskrivningsdag. Till vinnande av överensstämmelse med konventionens ovan berörda, vid 42 § återgivna stadgande i fråga om antecknande i inskrivningsboken inom tre månader av fordran, som är förenad med luftpanträtt, har vidare ansetts böra uttalas att anmälan om sådan fordran skall anses gjord redan då den inkommer till inskrivningsdomaren.

Det må i detta sammanhang anmärkas, att man övervägt behovet av bestämmelse angående när inskrivningsdagar skola hållas. Sådan bestämmelse förekommer emellertid icke i vare sig fartygsinteckningslagen, förlagsinteckningsförordningen eller lagen den 3 juni 1932 om inteckning i jordbruksinventarier. Skulle mot förmodan bestämmelse visa sig erforderlig, torde sådan kunna meddelas av Konungen med stöd av 54 § i förslaget.

45 §.

Paragrafen, som saknades i det remitterade utkastet, motsvarar 8 § i 1932 års inskrivningslag. Betydelsen av dagbok med hänsyn till upprätthållande av ordning och reda torde icke behöva framhållas. Att stadgandet upptagits i själva lagen beror på, bland annat, att anmälan om luftpanträtt jämlikt 44 § tredje stycket skall anses gjord då den inkommer till inskrivningsdomaren.

46 §.

En häremot i viss mån svarande bestämmelse finnes i 11 § fartygsinteckningslagen. Om denna yttras i förarbetena att den omständigheten, att inteckningsväsendet och registreringen icke lämpligen kunde hos oss, såsom i andra länder, förenas hos samma myndighet, ej syntes böra för de inteckningssökande föranleda ökat besvär eller särskild kostnad.

I det remitterade utkastet upptogs ett med nyssnämnda paragraf nära överensstämmande stadgande, enligt vilket inskrivningsdomaren hade att

från den myndighet som förde luftfartygsregistret anskaffa avskrift av vad däri finnes infört om det fartyg ansökningen avsåge.

Uti sitt remissyttrande har luftfartsstyrelsen funnit detta stadgande alltför omfattande. Endast uppgifter, som kunde bedömas vara av betydelse för in-teckningsärendets prövning, borde införskaffas.

Då luftfartsstyrelsens uppfattning syntts vara berättigad, ålägges genom förevarande paragraf inskrivningsdomaren att skyndsamt från fartygsregistret anskaffa bevis allenast angående vad registret beträffande fartygets ägare och i övrigt innehåller av betydelse för ärendets prövning.

Man har trott det utan särskilt stadgande vara uppenbart, att i de fall där samtycke av fartygets ägare är av betydelse för ärendets prövning, beslut i ärendet icke må meddelas innan bevis angående äganderätten kommit inskrivningsdomaren till handa. I följd härav kan en exempelvis telefonledes lämnad uppgift icke läggas till grund för avgörandet.

Närmare bestämmelser angående de avseenden i vilka, förutom beträffande äganderätten, uppgift bör inhämtas ur registret synas lämpligen böra meddelas i administrativ ordning.

47 §.

Paragrafen överensstämmer i allt väsentligt med 31 § första och andra styckena fartygsinteckningslagen samt med det remitterade utkastet, vilket icke föranlett någon erinran i remissyttrandena.

Stadgandet torde icke erfordra närmare motivering.

48 §.

Detta lagrum är avfattat i enlighet med innehållet i de båda första styckena i 9 § i 1932 års inskrivningslag, av vilka andra stycket närmast motsvarar 32 § fartygsinteckningslagen.

Belysning av ifrågavarande bestämmelser har icke givits i remissyttrandena.

49 §.

Paragrafen svarar i huvudsak mot 31 § tredje stycket fartygsinteckningslagen och det remitterade utkastet.

Någon erinran i anledning av remissen har icke gjorts från det praktiska livets sida.

50 §.

Stadgandena i denna paragraf, vilken saknar motsvarighet i det remitterade utkastet, hava tillkommit för att tillgodose luftfartsstyrelsens behov att erhålla kännedom om de i paragrafen berörda förhållandena.

I 10 § i det samtidigt framlagda förslaget till lag med vissa bestämmelser om registrering av luftfartyg samt om bärgning stadgas sålunda, bland annat, att om luftfartyg häftar för inskriven rättighet, det icke må avföras ur luftfartygsregistret med mindre rättighetens innehavare därtill samtyc-

ker. Luftfartsstyrelsen äger följaktligen intresse av att veta huruvida fartyget besväräs av inskrivna rättigheter eller icke.

Beträffande andra punkten erinras om den administrativa prövning av äganderättsfrågan som åvilar luftfartsstyrelsen.

Om besvär.

51 §.

Paragrafens första stycke svarar mot 34 § fartygsinteckningslagen, som upptogs oförändrad i det remitterade utkastet.

Andra stycket, som saknar motsvarighet i fartygsinteckningslagen och i det remitterade utkastet, har upptagits med hänsyn till vikten av att inskrivningsboken lämnar upplysning i det i stycket berörda avseendet. En liknande bestämmelse möter i 1903 års lagberednings slutliga förslag till jordabalk 14 kap. 16 §. I detta sammanhang må erinras om att tillämpningen av de föreslagna stadgandena numera är väsentligen underlättad genom bestämmelserna i 52 kap. rättegångsbalken, jämförda med 21 § lagen om införande av nya rättegångsbalken, av vilka bestämmelser framgår att den, som vill anföra besvär mot inskrivningsdomarens beslut, skall inkomma med sin besvärslaga till inskrivningsdomaren.

52 §.

Med paragrafen må jämföras 35 § fartygsinteckningslagen, till vilket lagrum det remitterade utkastet helt anslöt sig. Man har emellertid i förslaget vidtagit den ändringen i förhållande till utkastet, att sökanden har att företräde utslaget senast å den inskrivningsdag som infaller näst efter tre månader från det utslaget om ändring vann laga kraft.

53 §.

Paragrafen, som saknar motsvarighet i det remitterade utkastet, har avfattats i enlighet med vad 1903 års lagberedning förordade i sitt förslag om inskrivning av rätt till fast egendom 1 kap. 18 §. Lagberedningen anförde i detta sammanhang, att den i inskrivningsboken redan gjorda inskrivningen borde genom anteckning om det ändrade förhållandet åter avföras icke blott för de fall, där beslutet varigenom ansökan i inskrivningsärende bifallits blivit efter besvär genom laga kraft ägande beslut ändrat, utan jämväl när annorledes än i följd av klagan i själva inskrivningsärendet genom laga kraft ägande beslut viss inskrivning undanröjts eller förklarats vara utan verkan. Förfölle ansökan om inskrivning, beträffande vilken med slutlig prövning skolat tills vidare anstå, borde enskild sakägare, i vars intresse det låge att få den i inskrivningsboken gjorda anteckningen annullerad, äga rätt att efter styrkande av förhållandet få anteckning där-om gjord i boken.

Gemensam bestämmelse.

54 §.

Förevarande paragraf svarar i huvudsak mot 40 § fartygsinteckningslagen.

Motsvarande stadgande i det remitterade utkastet har icke föranlett något uttalande i remissyttrandena.

I förslaget har formuleringen något jämkats, nämligen så att även dagbok och akter uttryckligen omnämnas i paragrafen.

I övrigt torde paragrafen icke tarva någon förklaring.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.

Det har ansetts lämpligt att till Konungen överlämna att förordna om tidpunkten för lagens ikraftträdande.

Såsom ovan vid 7 § berörts, har man funnit ändamålsenligt att till en särskild övergångsbestämmelse överföra motsvarighet till det i 7 § första stycket fartygsinteckningslagen upptagna stadgandet om viss lättnad i äganderättsprövningen beträffande fartyg som blivit infört i luftfartygsregistret före lagens ikraftträdande.

Förslag till lag med vissa bestämmelser om registrering av luftfartyg samt om bärgning.**Om registrering av luftfartyg och om dess nationalitet.**

Med avseende å anordningen av registrerings- och inteckningsväsendet hava under det nordiska samarbetet vissa principiella olikheter framträtt mellan dansk, finsk och svensk uppfattning å ena samt norsk uppfattning å andra sidan, vilken olikhet kommer till synes i de förslag till luftfartslagar som preliminärt utarbetats.

Enligt de danska, finska och svenska förslagen skola två register finnas, ett offentligrättsligt, fört av luftfartsmyndigheten (luftfartygsregister), och ett privaträttsligt, fört av domstol (inskrivningsbok). Det norska förslaget upptager däremot ett gemensamt register, som skall föras av administrativ myndighet.

Man har å danskt, finskt och svenskt håll väl ansett det vara oundgängligt att ett offentligrättsligt register föres hos luftfartsmyndigheten. Sätillvida har full enighet förelegat mellan de olika länderna. Å andra sidan har man förmenat, att den privaträttsliga inskrivningen rent principiellt bör företagas av domstol, låt vara, som det yttrades vid tillkomsten av fartygsinteckningslagen, med skyldighet för domstolen att i den mån så tarvas från registre-

ringsmyndigheten inhämta upplysningar ur fartygsregistret. För Sveriges vidkommande har man trott, att om det privaträttsliga inskrivningsväsendet förlägges till Stockholms rådhusrätt med dess förtrogenhet med inteckning i sjögående fartyg, betydande erfarenhet beträffande här mötande ofta ganska invecklade spörsmål kan förväntas.

Med den motsättning, som sålunda förefinnes, sammanhänger i sin ordning, att det norska preliminära förslaget till luftfartslag upptager jämväl bestämmelser om den privaträttsliga inskrivningen, under det att man å dansk, finsk och svensk sida ansett lämpligast att meddela stadganden om den privaträttsliga inskrivningen i särskild lag. Sistnämnda förfaringssätt står i själva verket i överensstämmelse med vad som iaktogs vid tillkomsten av fartygsinteckningslagen.

För lufträttens del äro registreringsbestämmelserna för närvarande givna i administrativ ordning.

Så var ursprungligen i huvudsak förhållandet även med avseende å registrering av sjögående fartyg. Av den beträffande inteckning i luftfartyg lämnade redogörelsen framgår, att vid granskningen inom Högsta domstolen av förslaget till fartygsinteckningslag åtskilliga erinringar gjordes mot detta förfaringssätt. Beträffande dessa må här blott påpekas, hurusom justitieministern vid avlåtandet av proposition i ämnet framhöll att, med anledning av vad inom Högsta domstolen blivit anfört om önskvärldheten av att de bestämmelser angående fartygsregistrering vilka förutsattes i den föreslagna inteckningslagen erhöles civillags natur, dessa bestämmelser ansetts böra införas i 2 § sjölagen. Denna upptager i enlighet därmed numera själva principerna för fartygsregistreringen.

Vad sålunda förekom i samband med utarbetandet av fartygsinteckningslagen har synts böra beaktas även på nu ifrågavarande rättsområde. I enlighet därmed har ansetts att de grundläggande bestämmelserna om registrering av luftfartyg böra givas i formen av civillag.

I det remitterade utkastet voro hithörande bestämmelser infogade i luftfartsförordningen. Sådant förfaringssätt har vid förslagets utarbetande emellertid ansetts förenat med vissa lagtekniska olägenheter. Ett antal paragrafer måste, om man går denna väg, förses med bokstavsbeteckning. Därjämte skulle vissa paragrafer i kap. 2 luftfartsförordningen komma att kvarstå i oförändrat skick. Över huvud skulle detta kapitel erhålla en ganska heterogen karaktär. De i kapitlet kvarstående bestämmelserna torde i det slutliga förslaget till luftfartslag komma att överföras till annat sammanhang.

Med hänsyn till det anförda hava de sakkunniga förmenat det vara lämpligast att upptaga här ifrågavarande bestämmelser i en särskild lag.

1 §.

Vad angår första stycket i paragrafen må hänvisas till vad vid rubriken yttrats.

Med hänvisningen i andra stycket avses dels lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg, dels den särskilda lagen i anledning av Sveriges tillträde till

1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, dels ock vissa i samband med nämnda lagar föranledda ändringar i lagstiftningen i övrigt.

I denna paragraf saknas motsvarighet till stadgandet i § 5 luftfartsförordningen, att närmare föreskrifter om registrets förande meddelas av Konungen. Detta beror därpå, att man ansett ett allmänt bemyndigande att giva tillämpningsföreskrifter böra upptagas. Jämföras må 21 §.

2 §.

Första stycket överensstämmer till sin grundtanke med § 6 första stycket luftfartsförordningen, varemot andra stycket saknar motsvarighet i förordningen.

I det remitterade utkastet voro upptagna med förslaget i det väsentliga överensstämmande stadganden. Ut i de förklarande anmärkningarna till utkastet redogjordes för de viktigaste här mötande spörsmål, vilka beröras nedan.

I anledning av remissen har luftfartsstyrelsen ifrågasatt, huruvida bestämmelse enligt paragrafens andra stycke borde införas, innan principfrågan om upptagande i luftfartygsregistret av utländsk medborgare såsom ägare till luftfartyg slutligt dryftats. Därest bestämmelsen det oaktat ansåges påkallad, vore enligt styrelsens mening tillämpningsföreskrifter i ämnet erforderliga.

Aerotransport har å sin sida yttrat, att av skäl som anfördes i de förklarande anmärkningarna knappast något behov syntes föreligga för skapandet av särskilda garantier för att hindra att ett formellt svenskt, men reellt utländskt företag bleve registrerat eller kvarstode i registret.

Med avseende å det nu framlagda förslaget må anmärkas, att dess innebörd är den att alla inhemska fysiska och juridiska personer, men däremot icke utländska sådana, kunna här i riket äga och erhålla registrering av luftfartyg. Härutinnan står förslaget i full överensstämmelse med exempelvis tysk och schweizisk rätt.

I detta sammanhang har ånyo förevarit frågan, huruvida särskilda garantier borde skapas för att hindra att ett formellt svenskt, men reellt mer eller mindre utländskt företag blir registrerat eller kvarstår i registret. Man har emellertid trott frågan sakna större praktisk betydelse, då linjefart och annan yrkesmässig luftfart med mera icke må bedrivas utan särskilt tillstånd, därvid nationalitetsfrågan beaktas. Denna uppfattning har ock, såsom av det anförda framgår, vunnit anslutning från det praktiska livets sida.

Någon särskild motsvarighet till § 6 andra stycket luftfartsförordningen har ej upptagits i förslaget. Erinras må härvid om bestämmelserna i 8 och 79 §§ lagen den 14 september 1944 om aktiebolag. Anledning att här avvika från aktiebolagslagens ståndpunkt har förmenats icke föreligga.

Såsom anförts föreslås i andra stycket av förevarande paragraf en nyhet i förhållande till gällande rätt. En förebild härtill möter i den schweiziska luftfartslagen art. 54. Frågan om registrering av luftfartyg som ägas av

främmande rättssubjekt (>registration of aircraft by non-nationals») har för övrigt upptagits även inom ICAO. Såsom oefftergivlig förutsättning för registrering av utländskt fartyg utsäges i paragrafen, att fråga är om fartyg som i regel nyttjas med utgångspunkt här i riket. Att Konungen vid prövning av dispensfråga kommer att beakta bland annat frågan om ägarens hemvist eller, beträffande juridisk person, varest dess styrelse har sitt säte eller förvaltningen föres har antagits vara självklart.

Av styckets avfattning framgår, att dispensrätten avser allenast möjlighet att medgiva undantag från stadgandet i första stycket i förevarande paragraf och således icke från kapitlets regler i övrigt.

3 §.

Enligt § 6 tredje stycket luftfartsförordningen må luftfartyg icke registreras här i riket, om det har en annan stats nationalitet.

Det remitterade utkastet överensstämde i sak med förslaget. I avgivet remissyttrande har luftfartsstyrelsen funnit tillämpningsföreskrifter till förevarande paragraf vara erforderliga.

Villkoren för överförande av ett luftfartyg från ett lands till ett annat lands register framgå av art. 18 i luftfartskonventionen och art. IX i inskrivningskonventionen. Nämda art. 18 utsäger, att luftfartyg icke kan med rättslig verkan registreras i mer än en stat, men att dess registrering kan överföras från en stat till en annan. Enligt art. IX i inskrivningskonventionen må, såsom förut vid 24 § i förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg anförts, luftfartyg icke, förutom i fall av exekutiv försäljning i enlighet med bestämmelserna i art. VII, överföras från nationalitetsregister eller inskrivningsbok i en fördragsslutande stat till nationalitetsregister eller inskrivningsbok i annan fördragsslutande stat, med mindre alla innehavare av inskrivna rättigheter blivit förnöjda eller samtycka till överföringen.

Paragrafen har fått sin avfattning i enlighet med det sålunda återgivna innehållet i konventionerna. Man har dock lika litet här som vid avfattningen av nyssnämnda 24 § ansett nödigt att i lagtexten särskilt omnämna det fallet att in-teckning bortfallit genom exekutiv försäljning.

4 §.

Med paragrafen må jämföras § 7 luftfartsförordningen.

Vid remissen av utkastet framhölls bland annat, att här mötte frågorna dels huruvida luftfartsförordningens krav på innehav av luftvärdighetsbevis såsom förutsättning för registrering vore för strängt och borde ersättas med ett enkelt krav på luftvärdighet, något som uppgivits stå i överensstämmelse med vad redan nu i praktiken iakttoges vid åtskilliga fall av interimisbevis, dels ock huruvida bestämmande av viss hemort för luftfartyg borde upptagas såsom förutsättning för registrering eller icke. I det senare fallet borde övervägas att i administrativ ordning föreskriva, att ägaren skulle hålla luftfartsstyrelsen underrättad om sin adress.

Beträffande den första av dessa båda frågor har Aerotransport funnit det kunna ifrågasättas, huruvida icke de framförda skilda önskemålen om kravet på luftvärdighet skulle kunna tillgodoses genom en föreskrift att luftfartyg icke finge registreras, med mindre det föreläge luftvärdighetsbevis eller det, oaktat sådant bevis ej funnes utfärdadt, vore utrett att fartyget ändå vore luftvärdigt.

Vidkommande den andra frågan hava luftfartsstyrelsen och Aerotransport förklarat, att de icke hade något att erinra mot att bestämmelsen om fartygets hemort ersattes med en i administrativ ordning utfärdad bestämmelse om lämnande av uppgift om ägarens adress. Luftfartsstyrelsen har tillagt, att bestämmelsen om hemort icke torde ha haft någon praktisk betydelse.

I förslaget har kravet att luftvärdighetsbevis skall förefinnas allttjämt bibehållits. Visserligen hava skäl ansetts tala för att uppmjuka detta krav genom att bereda en möjlighet att även på annat sätt styrka fartygets luftvärdighet. Då meningarna, även vid de nordiska överläggningarna, varit starkt delade om det verkliga behovet och om nyttan av en sådan uppmjukning, har emellertid någon förändring härutinnan av gällande rätt ej företagits.

I förslaget har icke upptagits någon motsvarighet till den i § 7 luftfartsförordningen givna bestämmelsen, enligt vilken för registrering kräves att fartyg till regelmässig utgångspunkt (hemort) skall hava en flygplats, som innehaves av staten eller blivit godkänd jämlikt § 26 luftfartsförordningen. Avgörande har härvid varit uppfattningen i det praktiska livet, att bestämmelsen visat sig sakna egentligt värde. Beaktats har ock att även på sjörettens område stadgandet om hemort mer och mer förlorat i betydelse.

Man har allttjämt räknat med att i administrativ ordning må meddelas bestämmelse om skyldighet för ägaren eller annan innehavare av luftfartyg att lämna luftfartsstyrelsen uppgift om den adress, varunder han är att träffa.

5 §.

Sedan i 2—4 §§ i förslaget angivits vissa principiellt oundgängliga förutsättningar för att få ett fartyg infört i registret, behandlas i förevarande paragraf, liksom i § 8 luftfartsförordningen, vad som är att iakttaga vid ansökan om registrering.

I det remitterade utkastet talades liksom i 2 § sjölagen om intyg, som utmärker när, var och av vem fartyget är byggt.

I anledning härav har Aerotransport anmärkt, att eftersom den handling, som lades till grund för registreringsansökningen, i varje fall när det gällde de större trafikflygplanen oftast vore beställningskontraktet avseende tillverkningen av flygplanen och kontraktet finge anses innehålla tillräckliga uppgifter om när, var och av vem fartyget vore byggt, syntes ordet »intyg» kunna ersättas med det något vidare uttrycket »handling».

Liksom i gällande rätt har det ansetts lämpligt att ansökan om registrering skall göras skriftligen av ägaren. Stadgande därom har upptagits i första punkten av paragrafen. Samma punkt innehåller vidare föreskrift om att ansökningen skall innehålla nödiga upplysningar rörande fartyget, ägaren och dennes förvärv av fartyget. Belysning av innebörden härav sker i följande paragraf.

I § 8 luftfartsförordningen stadgas att registreringsansökningen skall innehålla de uppgifter rörande ägaren och dennes förvärv av luftfartyget samt rörande fartyget, som bestämmas i föreskrifter utfärdade av Konungen, samt att luftfartsmyndigheten må, innan registrering beviljas, av ägaren därjämte infordra de upplysningar eller de handlingar, som finnas nödiga för prövning av ansökningen. Motsvarande föreskrifter på förevarande område äro avsedda att utfärdas av Konungen jämlikt det i 21 § upptagna myndigandet.

Tyngdpunkten i förevarande paragraf ligger i bestämmelserna angående den utredningsskyldighet som åligger sökanden, vilka bestämmelser ingå i paragrafen såsom en andra punkt. Även i detta avseende utgår man från att Konungen med stöd av ovannämnda bemyndigande kommer att utfärda erforderliga tillämpningsföreskrifter. Sådana torde vara starkt påkallade. Det är nämligen uppenbart, att prövningen av här ifrågavarande förutsättningar, ehuru det är fråga om en administrativ handläggning, måste ske med största möjliga noggrannhet. Detta följer av den utomordentligt stora betydelse, som tillkommer registreringen i offentligrättsligt avseende, exempelvis beträffande luftfartygets nationalitet. Det vore uppenbarligen betänkligt, om luftfartsstyrelsens prövning av äganderätsfrågan utfölle på ett sätt och sedermera inskrivningsdomarens prövning av samma fråga på ett annat.

Uppgift om när, var och av vem fartyget är byggt har ansetts vara av den vikt, att särskilt stadgande upptagits om skyldighet att i registreringsärendet förete handling i sådant hänseende. I enlighet med vad Aerotransport förordnat användes i förslaget i motsats till det remitterade utkastet uttrycket »handling».

Med den allmänna avfattning, som givits åt 5 § i förslaget, har det icke ansetts lämpligt att upptaga en i det remitterade utkastet ifrågasatt bestämmelse rörande lindring i äganderätsprövningen beträffande fartyg som tidigare varit infört i utländskt luftfartygsregister. Erforderlig föreskrift i sådant avseende torde kunna upptagas i tillämpningskungörelsen.

6 §.

Förevarande paragraf meddelar bestämmelser angående vad luftfartygsregistret skall innehålla. Den äger motsvarighet närmast i § 9 luftfartsförordningen.

Det remitterade utkastet överensstämde i det väsentliga med förslaget. Det framhölls i de förklarande anmärkningarna till utkastet, att det ansetts lämpligt att till den administrativa lagstiftningen överlämna detaljreglering-

en av vad registret skulle innehålla; att det synts uppenbart att man på ett område som luftfartens icke borde alltför mycket binda utvecklingen; samt att det i ämnet relevanta torde vara återgivet genom den i utkastet upptagna allmänna formuleringen. Tillika erinrades om stadgandet i 2 § sjölagen, att det register, som skall föras över svenska fartyg vilka äro avsedda att nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande och äga en dräktighet av tjugu registerton eller därutöver, skall innehålla för varje sådant fartyg de uppgifter som provas nödiga för fartygets säkra urskiljande, så ock upplysning angående äganderätten till fartyget, beskaffenheten av inskriven ägares fång samt tiden, då fartyget i registret införts eller förändring i äganderätten inskrivits.

Någon belysning av ämnet har ej givits i remissyttrandena.

Vid förslagets utarbetande har i det stora hela ej förekommit anledning att frångå den tidigare intagna ståndpunkten. Paragrafen har emellertid kompletterats i vissa avseenden. Till en början har det ansetts böra uttryckligen föreskrivas, att i registret skall upptagas fartygets nationalitets- och registreringsbeteckning, enligt vilken beteckning fartygen äro ordnade i registret. Vidare har man i paragrafen upptagit bestämmelse att hänvisning skall ske till fartygets luftvärdighetsbevis. I båda dessa hänseenden vinnes därigenom närmare överensstämmelse med luftfartsförordningen. Den senare modifikationen står naturligen i samband med vad redan vid 4 § anmärkts, nämligen att för registrering alltid kräves att fartyget skall hava luftvärdighetsbevis, som utställts eller godkänts här i riket.

Ytterligare har man ansett 10 § i förslaget samt de i samband därmed stående bestämmelserna i den föreslagna lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg böra föranleda stadgande, att registret skall innehålla upplysning huruvida fartyget är intecknat.

Slutligen har tillagts en bestämmelse om rätt för Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar att förordna om intagande av ytterligare uppgifter i registret. Man har härvid tänkt framför allt på det fallet att stadgande om försäkringsplikt införlivas med den svenska lufträtten, i vilken händelse registret synes böra angiva för fartyget tecknad försäkring.

7 §.

Denna paragraf står i principiell överensstämmelse med det remitterade utkastet.

Första stycket äger motsvarighet i § 4 luftfartsförordningen. Jämväl enligt art. 17 i luftfartskonventionen gäller, att luftfartyg hava den stats nationalitet, i vilken de äro registrerade.

Genom upptagande av sådant stadgande har man, såsom i de förklarande anmärkningarna till det remitterade utkastet framhölls, icke avsett att taga ståndpunkt till frågan, i vilken utsträckning flagglagen är att anse såsom ett internationellrättsligt anknytningsfaktum. Detta ämne är i själva verket för närvarande föremål för uppmärksamhet inom det internationella

lagstiftningsarbetet. Ett av de viktigaste spörsmål, som möta i sådant sammanhang, rör straffrättens giltighet i rummet, ett ämne som varit föremål för straffrättskommitténs prövning.

Lagtexten företer emellertid den avvikelser från gällande rätt, att motsvarighet saknas till den i § 4 luftfartsförordningen upptagna förutsättningen för svensk nationalitet, att luftfartyget försetts med märke som är föreskrivet för sådant fartyg. Uppställandet av sådan förutsättning torde nämligen icke stå i full överensstämmelse med luftfartskonventionen, vars redan berörda art. 17 icke upptager sådant krav för nationalitet.

Anmärkas må, att enligt luftfartsförordningen registrering icke är en oundgänglig förutsättning för att ett fartyg skall förvärva svensk nationalitet. I § 38 luftfartsförordningen stadgas nämligen, att Konungen äger bestämma att staten tillhöriga eller uteslutande för dess räkning använda luftfartyg, som äro militära eller tull-, post- eller polisfartyg, må brukas utan att vara registrerade och att sådant fartyg har svensk nationalitet. En ändring i detta stadgande föreslås icke nu, så mycket mindre som en i huvudsak motsvarande reglering torde komma att — i anslutning till luftfartskonventionen — föreslås i den under utarbetande varande luftfartslagen.

Andra stycket i förevarande paragraf står i sak i överensstämmelse med § 12 första stycket luftfartsförordningen. Det erinras här om att enligt art. 29 i luftfartskonventionen varje luftfartyg, som är hemmahörande i en fördragsslutande stat och som användes i internationell luftfart, skall medföra bland annat sitt nationalitets- och registreringsbevis (»its certificate of registration»). Likaså må framhållas att i inskrivningskonventionen art. III paragraf 1 föreskrives, att adressen till den myndighet, som är ansvarig för inskrivningsbokens förande, skall angivas å luftfartygs nationalitets- och registreringsbevis.

Framhållas må, hurusom vid fastställandet av formulär till nationalitets- och registreringsbevis naturligen måste beaktas, att i annex 7 till luftfartskonventionen internationella standardbestämmelser och rekommendationer (»Standards and recommended practices») äro meddelade beträffande nationalitets- och registreringsbeteckningar för luftfartyg (»Aircraft nationality and registration marks»).

Vad angår tredje stycket i paragrafen, äger detta motsvarighet i § 13 första stycket luftfartsförordningen, dock med viss redaktionell jämkning.

Med detta stycke bör jämföras art. 20 i luftfartskonventionen, enligt vilken varje luftfartyg i internationell trafik skall vara försett med vederbörliga nationalitets- och registreringsbeteckningar.

I § 13 andra stycket luftfartsförordningen stadgas, att närmare bestämmelser om märkenas utseende samt huru desamma skola anbringas och bevaras meddelas av Konungen. Sådana bestämmelser torde alltjämt böra meddelas i samma ordning. Den i § 13 tredje stycket luftfartsförordningen behandlade frågan om utplånande i visst fall av nationalitets- och registreringsmärken har även ansetts kunna regleras i administrativ väg.

8 §.

Med denna paragraf må jämföras § 10 luftfartsförordningen.

Ett med förslaget i det väsentliga överensstämmande stadgande var upptaget i det remitterade utkastet och har icke föranlett någon erinran från det praktiska livets sida.

Första stycket innehåller, liksom § 10 första och andra styckena luftfartsförordningen, föreskrift om anmälningsplikt vid ändring i äganderätten. Sådan anmälningsskyldighet följer naturligen enligt luftfartsförordningen av den allmänna bestämmelsen om skyldighet att göra anmälan, så snart det inträffar ändring i förhållande varom inskrivning skett i registret. Denna allmänna bestämmelse återfinnes icke i förslaget. Man har trots att en sådan bestämmelse vid sidan av föreskriften om anmälningsplikt vid äganderättsövergång knappast kan anses påkallad utan snarare, med hänsyn till att registret innehåller ett flertal upplysningar som delvis härröra av andra upplysningskällor än fartygsägaren, kan vara i viss utsträckning missvisande. Man har sålunda förmenat anmälningsplikten kunna inskränkas till fall då ändring sker av ägarens nationalitet eller fartyget efter registreringen undergår ändring av betydelse för dess identifiering.

Andra stycket i förevarande paragraf saknar motsvarighet i luftfartsförordningen. Bestämmelse i sådant avseende finnes däremot i 2 § andra stycket sjölagen. Det framhölls inom Högsta domstolen vid granskningen av förslaget till fartygsinteckningslag såsom angeläget, att fartygsregistret innehölle icke allenast uppgift å dem, vilka efter gjord anmälan blivit inskrivna såsom ägare av fartyget, utan även upplysning om sådana anmälningar angående förändring i äganderätten, som lämnats utan avseende eller ännu icke blivit prövade. Lika viktigt lär det vara vad beträffar luftfartygsregistret med hänsyn till dess förvaltningsuppgifter samt dess betydelse för prövningen av inskrivningsärenden.

För registrering av ändring i äganderätten kräves naturligen en nöjaktig utredning i saken, låt vara att man härutinnan icke kan uppställa lika stränga krav som när det gäller ett första införande i registret. Liksom beträffande 5 § må emellertid framhållas, att Konungen jämlikt det allmänna, i 21 § upptagna bemyndigandet äger utfärda kompletterande föreskrifter rörande utredningen.

Den i tredje stycket i § 10 luftfartsförordningen meddelade bestämmelsen har ansetts icke vara av den art, att den behövt upptagas i förevarande lag.

9 §.

I denna paragraf behandlas den viktiga frågan om luftfartygs avförande ur registret, varom för närvarande bestämmelser innehållas i § 11 luftfartsförordningen.

Det remitterade utkastet upptog med förslaget i det väsentliga överensstämmande regler; dock saknades stadganden om dispensrätt för Konungen liksom om anmälningsplikt för ägaren.

I de anmärkningar, som ålföljde det remitterade utkastet, redogjordes för förhållandet mellan utkastet och luftfartsförordningen och fästes uppmärksamheten vid vissa här mötande spörsmål, såsom om rätt för ägare att på begäran få fartyget avfört ur registret och om kondemnation.

Beträffande rätt för ägare att få luftfartyg avfört ur registret har luftfartsstyrelsen förklarat sig icke hava något att erinra däremot, och Aero-transport har ansett ett sådant stadgande vara helt naturligt.

Luftfartsstyrelsen har förordat att uttrycket »upphuggits» ersattes med det efter dess mening mera adekvata ordet »nedskrotats».

Aero-transport har upplyst att enligt bolagets nu gällande försäkringsavtal flygplan skulle anses totalhavererat, om det ej avhörts inom en tid av en månad.

Därjämte hava vissa yttranden förekommit i kondemnationsfrågan.

Förslaget innehåller nu i första stycket stadgande om rätt för fartygsägaren att på begäran få fartyget avfört ur registret. Med hänsyn till, bland annat, den indragning av nationalitets- och registreringsbevis som följer av sådant avförande torde emellertid stadgandet äga en i viss mån begränsad räckvidd.

Av vad i andra stycket upptagits äger bestämmelsen att fartyget principiellt skall avföras ur registret, när de i 2 § för registrering uppställda villkoren icke längre äro uppfyllda, motsvarighet i luftfartsförordningen § 11 under b). Med hänsyn till det i 2 § andra stycket upptagna stadgandet har emellertid även här dispensrätt inrymmts åt Konungen. Man har härvid utgått från att dispens icke kommer att medgivas, med mindre — såsom i 2 § andra stycket uttryckligen säges — fråga är om fartyg som i regel nyttjas med utgångspunkt här i riket.

Såsom av det remitterade utkastet framgår har det varit ifrågasatt att upptaga en bestämmelse, svarande mot det i § 11 b) luftfartsförordningen omnämnda fallet att ansökan om fartygets avförande ur registret göres med stöd av § 38 i förordningen. Man har emellertid förmenat detta ämne böra behandlas först i samband med en revision av § 38, detta så mycket mera som förslaget, enligt vad förut nämnts, innehåller en allmän bestämmelse om rätt för ägaren att på begäran få fartyget avfört ur registret. Vad nu anförts äger betydelse såväl beträffande militärfartyg som i fråga om luftfartyg, vilka ej äro militära men användas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift.

Stadgandet att fartyget skall avföras ur registret när det förolyckats, upphuggits eller annorledes förstörts äger icke motsvarighet i luftfartsförordningen men däremot i 2 § sjölagen. Bestämmelsen har sin grund i hänsynen till det lämpliga i att registret rensas från icke längre existerande fartyg, ett förhållande som från det praktiska livets sida tillmåtts en icke ringa betydelse.

Den i luftfartsförordningen förekommande bestämmelsen, att fartyget skall avföras ur registret när det försvunnit, har i förslaget utformats till ett i viss mån till 71 § försäkringsavtalslagen anknyttande stadgande.

En viktig olikhet i förhållande till gällande rätt ligger däri, att medan för närvarande ett fartyg skall avföras ur registret när beviset för dess luftvärdighet blivit indraget, sådan påföljd enligt tredje stycket i förslaget inträder först när fartyget sedan tre år icke innehaft gällande luftvärdighetsbevis och det ej inom tid som luftfartsstyrelsen bestämmer visas att fartyget är luftvärdigt. Hittillsvarande stadgande har även av luftfartsstyrelsen ansetts vara alltför strängt.

Slutligen må påpekas, att man ansett anmälningsskyldighet för ägaren böra föreskrivas beträffande omständighet som jämlikt andra stycket föranleder att fartyget skall avföras ur registret.

Behov har ej ansetts föreligga att upptaga ett mot § 11 a) luftfartsförordningen svarande stadgande att luftfartyg skall avföras ur registret, när det visas att förutsättningarna för dess registrering icke förelågo vid registreringen och ej heller senare inträtt. Det har förmenats vara äventyrligt för rättssäkerheten att utan vidare medgiva rätt att ex officio företaga rättelse av möjligen begångna förbiseenden. Stadgandet saknar ock motsvarighet såväl i förordningen den 18 oktober 1901 angående registrering av svenska fartyg som i inskrivningsförfattningarna.

Under förarbetena har i detta sammanhang ingående dryftats frågan om behovet av ett konde mnationsinstitut. Spörsmålet har emellertid för den offentliga lufträttens del av den praktiska sakkunskapen besvarats obetingat nekande. Uppenbart torde ock vara, att frågan här ligger annorlunda till än beträffande den privata lufträtten, där svaret är mera tveksamt. I enlighet med det anförda upptages ej i förslaget någon bestämmelse i ämnet.

Till sist må framhållas, att stadgandena i förevarande paragraf lida en väsentlig inskränkning genom den av hänsyn till inskrivna rättigheter i 10 § givna bestämmelsen.

10 §.

Denna paragraf saknar, som naturligt är, motsvarighet i luftfartsförordningen. Ett med förslaget i det väsentliga överensstämmande stadgande var emellertid upptaget i det remitterade utkastet. Någon erinran däremot har icke framkommit i remissyttrandena.

Behovet av en bestämmelse i detta avseende till skydd för inteckningshavare betonades på sin tid starkt i det förslag till lag angående registrering av fartyg, som avlämnades samtidigt med 1887 års sjölagförslag. I dess 19 § angåvos de fall, då registrerat fartyg principiellt skulle avföras ur fartygsregistret (förolyckande med mera, upphörande av att vara svenskt, anmälan att fartyget icke vidare skulle nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande). I 21 § i samma förslag stadgades emellertid, att om registrerat fartyg, vilket — om det varit fritt från inteckning — bort jämlikt bestämmelse i 19 § avföras ur registret, funnes vara besvärat med inteckning, registreringsmyndigheten skulle i registret anteckna den anledning, varav fartygets avförande påkallades. Med själva åtgärden, såframt icke inteckningshavarna därtill samtyckt, skulle däremot anstå, till dess inteckningen upp-

hört att gälla och till följd därav jämväl kunde lagligen varda utstruken ur registret. Sådan anteckning i registret som nyss sagts skulle enligt förslaget — i offentlighetsrättsligt avseende — medföra samma verkan, som om fartyget blivit avfört ur registret, i följd varav det angående fartyget utfärdade certifikatet skulle till registreringsmyndigheten återställas.

Det framhölls i motiven bland annat följande: Fartygsregistret vore väsentligen av offentlighetsrättslig natur, men utgjorde det faktiska underlaget för inskrivning med privaträttslig verkan av utfäst underpant i fartyget. Därför måste ett intecknat fartygs avförande ur registret medföra den följd att i fartyget fastställda inteckningar, vilka ju följde fartyget åt, med detsamma utginge ur registret. Det vore sålunda nödvändigt stadga att registreringsmyndigheten icke skulle äga att omedelbart avföra fartyget ur registret utan borde tillsvida inskränka sig till att om den förekomna anledningen göra anteckning i registret samt låta med själva avföringsåtgärden, såframt icke inteckningshavare därtill samtyckt, anstå »till dess inteckningen upphört att gälla och till följd därav jämväl kan lagligen varda utstruken ur registret».

Ett i viss mån motsvarande spörsmål berördes inom Högsta domstolen vid granskningen av förslaget till fartygsinteckningslag. Civillagen torde — yttrades det inom domstolen — böra innehålla bestämmelser till förekommande av att intecknat fartyg avfördes ur registret, med mindre fartyget gått förlorat, kondemnerats eller upphört att vara svenskt.

I anledning härav upptogs i 2 § sjölagen stadgande, att fartyg, som blivit i registret infört, ej må därur avföras i annat fall än då fartyget förolyckats, upphuggits eller annorledes förstörts, eller enligt 258 § sjölagen må anses förlorat, eller efter timad skada förklaras icke vara istandsättligt, eller ock upphört att vara svenskt.

Förevarande problem har fått ökad aktualitet på grund av det förut i olika sammanhang berörda stadgandet i art. IX i inskrivningskonventionen, enligt vilket luftfartyg icke, förutom i fall av exekutiv försäljning i enlighet med bestämmelserna i art. VII, må överföras från nationalitetsregister eller inskrivningsbok i en fördragsslutande stat till nationalitetsregister eller inskrivningsbok i annan fördragsslutande stat, med mindre alla innehavare av inskrivna rättigheter blivit förnöjda eller samtycka till överförandet.

Denna artikel har, såsom av det föregående framgår, föranlett bestämmelsen i 24 § i förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg. I motiven till sagda paragraf uttalas, att det ansetts av systematiska skäl riktigast att upptaga bestämmelse i detta avseende i såväl inskrivningslagen som den nu förevarande lagen. I inskrivningslagen såges nämligen problemet närmast ur inskrivningssynpunkt, under det att i förevarande lag avförandet ur luftfartygsregistret trädde i förgrunden. Till denna i motiven anlagda synpunkt kommer att förevarande paragraf går vidare än bestämmelsen i inskrivningslagen; den åsyftar nämligen även andra fall än begäran av ägaren.

I enlighet med det anförda föreslås därför i förevarande paragraf dels att intecknat luftfartyg icke må på grund av ägarens begäran eller annan i 9 § avsedd omständighet avföras ur registret, med mindre inteckningshavaren

samtycker till åtgärden, men att den omständighet varom fråga är skall anmärkas i registret, dels ock att anmärkningen icke berör den inskrivna rättigheten. Under utredningsarbetet har varit under övervägande att härutöver upptaga ett stadgande angående anmärkningens verkan. Från den praktiska sakkunskapen har härvid framhållits, att den påföljd av betydelse som här komme i fråga vore en indragning av nationalitets- och registreringsbeviset, varigenom fartygets utnyttjande faktiskt omöjliggjordes. Jämföras må stadgandet i 11 § i förslaget.

Man har förmenat det vara självfallet, att anmärkningen icke kan föranleda annan till luftfartskonventionen ansluten stat att anse fartyget vara avfört ur det svenska luftfartygsregistret och förty finna sig oförhindrad att upptaga fartyget i sitt nationalitetsregister.

En mot 10 § svarande bestämmelse beträffande sådana fartyg, som besväras av luftpanträtt, har ansetts icke vara påkallad.

11 §.

Denna paragraf svarar i huvudsak mot § 12 andra stycket luftfartsförordningen. Den överensstämmer i det väsentliga med ett i det remitterade utkastet upptaget stadgande, mot vilket någon erinran icke framkommit i remissyttrandena.

En avvikelse från luftfartsförordningen ligger däri, att med hänsyn till innehållet i 10 § anmärkning enligt sagda paragraf i förevarande avseende likställts med införing i registret.

Uttrycket i luftfartsförordningen, att beviset i vissa fall skall avlämnas, har utbytt mot det mera tydliga stadgandet att luftfartsstyrelsen i fall, som i 9 eller 10 § sägs, skall kvarhålla beviset.

Reglering av frågorna när bevis skall påtecknas eller nytt sådant utställas eller när bevis skall anses förkommet läres, om överhuvud behövlig, lämpligen kunna ske i administrativ ordning.

12 §.

Förevarande paragraf saknar motsvarighet i luftfartsförordningen liksom ock i det remitterade utkastet. I de anmärkningar som åtföljde utkastet framhölls emellertid, att man förehaft frågorna om utfärdande av interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis samt om utfärdande av duplikat av nationalitets- och registreringsbevis, då sannolika skäl föreläge för att utfärdat bevis förkommit. Det erinrades tillika om ett vid ett nordiskt luft-rättsmöte utarbetat stadgande av det innehållet, att om å utrikes ort luftfartyg byggts för svensk räkning eller övergått i svensk ägo, i avvaktan på dess registrering för fartyget finge utfärdas interimistiskt bevis (interims-nationalitetsbevis) på villkor, tid och sätt, som Konungen bestämde, samt att fartyget skulle föra beteckning enligt regler, som fastställdes av Konungen. Något uttalande i denna fråga förekommer icke i remissyttrandena.

Det må anmärkas, att frågan om interimistiskt nationalitetsbevis för sjö-rättens del reglerats administrativt genom § 8 kungl. förordningen angående registrering av svenska fartyg.

Vid förnyat övervägande hava de sakkunniga funnit en regel i huvudsaklig överensstämmelse med nyssnämnda vid ett nordiskt luftträttsmöte utarbetade stadgande vara erforderlig för att underlätta att utomlands byggda eller förvärvade luftfartyg hemföras till riket. Man har emellertid ansett sig böra utbygga paragrafen i närmare anslutning till de ovan vid 7 § återgivna art. 17 och 20 i luftfartskonventionen. Det har sålunda förmenats nödvändigt att i lagen utsäga, att ett interimistiskt nationalitetsbevis förutsätter en interimistisk registrering här i riket. Sådan skall enligt förslaget få äga rum endast såvida de i 2 och 3 §§ för registrering angivna villkoren äro uppfyllda.

Den interimistiska registreringen har föreslagits skola ske såsom en anteckning i en särskild avdelning av luftfartygsregistret. De närmare detaljerna i ämnet, däribland regleringen av frågan om huru länge denna registrering skall gälla, hava ansetts böra meddelas i administrativ ordning.

Då särskild registrering skall föregå det interimistiska bevisets utfärdande, har man ansett det mest följdriktigt att beteckna det såsom ett interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis.

Det må beaktas att av praktiska skäl den interimistiska registreringen måste så anordnas, att det interimistiska beviset kan föreligga redan då fartyget blir svensk egendom.

För vinnande av överensstämmelse med vad i 7 § första stycket sägs har i andra stycket av förevarande paragraf uttalats att fartyget under den för registreringens giltighet bestämda tiden äger svensk nationalitet.

Bestämmelsen i tredje stycket angående märkning av interimistiskt registrerat fartyg står i nära överensstämmelse med det vid det nordiska luftträttsmötet utarbetade, ovan berörda stadgandet.

Under de nordiska förhandlingarna har man ansett bestämmelser om utfärdande av duplikat av nationalitets- och registreringsbevis knappast vara erforderliga. I varje fall lära sådana bestämmelser, om behöfliga, kunna meddelas i administrativ ordning.

13 §.

Paragrafen saknar motsvarighet i luftfartsförordningen. I det remitterade utkastet upptogs emellertid stadgande, att om luftfartyg vore upplåtet med nyttjanderätt eller innehades på grund av avbetalningsköp, i registret skulle antecknas innehavarens namn samt de huvudsakliga villkoren för upplåtelsen. Alternativt ifrågasattes att anteckningen skulle avse innehavarens namn, beskaffenheten av dennes rätt samt tiden, för vilken den gäller. Därjämte stadgades anmälningsskyldighet för dem, som slutit avtalet.

Utkastets innehåll har ej föranlett andra uttalanden än rörande avbetalningssäljares och avbetalningsköparens behörighet att medgiva inteckning,

ett spörsmål som i detta sammanhang torde böra förbigås. Jämföras må motiven till 8 § förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg.

Under de överläggningar som föregått förslagets utarbetande har enighet rått om betydelsen av att lagen lämnar besked i detta avseende. Under överläggningarna har bestämmelsen omredigerats såtillvida, som den uttryckligen förklaras avse även nyttjanderätt för obestämd tid. Å andra sidan har man beträffande nyttjanderätt på bestämd tid trots anmälningsplikten kunna utan större olägenhet inskränkas till fall av upplåtelse för en tid av minst tre månader.

Det har varit ifrågasatt att bereda nyttjanderättshavare, som enligt paragrafen fått sin rätt antecknad, skydd mot fartygets avförande ur registret. Man har emellertid förmenat att beredande av sådant skydd för en rättighet som icke må inskrivas knappast faller inom området för den nu förevarande lagen.

Om bärgning och vissa särskilda kostnader.

I § 40 luftfartsförordningen äro för närvarande med varandra sammanförda två besläktade men dock i viss mån artskilda institut. I paragrafens första stycke stadgas, att luftfartyg, hemmahörande i stat med vilken Konungen slutit särskilt avtal i sådant hänseende, vid nedstigning och särskilt i fall av nöd har rätt till samma hjälpmedel som luftfartyg av svensk nationalitet. Det är sålunda här fråga om vad numera plägar kallas räddningstjänst (»search and rescue»).

Andra stycket i paragrafen innehåller att den, som på sjön bärgar luftfartyg som lidit haveri eller dess last, eller som medverkar till bärgningen, har rätt att undfå bärgarlön i enlighet med de grunder, som stadgas i sjölagen. Här åsyftas sålunda det privaträttsliga institutet bärgning.

Bestämmelserna återgå till art. 22 och 23 i den i Paris den 13 oktober 1919 avslutade konventionen angående reglering av internationell luftfart (Pariskonventionen).

Efter tillkomsten av Pariskonventionen har ett omfattande arbete ägt rum beträffande båda de förut berörda ämnena. Här skall detta arbete tagas i betraktande endast såvitt angår det privaträttsliga institutet bärgning.

Den 29 september 1938 avslöts i Bryssel en konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser med avseende å assistans och bärgning av eller genom luftfartyg till havs (»Convention pour l'unification de certaines règles relatives à l'assistance et au sauvetage des aéronefs ou par les aéronefs en mer»). Denna konvention har emellertid aldrig trätt i kraft. Under övervägande har ock varit en konvention rörande bärgning av luftfartyg till lands.

Det är att förvänta att arbetet med dessa ämnen kommer att i framtiden fortsättas av ICAO:s juridiska kommitté (Legal Committee). Det må dock

anmärkas, att på grund av sakens natur bärgningsrätten praktiskt sett icke har tillnärmelsevis samma intresse för luftfarten som beträffande sjöfarten. En svensk lagstiftning rörande bärgning hade ock näppeligen ifrågakommit, om det icke gällt att med svensk rätt införliva inskrivningskonventionen. Denna har nämligen måst taga hänsyn till ämnet vid reglering av, framför allt, luftfartygsintekningarnas ställning i förmånsrättsavseende.

Inskrivningskonventionen, som behandlar luftpanträtterna huvudsakligen i art. IV, upptager såsom paragraf 1 i nämnda artikel ett stadgande, att därest fordran för ersättning på grund av bärgning av luftfartyg eller för extraordinära kostnader, som varit oundgängliga för bevarande av sådant fartyg, enligt lagen i den fördragsslutande stat, där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades, giver upphov till rättighet som belastar fartyget, sådan rättighet skall erkännas av de fördragsslutande staterna med förmånsrätt före alla andra rättigheter i fartyget.

I samband med att utkastet till lag om inskrivning av rättigheter i luftfartyg remitterades till det praktiska livet ägde — såsom redan förut anförts — remiss rum jämväl av ett utkast till lag om ändring i vissa delar av luftfartsförordningen. Detta utkast upptog bland annat dels i § 40 ett stadgande om räddningstjänst och dels i § 40 a ett antal regler om bärgning. Dessa regler svarade i huvudsak mot dem som i det nu förevarande förslaget möta i 14 och 15 §§, 17 § andra stycket samt 18 §. Däremot saknades stadganden motsvarande 16 § samt 17 § första stycket i förslaget.

I de förklarande anmärkningar som åtföljde det remitterade utkastet framhölls att det ansetts lämpligt att även i den svenska interna rätten upptaga regler om luftpanträtt för bärgarlön och för extraordinära kostnader; att luftpanträtt syntes böra erkännas vare sig bärgningen skedde till sjöss, på land eller i luften; att liksom på sjörettens område åsyftades jämväl åtgärder som avsåge ombordvarande gods eller något som hört till fartyget eller godset; att tveksamhet om regleringen föreläge på vissa punkter; samt att ledning vid paragrafens avfattning i betydande utsträckning hämtats från sjölagen.

Vissa hithörande spörsmål hava berörts i remissyttrandena.

I frågan huruvida bärgningsbestämmelserna borde avse mera än bärgning till sjöss har Aerotransport anfört: Regler om bärgning och bärgarlön syntes för luftfartens del hava relativt ringa betydelse i jämförelse med vad som vore fallet med sjöfarten. Regler i fråga om bärgning av luftfartyg till sjöss funnes redan i luftfartsförordningen. Vad anginge bärgning till lands av havererat luftfartyg eller åtgärder för dess bevarande kunde förhållandena uppenbarligen te sig skilda från bärgning av fartyg till sjöss. Helt syntes nämligen icke kunna uteslutas risken för att åtgärder för bärgning eller bevarande av ett till lands havererat flygplan igångsattes huvudsakligen i avsikt att komma i åtnjutande av ersättning därför och utan att åtgärderna vore av något verkligt värde för ägaren av luftfartyget eller godset. Korrektiv av något slag däremot syntes önskvärda.

Luftfartsstyrelsen har yttrat att vid bärgning av luftfartyg »på land» bestämmelserna borde vara tillämpliga allenast då fråga vore om bärgningsföretag i verklig mening, ett spörsmål som borde bedömas i analogi med vad som gällde beträffande ett nödställt eller förolyckat motorfordon och icke ett sjögående fartyg. Enligt styrelsens uppfattning skulle vidare åtgärder, vilka kunde rubriceras såsom bärgning av luftfartyg, vara uteslutna när det gällde luftfartyg i luften.

Aerotransport har vidare förordat att den möjlighet, som enligt 224 § sjölagen tillkommer fartygs befälhavare att genom uttryckligt och befogat förbud mot bärgningsföretag hindra att bärgarlön utgår, skulle tillkomma varje representant för fartygets ägare.

Ytterligare har Aerotransport önskat att en i det remitterade utkastet upptagen bestämmelse, enligt vilken fordringsägaren hade rätt att till säkerhet för sin fordran kvarhålla vad som bärgats eller bevarats, kompletterades på sådant sätt att fordringsägarens rätt skulle föreligga endast om säkerhet icke ställdes för bärgarlönen.

Framhållas må att man, i avvaktan på blivande internationell reglering, i det stora hela även i förslaget följt sjölagens behandling av bärgningsrätten, detta så mycket hellre som det internationella lagstiftningsarbetet på området pekar på att sjörättens regler komma att i det väsentliga bliva källan för lufrättens bärgningsrätt. Självfallet hava emellertid gjorts vissa, av sakens natur påkallade avvikelser från sjörätten.

Det må slutligen anmärkas, att man i likhet med vad fallet är beträffande stadgandena om registrering av luftfartyg och om dess nationalitet ansett nu ifrågavarande bestämmelser, vilka uppenbarligen äro av natur att böra givas såsom civillag, icke lämpligen kunna meddelas i form av ändringar i luftfartsförordningen. Då avsikten är att dessa bestämmelser liksom de nyssberörda stadgandena i framtiden skola överföras till den luftfartslag, som är under utarbetande av de sakkunniga, har man ansett det lämpligt att upptaga dem i samma lag.

14 §.

Med första stycket må jämföras 224 § första stycket sjölagen.

Man har vid förslagets utarbetande ansett tillräckliga skäl icke föreligga att från stadgandets tillämpningsområde undantaga bärgning till lands eller i luften. I båda fallen lär nämligen det faromoment kunna föreligga, som är karakteristiskt för att överhuvud en åtgärd skall kunna anses såsom en bärgningsakt. De sakkunniga ansluta sig alltså icke helt till luftfartsstyrelsens mening att bärgning av luftfartyg i luften är utesluten, en mening som icke heller vunnit anslutning under de nordiska överläggningarna. Däremot måste det naturligen medgivas, att fall av sådan bärgning rent praktiskt sett måste bliva sällsynta.

Med hänsyn till de på sjörättens område som bekant ofta förekommande tvisterna, huruvida bärgning eller blott så kallad assistans förelegat, lär

man icke kunna helt avvisa den av Aerotransport befarade risken att åtgärder igångsättas huvudsakligen i avsikt att komma i åtnjutande av ersättning. Det av bolaget såsom önskvärt framhållna korrektivet häremot torde emellertid ligga i att man strängt fasthåller kravet på att verklig bärgning föreligger eller — såsom det beträffande sjögående fartyg uttryckts i den sjörättsliga doktrinen — att fartyg hotas av förstöring eller betydande skada, som det icke är i stånd att självt avvärja, och att faran ligger så nära att ingen förständig sjöman skulle avslå den hjälp som må erbjudas.

Såsom korrektiv mot oskäligen belastning med bärgarlön lära även verka dels den på bärgningsrättens område gällande rättsgrundsats, som plägar uttryckas med orden »no cure — no pay», dels ock vad i tredje stycket av förevarande paragraf uttalas.

Vad första stycket första och andra punkterna i förslaget innehålla står i principiell överensstämmelse med 224 § första stycket sjölagen; dock har på skäl som redan anförts bestämmelsens tillämplighet utsträckts till att gälla jämväl bärgning på land eller i luften, varjämte en hänvisning upptagits till 225 och 226 §§ sjölagen.

Tredje punkten är avsedd att giva uttryck för den av inskrivningskonventionen intagna ståndpunkten att luftpanträtt med förmånsrätt framför inteckningar må medgivas jämväl för särskilda oundgängliga kostnader, som någon fått vidkännas för bevarande av luftfartyg eller gods. Att för bestämmande av storleken av sådan ersättning bärgningsreglerna bliva analogt tillämpliga har ansetts icke behöva särskilt uttalas.

Stadgandet i andra stycket, att om gods eller något som hört till gods bärgats eller bevarats, ägaren häftar med det bärgade eller bevarade men ej svarar personligen, innehåller samma princip som 224 § femte stycket andra punkten sjölagen.

Sista stycket i förevarande paragraf giver uttryck åt samma tankegång som 224 § andra stycket sjölagen och torde icke tarva särskild motivering.

15 §.

Stadgandet i första stycket om luftpanträtt för fordran å bärgarlön eller å ersättning för de i 14 § avsedda kostnaderna samt om prioritetsställningen i förhållande till andra fordringar står i överensstämmelse med inskrivningskonventionen art. IV paragraf 1. Jämföras må 267, 269 och 276 §§ sjölagen.

Bestämmelsen i andra stycket är till sin grundsats hämtad från art. IV paragraf 2 i konventionen, som innehåller att de i artikelns paragraf 1 omnämnda rättigheterna skola njuta företräde i motsatt ordning mot tidsföljden av de händelser från vilka de härröra. Det må här erinras om 269 och 276 §§ sjölagen.

Med tredje stycket har avsetts att bereda den till bärgarlön eller till ersättning för kostnader berättigade en säkerhet, motsvarande den som enligt 229 § sjölagen tillkommer bärgare. Om denna paragraf uttalas i motiven

till 1891 års sjölag, att förslaget, med bibehållande av den äldre sjölagens stadgande att det som bärgats ej finge av ägaren tagas i besittning förr än bärgarlön blivit gulden eller säkerhet därför ställd, tillika stadgat att bärgat fartyg ej finge, innan bärgarens anspråk blivit tillfredsställda eller tryggade, lämna det ställe dit det efter bärgningen förts; av den tillfälliga omständigheten, huruvida bärgaren befunne sig i faktisk besittning av fartyget eller icke, borde nämligen ej hans rätt att erhålla säkerhet vara beroende.

16 §.

Såsom redan anförts saknades i det remitterade utkastet motsvarighet till denna paragraf.

Försäkringsavtalslagens 54 § första stycket första punkten är tillämplig i fråga om sjöpanträtt endast om panträtten är förbunden med personlig fordran hos pantens ägare. Denna förutsättning brister på sjörättens område såtillvida, som man där bibehållit det så kallade exekutionssystemet beträffande ansvarighet för godsets ägare. Upptagandet av detta system på luftrettens område har ansetts böra medföra, att 54 § försäkringsavtalslagen ändras så att dess undantag beträffande sjöpanträtt kommer att avse jämväl luftpanträtt. Det har förmenats icke böra ifrågakomma att i detta avseende tillämpa olika regler beträffande sjöpanträtt och luftpanträtt. I enlighet med denna tankegång har första stycket i denna paragraf fått sin avfattning.

Vad sålunda föreslås står i överensstämmelse med vad förslaget till in-skrivningslag 18 § i motsvarande avseende föreskriver. Jämföras må 268 och 278 §§ sjölagen, som innehålla att sjöpanträtten icke omfattar ersättning, som utgår till redaren eller lastägaren på grund av tagen försäkring.¹

Andra stycket i förevarande paragraf står i huvudsaklig överensstämmelse med 268 § första stycket och 278 § första stycket sjölagen, men avviker, såsom av det föregående framgår, från vad som föreslagits beträffande in-teckning.

17 §.

Redan tidigare har anmärkts, att i det remitterade utkastet motsvarighet saknades till första stycket i förevarande paragraf. Detta stycke vilar på samma grund som 270 § första stycket och 277 § andra stycket sjölagen samt torde icke tarva vidare motivering.

Andra stycket giver i viss omfattning uttryck åt samma tankegång som 277 § första stycket och 280 § sjölagen.

Det framhålles i motiven till sjölagen, att då förmånsrätt i godset genom dettas lossning komme att upphöra, det vore givet att befälhavare som utan borgenärens begivande utlämnade godset borde vara borgenären ansvarig för fordringens betalning, liksom ock att den som med vetskap om fordringen mottog godset borde vara underkastad samma ansvarighet. Å andra sidan

¹ Angående tolkningen av dessa bestämmelser må hänvisas till lagrådets i NJA II 1936 s. 241 återgivna yttrande.

— fortsättes det — borde icke den obehöriga åtgärden föranleda att borgenären komme i en bättre ställning än om godset icke blivit lossat; ansvarigheten borde vara begränsad till godsets värde i det ögonblick då lossningen skedde, men den som ville göra gällande en sådan begränsning borde ock vara skyldig bevisa att värdet då var otillräckligt till fordrans betalning.

I förevarande stycke upptages icke någon bestämmelse om befälhavarens ansvarighet i åsyftade fall. Detta sammanhänger därmed att i motsats till förhållandet på sjörättens område särskild vad man plägar kalla quasi-ex-*contractu*-ställning för befälhavaren åtminstone hittills icke erkänts beträffande lufträtten. Befälhavarens ansvarighet blir därför att bedöma helt enligt reglerna om utomobligatoriskt skadestånd.

18 §.

Innehållet i denna paragraf är hämtat från art. IV paragraf 4 i inskrivningskonventionen, enligt vilken de i konventionen upptagna luftpanträtterna icke må erkännas i andra fördragsslutande stater efter tre månader från avslutandet av åtgärderna för bärgningen eller bevarandet, med mindre inom denna tid rättigheten antecknats i inskrivningsboken enligt artikelns paragraf 3 och överenskommelse träffats om rättighetens belopp eller talan väckts om rättigheten.

Hänvisas må för övrigt till vad vid 42 § förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg anförts.

Ansvarsbestämmelser.

19 §.

Enligt § 44 mom. 1 luftfartsförordningen straffas, såvitt nu är i fråga, den som i anmälan till luftfartygsregistret mot bättre vetande lämnar oriktig uppgift med böter från och med femtio till och med tiotusen kronor eller, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, med fängelse i högst tre månader. I mom. 2 i samma paragraf föreskrives att den, som i annat fall än i mom. 1 sägs gör sig skyldig till förseelse mot någon av de i förordningen eller med stöd därav meddelade bestämmelserna, straffas med böter från och med tio till och med ettusen kronor. Jämlikt mom. 3 må straff enligt luftfartsförordningen ej tillämpas, där förseelsen enligt allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff. Mom. 4 innehåller slutligen en särskild bestämmelse om straff för den som under tid, då han är ställd under tilltal för förseelse mot förordningen, fortsätter samma förseelse.

I nu förevarande paragraf hava upptagits bestämmelser av samma karaktär som stadgandena i § 44 mom. 1 och 2 luftfartsförordningen, medan motsvarighet till § 44 mom. 3 i förordningen meddelas i nästföljande paragraf och mom. 4 ansetts ej böra föranleda ett däremot svarande stadgande.

Luftfartygsregistrets centrala betydelse för luftfarten och inteckningsväsendet torde utgöra tillräcklig grund för att lämnande av oriktig uppgift till registret under vissa omständigheter skall kunna föranleda frihetsstraff. Man har emellertid ansett straffmaximum böra höjas till fängelse i ett år och särskilt straffminimum icke behöva stadgas. I samband därmed har ur lagrummet borttagits kravet att synnerligen försvårande omständigheter skola föreligga för att frihetsstraff må ådömas.

Det har förmenats nödvändigt att straffbelägga även sådant lämnande av oriktig uppgift till registret, som skett av grov oaktsamhet. Ehuru frihetsstraff här knappast torde komma i fråga, har man ansett sig kunna meddela ett gemensamt straffbud för samtliga fall av oriktig uppgift till luftfartygsregistret.

Ett enligt de sakkunnigas förmenande ännu allvarligare brott än lämnande av falsk uppgift till registret utgör framförande av luftfartyg med oriktiga nationalitets- och registreringsmärken eller utan de märken om vilka stadgas i förevarande lag, vare sig fråga är om de i 7 § tredje stycket föreskrivna, med nationalitets- och registreringsbeteckningen överensstämmande märkena eller om den i 12 § tredje stycket avsedda interimistiska märkningen. Det behöver icke framhållas vilken grundläggande betydelse märkningen har i synnerhet när fråga är om internationell luftfart. En ändring av nationalitetsmärkena kan föranleda att ett luftfartyg behandlas gynnsammare än som vederbort och medföra, att fartyget undgår en uppmärksamhet som eljest skulle kommit det till del.

I enlighet med denna uppfattning föreslås att förbrytelse av ifrågavarande art skall straffas i första hand med fängelse eller straffarbete i högst två år, medan dagsböter skola få förekomma endast när brottet är ringa.

Tredje stycket i den nu föreslagna paragrafen torde icke tarva närmare motivering.

20 §.

Såsom vid 19 § anmärkts, motsvarar paragrafen § 44 mom. 3 luftfartsförordningen.

Allmän bestämmelse.

21 §.

Behovet av tillämpningsföreskrifter till ifrågavarande lag har framhållits flerstädes i det föregående.

Ikraftträdandebestämmelser.

I förslaget upptagna bestämmelser angående lagens ikraftträdande torde icke påkalla någon motivering.

Förslag till lag i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

Av vad i det föregående anförts framgår att inskrivningskonventionens innehåll i viss utsträckning föreslås införlivat med vår rätt på det sättet, att dess grundsatser upptagas i den svenska materiella rätten. Samma tanke ligger till grund för de förslag till följdförfattningar som samtidigt framläggas.

Endast i begränsad omfattning har emellertid ett sådant införlivande kunnat ske. Detta sammanhänger huvudsakligen därmed, att det på grund av den stora olikheten mellan de skilda rättssystemen på det område, som man velat reglera genom konventionen, trots mycket allvarliga på sin tid av CITEJA gjorda bemödanden icke varit möjligt att skapa en enhetlig materiell rätt. I följd härav har man slutligen måst nöja sig med en reglering, som på viktiga punkter blott giver kollisionsnormer. Främst torde böra anmärkas, att inskrivningskonventionen icke innehåller stadganden rörande vilka rättigheter i luftfartyg må inskrivas i de fördragsslutande staterna eller angående det sätt, varpå dessa stater skola anordna sitt inskrivningsväsen beträffande sådana fartyg, utan blott i fråga om det erkännande vederbörligen stiftade rättigheter i luftfartyg skola åtnjuta i annan fördragsslutande stat än den där fartyget är nationalitetsregistrerat.

Införlivandet med svensk rätt av de nyss angivna kollisionsnormerna är det huvudsakliga syftet med förevarande lag. Ett i viss mån motsvarande förfaringssätt iaktogs, då 1926 års internationella konvention rörande sjöpanträtt och fartygshypotek införlivades med den svenska rätten.

I det remitterade utkastet funnos intagna stadganden, som motsvarade större delen av det nu framlagda förslaget.

Uttalanden rörande det remitterade utkastet hava icke förekommit i remissyttrandena i annan mån än att luftfartsstyrelsen framställt vissa terminologiska önskemål.

1 §.

Första stycket i denna paragraf bestämmer å vilka staters fartyg lagen är tillämplig. Det återgiver inskrivningskonventionen art. XI paragraf 1 ävensom art. XVII, jämförd med art. XXIII.

I paragrafens andra stycke har upptagits innehållet i konventionen art. XVI. Jämföras må 14 § andra stycket i den föreslagna lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg. Då motsvarighet icke ansetts böra meddelas till den i sistnämnda lagrum givna föreskriften, att ägareförbehåll till tillbehör ej må göras gällande mot inteckningshavare, beror detta på att sådant stadgande förmenats vara mindre väl förenligt med innehållet i konventionens vid nästföljande paragraf närmare berörda art. II paragraf 2.

2 §.

Huvudsyftet med förevarande paragraf är att i erforderlig mån återgiva innehållet i art. I i inskrivningskonventionen. Enligt paragraf 1 i denna artikel skola följande rättigheter erkännas internationellt, nämligen

- a) äganderätt till luftfartyg,
- b) med besittning av luftfartyg förenad rätt att genom köp förvärva fartyget,
- c) nyttjanderätt till luftfartyg enligt upplåtelse på minst sex månader, samt
- d) hypotek, »mortgage» och annan liknande rättighet i luftfartyg tillkommen enligt avtal såsom säkerhet för betalning av gäld.

Av dessa rättigheter omfattar den under a) nämnda äganderätten icke blott den fulla äganderätten utan även exempelvis säljarens ägareförbehåll vid avbetalningsköp och långivarens äganderätt vid det amerikanska institutet »equipment trust», där långivaren inträder såsom fartygets ägare, medan låntagaren erhåller nyttjanderätt till fartyget samt rätt att få äganderätten å sig överlåten när försträckningen är återbetald. Optionsrätten under b) har upptagits i konventionen med tanke på köparens rätt enligt ett avbetalningskontrakt, varigenom han fått fartyget överlåtet till nyttjande under ägareförbehåll för säljaren, och låntagarens rätt enligt »equipment trust» att framdeles förvärva äganderätten. Den under c) upptagna bestämmelsen om nyttjanderätt torde icke tarva någon motivering. Vad slutligen beträffar rättigheterna under d) omfatta de ett flertal olika slag av rättigheter, däribland inteckning för fordran av den i Sverige kända typen och det uttryckligen nämnda anglosachsiska, särskilt engelska, »mortgage». Detta sistnämnda institut har karakteriserats sålunda, att äganderätten överföres på långivaren, vilken dock icke må tillträda fartyget eller eljest utöva en ägares befogenheter, såvida ej låntagaren bringar ägarens säkerhet i fara eller underlåter att i avtalad ordning återbetala försträckningen. Även i sådana fall, där långivaren kunnat tillträda fartyget och påkalla dess försäljning till gäldens täckande, har enligt vad som framhållits låntagaren rättighet att inom viss frist »återköpa» fartyget genom att betala sin skuld.

Art. I paragraf 1 stadgar ytterligare vissa villkor för att däri nämnd rättighet skall erkännas, nämligen dels att den tillkommit i överensstämmelse med lagen i den fördragsslutande stat, i vilken luftfartyget var nationalitetsregistrerat vid tiden för rättighetens tillkomst, och dels att den är vederbörligen inskriven i en offentlig inskrivningsbok i den fördragsslutande stat, där fartyget är nationalitetsregistrerat.

Härjämte föreskriver art. I paragraf 1 i ett avslutande stadgande, att rättsenligheten av en bland flera på varandra följande inskrivningar, vilka gjorts i skilda fördragsslutande stater, skall bedömas i överensstämmelse med lagen i den stat där luftfartyget vid tiden för den inskrivningen var nationalitetsregistrerat.

Paragraf 2 i denna artikel utsäger slutligen, att utan hinder av konventionen må i fördragsslutande stat annan rättighet i luftfartyg än förut sagts vinna erkännande; dock må sådan rättighet ej medgivas eller erkännas med företräde framför rättighet som avses i paragraf 1. Att luftpanträtterna det oaktat skola erkännas med bästa förmånsrätt framgår av art. IV.

Första stycket i den nu föreslagna paragrafen har fått sin avfattning huvudsakligen i enlighet med art. I paragraf 1. Man har därvid ansett sig kunna beteckna de under d) upptagna rättigheterna såsom »panträtt eller annan sådan rätt till luftfartyg», ett uttryck vilket alltså omfattar även en rättighet som »mortgage».

Till det avslutande stadgandet i art. I paragraf 1 har man emellertid ansett sig icke behöva upptaga särskild motsvarighet i detta sammanhang med hänsyn till den allmänna bestämmelsen att rätten skall hava förvärvats enligt lagen i den fördragsslutande stat i vars nationalitetsregister fartyget var infört vid förvärvet av rätten.

Ej heller har annan motsvarighet till konventionen art. I paragraf 2 ansetts påfordrad än orden »före alla andra rättigheter än de i 5 § avsedda». Dessa ordalag torde giva vid handen, att fartyget kan svara för andra rättigheter än dem som särskilt nämnas i konventionen. Frågan huruvida de skola erkännas här i riket eller icke är att bedöma enligt den internationella privaträttens regler.

I andra stycket av den nu förevarande paragrafen möta bestämmelser vilka motsvara vissa andra stadganden i konventionen. Första punkten återgiver sålunda huvudregeln i konventionen art. II paragraf 2, i vilken föreskrives att såframt icke annorledes bestämmes i konventionen verkan i förhållande till tredje man av inskrivningen av rättighet, som omförmäles i art. I paragraf 1, skall bestämmas enligt lagen i den fördragsslutande stat där rättigheten är inskriven.

Vid tillämpningen av denna bestämmelse torde böra beaktas det förhållandet, att man under förhandlingarna i Bryssel uteslöt ett i ett tidigare förslag intaget stadgande, enligt vilket invändning om att upplåtaren saknade erforderlig rätt till fartyget icke kunde framställas mot den som i god tro från den inskrivne ägaren förvärvat rätt till ett luftfartyg; dock skulle någon rätt icke kunna giltigt förvärvas på grund av falsk handling, falsk inskrivning eller registrering eller handling som utfärdats under tvång. Vilken påföljd detta förhållande bör medföra, är emellertid i viss mån oklart. Å ena sidan kan göras gällande, att de frågor som eljest skulle hava lösts genom det uteslutna stadgandet, exempelvis frågan om inskrivningens betydelse vid godtrosförvärv av rätt till luftfartyg, lämnats helt oreglerade och sålunda äro överlämnade åt de enskilda staternas avgörande enligt eljest tillämpade internationellt privaträttsliga regler. Å andra sidan kunna skäl sägas tala för att sedan stadgandet fått utgå de nyssnämnda frågorna jämlikt den i art. II paragraf 2 i konventionen uttryckta huvudregeln äro att bedöma enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat. Vid en rent objektiv tolkning av konventionen bör måhända visst företräde givas den senare uppfattningen.

Stadgandet i andra stycket andra punkten är hämtat från konventionen art. V och har ansetts påkallat särskilt med hänsyn till andra rättigheter än inteckningar.

3 §.

Stadgandet är föranlett av inskrivningskonventionen art. VI, enligt vilken vid kvarstad eller skingringsförbud å eller utmätning eller exekutiv försäljning av (»in case of attachment or sale — — — in execution», »en cas de saisie ou de vente forcée») luftfartyg eller rättighet i sådant fartyg fördragsslutande stat icke skall vara skyldig att till förfång för utsökningsborgenär eller köpare erkänna upplåtelse eller överlåtelse av rättighet som avses i art. I paragraf 1, därest den, mot vilken den exekutiva åtgärden är riktad, med vetskap om denna vidtagit upplåtelsen eller överlåtelsen.

Enligt det samtidigt härmed framlagda förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg 12 § gäller, att om det upplyses att luftfartyg eller lott däri tagits i mät före den dag inteckning i fartyget söktes eller samma dag ansökningen gjordes, ansökningen skall avslås där ej visas att utmätningen upphört att gälla. Jämlikt 13 och 38 §§ i samma lagförslag har beträffande svenska luftfartyg i fall av ägarens konkurs stadgats, att om den som medgivit inteckning i sådant fartyg blivit försatt i konkurs, när inteckningen sökes, eller ock beslut om egendomsavträde meddelas samma dag som ansökningen göres, ansökningen skall avslås, samt att, om inteckning kommit att meddelas trots att konkurs förelåg på sätt nyss angivits, den skall vara utan verkan. Såsom av motiven till de anförda paragraferna framgår, överensstämma de nära med 9 och 10 §§ fartygsinteckningslagen.

I fråga om kvarstad och skingringsförbud saknas däremot såväl för sjögående fartyg som för luftfartyg särskilda regler beträffande den verkan sådan åtgärd äger i förhållande till ett efter åtgärden gjort rättsförvärv. Enligt vad inom teorien framhållits lärer liksom beträffande lös egendom i allmänhet gälla att en av tredje man efter åtgärden förvärvat rätt kan fränkännas giltighet, om det visas att denne ägde kännedom om den exekutiva åtgärden, varemot viss tvekan torde förefinnas om tredje mans ställning därest han var i god tro.

Konventionens förut återgivna artikel innebär, enligt vad förarbetena giva vid handen, en kompromisslösning, avsedd att giva utsökningsborgenär och köpare vid exekutiv auktion skydd åtminstone mot svikligt förfarande från gäldenärens sida.

Då de sakkunniga vid förslagets utarbetande förehaft detta ämne, hava de icke kunnat undgå att finna artikelns uppbyggnad skäligen främmande för svensk rättsuppfattning. Särskilt gäller detta den omständigheten, att hänsyn icke tagits till god eller ond tro hos förvärvaren. Å andra sidan torde det icke kunna förnekas, att stadgandet kan medföra viss nytta vad angår utländska luftfartyg. Vid detta förhållande och då det svårligen kan ifrågakomma att modifiera artikelns innehåll, hava de sakkunniga stannat för att föreslå att Sverige utnyttjar den möjlighet artikeln erbjuder.

Angående paragrafens innehåll må anmärkas att den i viss mån modifierar den i 2 § upptagna kollisionsnormen.

Artikeln är, åtminstone enligt sin ordalydelse, inskränkt till förvärv av luftfartyg eller rättighet i sådant fartyg. En analog tillämpning av stadgandet å reservdelar torde dock icke vara utesluten.

4 §.

Denna paragraf återger innehållet i vissa delar av inskrivningskonventionen art. X, nämligen paragraf 1, första punkten i paragraf 2 samt paragraf 4. Dessa stadganden äro refererade i motiven till 16 § i förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg. Första stycket i förevarande paragraf motsvarar paragraf 1 och första punkten i paragraf 2, medan andra stycket återger paragraf 4. Paragraf 2 andra punkten i artikeln har ansetts icke böra komma till uttryck annat än i lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg. Bestämmelser svarande mot paragraf 3 i ifrågavarande artikel föreslås meddelade i utsökningslagen. Jämföras må 16 och 17 §§ i förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg samt 94 b och 144 §§ i förslaget till lag om ändring i vissa delar av utsökningslagen.

Enligt de i 2 § i det nu förevarande förslaget upptagna principerna torde den å utländska inskrivningar i här förvarade reservdelar tillämpliga lagen i regel vara lagen i den stat där fartyget är registrerat eller i fråga om en från en stat till en annan överförd rättighet lagen i den stat, vars nationalitet fartyget ägde vid den första inskrivningen. Svensk lagstiftning lär därför bliva att tillämpa huvudsakligen beträffande vissa med härstädes försiggående exekution i reservdelar sammanhängande spörsmål.

Av förarbetena till inskrivningskonventionen torde få anses framgå, att frågan huruvida den inskrivna rättigheten förfaller vid reservdels bortförande från ett av inskrivningen besvärat reservdelslager är att besvara jämlikt exekutionsstatens lag.

5 §.

I detta lagrum meddelas de av inskrivningskonventionen påkallade bestämmelserna om luftpanträtt. Stadgandena må jämföras med de för här i riket avslutade åtgärder föreslagna reglerna i samma ämne, nämligen 14—18 §§ i förslaget till lag med vissa bestämmelser om registrering av luftfartyg samt om bärgning. Dessa regler avse dock tillika luftpanträtt i gods, något varmed konventionen icke befattar sig.

Första stycket första punkten i förevarande lagrum motsvarar konventionen art. IV paragraf 1, vars innehåll återgivits i motiven till 42 § i den föreslagna lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg. Vid avfattningen av stadgandet har man förmenat det vara lämpligt att i olika avseenden så nära som möjligt ansluta sig till konventionens ordalydelse. Sålunda har man icke, såsom i den för svenska förhållanden föreslagna bestämmelsen, utsagt att det bärgade fartyget skall hava varit förolyckat eller nödställt.

Det avgörande för luftpanträttens existens är nämligen huruvida de företagna åtgärderna medföra sådan rätt enligt lagstiftningen i den stat, där de bragtes till sitt slut. Man synes därför icke böra uppställa något villkor, som måhända icke skulle vara förenligt med någon nu eller i framtiden tillämplig lag. Ej heller har man uttalat sig i frågan huruvida bärgningen skall hava ägt rum till sjöss, på land eller i luften, en fråga till vilken enligt vad konventionens förarbeten giva vid handen envar stat äger full frihet att taga ståndpunkt.

Vad ovan sagts angående tillämplig lag gäller även beträffande frågan, huruvida vissa kostnader äro att anse såsom extraordinära och oundgängliga för bevarande av ett luftfartyg eller icke.

Andra punkten i den nu föreslagna paragrafens första stycke återgiver konventionen art. IV paragraf 2, för vilken redogörelse lämnats vid 15 § andra stycket i den föreslagna lagen med vissa bestämmelser om registrering av luftfartyg samt om bärgning. Stadgandet torde ej tarva närmare motivering.

I andra stycket behandlar den nu förevarande paragrafen innehållet i de vid 42 § i förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg tidigare berörda paragraferna 3 och 4 av konventionen art. IV. Den förra av dessa paragrafer utsäger endast, att en i artikelns paragraf 1 omnämnd rättighet må antecknas i inskrivningsboken inom tre månader efter avslutandet av åtgärderna för bärgningen eller bevarandet. Det är här icke fråga om något slags inskrivning utan endast om en anteckning med syfte att underrätta intresserade personer.

Paragraf 4 i art. IV uppställer vissa villkor för att de ifrågavarande rättigheterna skola erkännas i andra fördragsslutande stater efter utgången av den i paragraf 3 nämnda tiden av tre månader.

Det första av dessa villkor består i att rättigheten skall hava antecknats i inskrivningsboken i enlighet med paragraf 3. Vid återgivandet av detta villkor i lagtexten hava de sakkunniga begagnat uttrycket att anteckningen skall hava avsett »borgenärens anspråk på rätt till fartyget».

Det andra villkoret enligt paragraf 4 är att överenskommelse träffats om rättighetens belopp eller talan väckts om rättigheten, varvid i sistnämnda fall lagen i den stat där talan föres skall vara avgörande för de villkor på vilka tremånadersfristen må avbrytas eller utsträckas.

Tolkningen av nyssnämnda stadgande i vad rör föremålet för talan synes något oviss. Då olika rättssystem möjligen kunna hava skilda uppfattningar härutinnan — personlig fordran eller ock, såsom konventionens förarbeten närmast giva vid handen, själva panträtten, varvid talan torde kunna avse huruvida panträtt över huvud taget föreligger eller vilket belopp panträtten omfattar — har man valt den utvägen att beteckna föremålet för talan med ett neutralt uttryck som nära ansluter sig till konventionstexterna, nämligen »borgenärens rätt».

Frågan enligt vilken lag skall avgöras, huruvida talan om borgenärens rätt väckts i laga ordning, är ett ämne, som icke beröres i konventionen

i annan mån än genom det nyss återgivna stadgandet angående de villkor på vilka tremånadersfristen må avbrytas eller utsträckas. Detta stadgande har ansetts icke behöva komma till uttryck i lagen. Man har därvid förfarit i överensstämmelse med vad på sin tid ägde rum dels då sjölagen år 1912 ändrades i anledning av att sammanstötnings- och bärgningskonventionerna införlivades med svensk rätt, dels ock vid 1928 års sjölagsändringar rörande redareansvar och sjöpanträtt, då det gällde att med vår rätt införliva, såvitt nu är i fråga, sjöpanträttskonventionen av år 1926. Härvidlag har man utgått från att i det fall, då här i riket göres gällande luftpanträtt som skall erkännas enligt konventionen, fråga om preskriptionen avbrutits vid talan rörande luftpanträtten i den stat, där åtgärderna avslutades, även utan särskilt stadgande blir att bedöma enligt lagen i sistsagda stat.

Det torde icke behöva framhållas, att med föreskriften att talan skall hava väckts i laga ordning icke avses att kräva viss form därför. Sålunda kan exempelvis bevakning i konkurs eller hänskjutande under skiljedom verka preskriptionsavbrytande i de fall, där talan måste eller kan i denna ordning väckas.

Slutligen torde art. III paragraf 3 i konventionen höra här nämnas. Enligt denna paragraf skall, därest enligt lagen i en fördragsslutande stat ingivande av en handling för inskrivning har samma verkan som inskrivning, sådant ingivande jämväl hava samma verkan vid tillämpningen av inskrivningskonventionen. Uppenbarligen bör stadgandet i paragrafen bliva tillämpligt beträffande anteckningar av nu ifrågavarande art. Jämföras må 42 och 44 §§ i förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg.

6 §.

Enligt inskrivningskonventionen art. VII paragraf 1 gäller såsom huvudregel att förfarandet vid exekutiv försäljning av luftfartyg bestämmes av lagen i den fördragsslutande stat där försäljningen sker. Paragraf 2 stadgar emellertid att vissa bestämmelser skola iakttagas. Tid och plats för försäljningen skola bestämmas minst sex veckor i förväg. Utsökningsborgenären skall tillhandahålla domstolen eller annan myndighet varom fråga är bestyrkt utdrag återgivande de inskrivningar som röra fartyget. Han skall tillika senast en månad före den fastställda försäljningsdagen låta å den ort, där fartyget är nationalitetsregistrerat, i enlighet med där tillämplig lag offentliggöra försäljningen och i rekommenderade brev, om möjligt med luftpost, under adresser som framgå av inskrivningsboken underrätta fartygets ägare även som innehavare av rättigheter i fartyget, som inskrivits eller enligt art. IV paragraf 3 antecknats i inskrivningsboken. Vidare stadgas i art. VII paragraf 3 att påföljderna av underlåtenhet att iakttaga föreskrifterna i paragraf 2 bestämmas av lagen i den fördragsslutande stat där försäljningen äger rum, dock med beaktande av att försäljning som sker i strid med föreskrifterna i sistnämnda paragraf må kunna förklaras ogiltig, såframt inom sex månader från försäljningen yrkande därom göres av någon som lidit skada till

följd av att föreskrifterna icke iakttagits. Slutligen handla artikelns paragrafer 4 och 5 om lägsta budet vid exekutiv försäljning med mera, medan dess paragraf 6 innehåller ett stadgande rörande exekutionskostnader.

Beträffande exekutiv försäljning av reservdelar stadgas i art. X paragraf 3 bland annat att bestämmelserna i art. VII paragraferna 1 och 4 då skola äga tillämpning. Vidare göres ett undantag från regeln om lägsta budet.

Av de nu refererade stadgandena skall enligt förslaget till lag om ändring i vissa delar av utsökningslagen flertalet gälla inhemska såväl som utländska luftfartyg. Enligt nämnda förslag skola regler motsvarande huvuddelen av art. VII paragraf 2 jämte paragraferna 4, 5 och 6 av samma artikel samt art. X paragraf 3 upptagas i utsökningslagen. Med hänsyn till gällande bestämmelser om besvär över domvilla synes särskild motsvarighet till art. VII paragraf 3 icke erfordras.

Ett par stadganden i art. VII paragraf 2 hava emellertid synts icke böra göras helt tillämpliga å inhemska luftfartyg. Det ena av dessa stadganden rör anskaffande av gravationsbevis. Medan den i den föreslagna 91 a § andra stycket utsökningslagen uttryckta, från nuvarande 91 § fjärde stycket övertagna regeln i fråga om inhemska fartyg innebär att auktionsförrättaren skall anskaffa gravationsbevis, torde det beträffande utländsk egendom te sig lämpligast att, såsom konventionen ock stadgar, ålägga borgenären att ingiva sådant bevis, vilket bör vara åtföljt av styrkt översättning därav. Det andra åsyftade stadgandet utgöres av den blott för luftfartyg men ej för reservdelar gällande bestämmelsen, att utsökningsborgenären senast en månad före försäljningsdagen skall låta kungöra försäljningen å den ort, där fartyget är registrerat, i enlighet med där tillämplig lag.

I detta sammanhang må anmärkas, att exekution i annan konventionsstats luftfartyg här i riket torde kunna komma att skilja sig från motsvarande utsökning i svenskt fartyg bland annat såtillvida, som här eljest okända rättighetstyper på grund av särskilt 2 § i den nu föreslagna lagen kunna vara att erkänna i det utländska fartyget. Det har därför ansetts nödvändigt att uttryckligen föreskriva, att underrättelse om försäljningen skall sändas till innehavaren av varje i fartyget inskriven rättighet, vilken skall erkännas enligt den nu förevarande lagen.

De sålunda för utländska fartyg och därtill hörande reservdelar erforderliga särskilda stadgandena hava upptagits i första stycket av nu förevarande paragraf.

I de samtidigt härmed föreslagna ändringarna i utsökningslagen har man i analogi med vad som gäller i fråga om sjögående fartyg beträffande utformningen av reglerna för förfarandet vid exekutiv auktion å luftfartyg och därtill hörande reservdelar tagit hänsyn endast till sådana begränsade sakrätter i luftfartyg, vilka kunna betecknas såsom fordran. Rättigheter vilka icke kunna så betecknas synas däremot böra beaktas i det nu förevarande lagrummet.

De i sådant hänseende nödiga befunna bestämmelserna hava upptagits i förevarande paragraf såsom ett andra stycke. I första punkten stadgas i

viss överensstämmelse med den för fast egendom gällande 107 § utsökningslagen, att även rättigheter, som ej utgöra fordran men som skola erkännas enligt den nu ifrågavarande lagen, skola upptagas i borgenärsförteckningen. Vidkommande de i andra och tredje punkterna meddelade bestämmelserna om vad som skall iakttagas vid den exekutiva försäljningen synes böra framhållas, att föreskriften om att sådan rättighet, såvida den faller inom lägsta budet, skall förbehållas vid försäljningen står i överensstämmelse med motsvarande föreskrift i 113 § utsökningslagen.

Att vid exekution i utländskt luftfartyg utsökningslagens bestämmelser i olika avseenden icke alltid kunna tillämpas strikt enligt sin ordalydelse ligger i sakens natur.

7 §.

I denna paragraf och den närmast följande äro huvudsakligen intagna vissa föreskrifter, som ansetts erforderliga för att konventionens regler om skyddande av inskrivna rättigheter vid överförande av luftfartyg från en konventionsstat till en annan skola bliva iakttagna.

De stadganden i konventionen som i detta sammanhang äro av betydelse utgöras av art. IX och art. II paragraf 3. Den förstnämnda artikeln har återgivits vid 24 § förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg. Art. II paragraf 3 medger fördragsslutande stat att vägra inskrivning av rättighet, som icke kan med laga verkan stiftas enligt där gällande lag.

Frågorna om registrering här i riket av fartyg med tidigare utländsk nationalitet, om villkoren för avförande ur registret av fartyg som häftar för inskriven rättighet samt om avförande ur inskrivningsbok av inteckning för överförande till främmande stat äro behandlade i det föregående; här skola allenast framhållas 3 och 10 §§ i förslaget till lag med vissa bestämmelser om registrering av luftfartyg samt om bärgning ävensom 24 § i den föreslagna lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg. Det återstår emellertid att behandla frågan om överförande av inskrivning från utländsk inskrivningsbok till den svenska inskrivningsboken för luftfartyg.

Ett motsvarande ämne var på sin tid föremål för uppmärksamhet vid utarbetandet av fartygsinteckningslagen. I motiven till dess 39 § uttalade justitieministern, att det med hänsyn till säkerheten syntes vara av vikt att obegränsad giltighet ej tillerkändes en inteckning som vidlådde ett från utlandet inköpt fartyg, helst det ej alltid torde givas någon tillförlitlig utväg att erhålla kännedom om en dylik intecknings tillvaro. Å andra sidan förmenades emellertid rederinäringens behov av kredit böra tillgodoses även då fråga vore om fartygs inköpande från utlandet, så mycket mera som vår handelsflotta i väsentlig mån rekryterades på detta sätt. Av sådan anledning syntes en i utlandet meddelad inteckning böra respekteras under så lång tid, som skäligen kunde erfordras för att inteckningshavaren skulle kunna göra sin fordran gällande eller förmå fartygets ägare att ersätta den gamla inteckningen med en här i riket meddelad. På nu angivna grunder vilade de i 39 §

upptagna föreskrifterna om rätt för den, som innehade en i utlandet meddelad inteckning, att genast få betalning ur panten samt om panträttens upphörande efter ett års förlopp från fartygets registrering här i riket.

Det må anmärkas att riksdagen, som gav paragrafen den slutliga lydelsen, ansåg tiden för utsökningen kunna förkortas från ett år till sex månader.

Vid tillkomsten av lagen den 18 maj 1928 i anledning av Sveriges tillträde till 1926 års internationella konvention rörande sjöpanträtt och fartygshypotek överflyttades på hemställan av lagrådet innehållet i 39 § fartygsinteckningslagen till den nya lagen 1 § andra stycket, därvid man emellertid för vinnande av största möjliga överensstämmelse med reglerna om sjöpanträtt återgick till att föreskriva ett år såsom den tid inom vilken rätten skulle göras gällande.

Vid förslagets utarbetande har man i paragrafens första stycke givit uttryck åt den uppfattningen, att inteckningshavaren bör äga rätt att även utan medverkan av fartygsägaren få sin rättighet överförd till den svenska inskrivningsboken. Den avvikelse, som förslaget i nu förevarande hänseende innehåller i förhållande till den förut återgivna regleringen på sjörettens område, har ansetts påkallad av konventionens tidigare berörda stadganden.

Då i stycket helt allmänt talas om inskriven rättighet, beror detta på att man ansett sig icke böra i lagen taga ståndpunkt till terminologien i den utländska lagstiftning, som vid överförandet kan komma i fråga.

Det i den föreslagna lagtexten upptagna villkoret för överförande av inskriven rättighet, att denna skall vara av beskaffenhet att lagligen kunna här inskrivas, står i överensstämmelse med förut återgivna art. II paragraf 3 i konventionen.

Av förslagets avfattning framgår, att den nya inskrivningen i verkligheten utgör endast ett överförande av den gamla till svensk inskrivningsbok. Inskrivning skall alltså kunna beviljas utan avseende å exempelvis att ägaren försatts i konkurs eller att fartyget blivit utmätt.

Den i andra stycket första punkten upptagna bestämmelsen vilar i viss mån på samma tankegång som gjorde sig gällande vid tillkomsten av 39 § fartygsinteckningslagen. En rättighetshavare, som medger överförande till annan stat av det fartyg vilket är belastat av den honom tillkommande rättigheten, torde böra hålla sig underrättad om hur överföringsärendet utvecklar sig och tillse, att hans rätt blir inskriven i vederbörande inskrivningsbok i den stat till vilken fartyget överföres. Det torde därför icke vara obilligt att kräva, att rättighetens innehavare för att vara bibehållen vid sin förmånsrätt skall inom skälig tid efter det fartyget registrerades ansöka om inskrivning av rättigheten. Vid en avvägning mellan de gamla rättighetshavarnas intressen och önskvärdheten att nytillkommande kreditgivare icke skola behöva hållas i ovisshet alltför länge har denna tid ansetts kunna bestämmas till tre månader.

Andra stycket andra punkten är betingad av innehållet i det vid 2 § återgivna avslutande stadgandet i konventionen art. I paragraf 1.

8 §.

Paragrafen innehåller vissa företrädesvis formella bestämmelser vidkommande överföring av främst inskrivning till den svenska inskrivningsboken.

Vid ansökan om registrering av ett förut i främmande stat registrerat fartyg måste ägaren styrka vilka rättigheter besvära detta samt visa att rättigheternas innehavare medgivit överförandet. Det har förmenats vara lämpligt att luftfartsstyrelsen, som sålunda får kännedom om sådana rättigheter, omedelbart underrättar inskrivningsdomaren om registreringen och de i fartyget kvarstående rättigheterna. Inskrivningsdomaren synes böra i inskrivningsboken anmärka att rättigheterna ännu gravera fartyget. Sådan anmärkning utgör ett skydd för den som överväger att lämna fartygsägaren försträckning med inteckning i fartyget som säkerhet. I enlighet med denna tankegång är paragrafens första stycke avfattat.

Andra stycket innehåller bestämmelser i fråga om överförande av anteckning om luftpanträtt. Art. IX i konventionen avser visserligen icke sådana anteckningar, men stadgandet har ansetts påkallat med hänsyn till rent praktiska överväganden.

Överföres luftfartyg, som är besvärat av luftpanträtt, till annan kontraktslutande stat inom den i art. IV paragraf 3 nämnda tiden av tre månader och innan anteckning om panträtten ägt rum, kan uppenbarligen sådan anteckning icke verkställas annorstädes än i inskrivningsbok i den stat dit överförandet sker. Innan anteckningen skett är en kreditgivare lika litet skyddad mot luftpanträtten som han skulle vara, därest fartyget ej bytt nationalitet.

Har åter luftpanträtten blivit antecknad i inskrivningsboken i den första staten, skulle den som övervägde att giva ägaren kredit mot antecknings-säkerhet vara av anteckningen varnad rörande luftpanträttens existens. Ett överförande av fartyget till annan stat, vilket skulle medföra att den för fartyget gällande inskrivningsboken icke längre upptog en tidigare gjord anteckning, skulle ställa kreditgivare i en sämre ställning än förut. Det synes följaktligen ligga i den senare statens intresse att till skydd närmast för egna kreditgivare låta anteckning om luftpanträtten ske även i den nya inskrivningsboken.

Med nyssnämnda ståndpunkt synes bäst förenligt att låta anteckningen överföras utan medverkan av panträttshavaren. Då det av det gravationsbevis rörande fartyget, vilket skall ingivas vid registreringen här i riket, torde framgå huruvida luftpanträtt i fartyget finnes antecknad, synes det kunna läggas å luftfartsstyrelsen att underrätta inskrivningsdomaren om sådan anteckning lika väl som angående kvarstående inskrivningar. En sådan lösning torde vara att förorda även med hänsyn till panträttens innehavare, vilken redan i den förra staten iakttagit vad enligt konventionen på honom ankommer och icke ägt samma möjlighet som innehavaren av en inskriven rättighet att motsätta sig fartygets överförande.

De närmare detaljerna rörande förfarandet beträffande såväl första som andra stycket hava synts böra meddelas i administrativ ordning.

9 §.

Första stycket återgiver konventionen art. XII, enligt vilken bestämmelserna i konventionen icke begränsa fördragsslutande stats rätt att beträffande luftfartyg vidtaga alla åtgärder som avses i där gällande lagstiftning rörande invandring, tull eller luftfart. Enligt vad som framgår av förarbetena har man ansett det innebära allenast en redaktionell ändring att ordet »tull» (»customs») upptagits i stället för »smuggling» (»smuggling»). Främst torde här komma i fråga stadganden att överträdelse av sådan lagstiftning kan medföra förverkande av luftfartyg eller förklaring att rätt till sådant fartyg skall upphöra att gälla. Därjämte synas sådana åtgärder som rätt att meddela startförbud för luftfartyg eller att tvinga fartyg att landa samt rätt att kvarhålla fartyg för oguldna avgifter böra komma i betraktande.

I paragrafens andra stycke har upptagits ett stadgande, motsvarande art. XIII i konventionen, vilken utsäger att konventionen icke skall äga tillämpning på luftfartyg avsedda för militär-, tull- eller polistjänst. Genom att upptaga detta stadgande i lagtexten har man valt en annan väg än när vid olika tillfällen vissa sjörättsliga konventioner införlivades med den svenska rätten. Att så skett har emellertid ansetts befogat med hänsyn till, framför allt, att inskrivningskonventionens nu ifrågavarande undantagsbestämmelse till skillnad från motsvarande bestämmelser i de övriga konventionerna icke avser samtliga statsfartyg, som äro avsedda att användas uteslutande för offentligt ändamål.

Den i förslaget upptagna bestämmelsen i fråga om lagens ikraftträdande torde, lika litet som motsvarande stadgande i förslaget till lag med vissa bestämmelser om registrering av luftfartyg samt om bärgning och i de efterföljande lagförslagen, påkalla någon motivering.

Förslag till lag om ändring i vissa delar av handelsbalken.

I de vid de remitterade utkasten till lagar om inskrivning av rättigheter i luftfartyg med mera fogade förklarande anmärkningarna lämnades en översiktlig redogörelse för vissa av de grundläggande principer, efter vilka följdförfattningarna vid dittills företagna överväganden ansetts böra uppbyggas, varjämte vissa specialproblem av särskilt intresse nämndes. Remissyttrandena hava endast i begränsad utsträckning upptagit de sålunda berörda frågorna till behandling. I övervägande mån hava de därvid givit de framlagda principerna en allmänt hållen anslutning. De sakkunniga hava ansett sig böra omnämna remissyttrandena endast i de avseenden, där ytttrandena innebära kritik av de sakkunnigas ståndpunkt eller innehålla syn-

punkter som icke framförts eller på samma sätt betonats i de förklarande anmärkningarna.

10 KAP.

7 §.

Sedan en äldre 7 § i 10 kap. handelsbalken upphävts 1858, insattes vid 1901 års lagstiftning om inteckning i fartyg i det lediga rummet ett stadgande av innehåll, att fartyg, som är för fordran intecknat eller äger den dräktighet, att, enligt vad särskilt är stadgat, inteckning däri kan meddelas, ej må med laga verkan sättas ut som handpant. Det ansågs nämligen av nöden att förebygga att en fartygsinteckning, som då medförde förmånsrätt allenast efter 17 kap. 5 § handelsbalken, skulle kunna göras värdelös genom en efter inteckningens meddelande tillkommen pantsättningsåtgärd, vilken för panthavaren medförde förmånsrätt enligt 3 § samma kapitel.

När vid lagstiftningen år 1928 om redareansvar och sjöpanträtt förmånsrätten för fartygsinteckning förbättrades till jämställdhet med förmånsrätten för handpant, ansågs enligt vad som uttalades i motiven tillräcklig anledning icke föreligga att för den svenska materiella rättens del upphäva förbudet mot pantsättning av intecknat eller inteckningsbart fartyg. Pantsättning av dylikt fartyg syntes nämligen hos oss sakna egentlig betydelse. Vid sådant förhållande ansågs det icke heller erforderligt att meddela regler om konkurrens mellan inteckning och handpant.

Enligt det av de sakkunniga framlagda förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg skall inteckning kunna meddelas i varje luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret. I princip skola enligt vad nu föreslås alla luftfartyg kunna registreras. Därav torde följa ett behov av att antingen i analogi med vad som skett på sjörättens område meddela förbud mot pantsättning av sådant fartyg eller att på annat sätt reglera konkurrens mellan inteckning och handpant i fråga om luftfartyg. Den förstnämnda lösningen synes vara att föredraga och jämväl bäst överensstämma med andan i inskrivningskonventionen sådan den kommit till uttryck i stadgandet i art. II paragraf 1, att alla inskrivningar avseende visst luftfartyg skola göras i samma inskrivningsbok.

Ett pantsättningsförbud avseende luftfartyg lär böra omfatta alla ett sådant fartygs tillbehör enligt den i 14 § i den föreslagna lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg meddelade definitionen. Giltig handpanträtt till sådant föremål torde emellertid kunna jämlikt allmänna regler förvärfvas i god tro. Ett stadgande om förbud mot pantsättning av luftfartyg synes följaktligen icke i alla situationer kunna förebygga konkurrens mellan inteckning och handpant, men någon reglering utöver vad gällande rätt innehåller torde icke vara av behovet påkallad.

Även beträffande intecknade reservdelar till luftfartyg torde konkurrens mellan inteckning och handpant kunna uppkomma. Med hänsyn till den allmänna omsättningens säkerhet synes ett pantsättningsförbud rörande re-

servdelar — vilket väl näppeligen skulle kunna begränsas att gälla intecknade sådana — knappast komma i fråga. Jämföras må vad i motiven till 17 § i förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg anføres.

De sakkunniga hava likaledes uppmärksammat möjligheten av konkurrens mellan inteckning och lösöreköp och övervägt att till förebyggande av sådan konkurrens med den svenska lagstiftningen införliva ett stadgande, enligt vilket luftfartyg icke finge göras till föremål för lösöreköp. Sådant köp av luftfartyg torde nämligen vara oförenligt med den förut återgivna art. II paragraf 1 i inskrivningskonventionen. Man har emellertid trott sig finna ett sådant stadgande obehövt, emedan luftfartyg efter genomförandet av den föreslagna lagstiftningen om inteckning i sådana fartyg torde falla utanför lösöreköpsförordningens tillämplighetsområde. Förhållandet synes härvidlag bliva detsamma som redan nu torde föreligga beträffande sjögående fartyg av sådan dräktighet, att inteckning däri kan meddelas.

Ehuru sålunda luftfartyg torde komma att falla utom tillämplighetsområdet för lösöreköpsförordningen, synes så icke bliva fallet i fråga om reservdelar till sådana fartyg. I den från bankföreningen överlämnade promemorian har ifrågasatts att utesluta förordningens tillämplighet även beträffande reservdelar. De sakkunniga hava emellertid av flera grunder — främst den omständigheten att delarna först i och med inläggandet i ett av inteckning besvärat lager torde kunna på ett betryggande sätt skiljas från allehanda föremål, som väl kunna utgöra reservdelar till luftfartyg men som även kunna komma till användning på annat sätt, och vidare det i 22 kap. 4 § strafflagen meddelade straffbudet rörande olovligt förfogande — funnit det icke böra ifrågasättas att särskilt undantaga reservdelar till luftfartyg från att omfattas av förordningen eller att meddela föreskrifter för fall av konkurrens mellan lösöreköp och inteckning.

Stadganden rörande konkurrens mellan inteckning i luftfartyg och förlagsinteckning — ett konfliktfall som på sätt framhållits i Aerotransports remissyttrande och i den från bankföreningen överlämnade promemorian icke synes helt otänkbart — hava ej heller ansetts erforderliga. Härvid har särskilt beaktats att förlagsinteckning är förenad med förmånsrätt allenast enligt 17 kap. 7 § handelsbalken.

17 KAP.

2 §.

Enligt 15 § i förslaget till lag med vissa bestämmelser om registrering av luftfartyg samt om bärgning skall luftpanträtt vara förenad med förmånsrätt framför de i 17 kap. handelsbalken omförmälda fordringarna. Jämföras må 269 och 276 §§ sjölagen, vilka innehålla motsvarande bestämmelser i fråga om sjöpanträtt.

Hänvisningen i nu förevarande lagrum har med anledning av det anförda blivit utvidgad att omfatta även luftpanträtt.

3 §.

Såsom framgår av motiven till 42 § i förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg och till 2 § i den föreslagna lagen i anledning av Sveriges tillträde till inskrivningskonventionen skola de till konventionen anslutna staterna förutom luftpanträtter icke erkänna någon rättighet med förmånsrätt före de i konventionen art. I paragraf 1 nämnda, däribland inteckning i luftfartyg. De sakkunniga hava icke funnit anledning att för den interna svenska rättens del föreslå andra regler rörande den förmånsrätt som skall vara förenad med sådan inteckning, så mycket mindre som konventionens regler stå i överensstämmelse med förhållandena inom sjörätten. Ehuru, såsom vid förslaget till ändring i 10 kap. 7 § handelsbalken framhållits, konkurrens mellan handpant och luftfartygsinteckning torde kunna föreligga beträffande tillbehör och reservdelar till luftfartyg, synes med hänsyn till den svenska rättens regler om godtrosvörvärv nämnvärd olägenhet icke vara att befara av att handpant och pantträtt på grund av inteckning ställas jämsides med varandra.

Andra stycket i förevarande paragraf innehåller för närvarande beträffande förmånsrätt för ränta vid fartygsinteckning ett stadgande som står i överensstämmelse med art. V i inskrivningskonventionen. Enligt denna artikel omfattar förmånsrätt för rättighet som avses i art. I paragraf 1 d) alla belopp, för vilka säkerhet ställts, dock att förmånsrätt för ränta icke må beräknas till högre belopp än som belöper å tiden för den exekutiva åtgärden och tre år dessförinnan. Stadgandet har föreslagits skola utsträckas att omfatta även ränta vid inteckning i luftfartyg.

Frågan om det inbördes företrädet mellan flera inteckningar i luftfartyg har ansetts böra lösas på samma sätt som beträffande inteckning i sjögående fartyg och fast egendom.

I anslutning till det nu anförda hava de sakkunniga föreslagit vissa ändringar i andra stycket i förevarande paragraf.

Inskrivningskonventionen innehåller emellertid vissa bestämmelser, som kunna sägas utgöra undantag från de eljest meddelade reglerna om den med inteckning i luftfartyg förenade förmånsrätten. Fråga torde vara, huruvida icke dessa bestämmelser borde föranleda något stadgande i det nu förevarande lagrummet eller eljest i 17 kap. handelsbalken.

De nu åsyftade bestämmelserna, vilkas tillämpning beträffande den egna statens luftfartyg dock enligt konventionen art. XI icke är obligatorisk, återfinnas dels i art. VII paragraf 5, där fråga är om exekutiv försäljning av luftfartyg, och dels i art. X paragraf 3, som avser försäljning av reservdelar. Vidkommande luftfartygen gäller enligt art. VII paragraf 4, att exekutiv försäljning icke må ske med mindre alla vederbörligen styrkta rättigheter, vilka enligt konventionen hava förmånsrätt före utsökningsborgenärens fordran, täckas av köpeskillingen eller övertagas av köparen. Från denna regel om ett lägsta bud gives i paragraf 5 av artikeln ett undantag för det fall att inom den fördragsslutande stat där försäljningen sker genom

luftfartyg, som besväras av någon i art. I avsedd rättighet till säkerhet för betalning av gäld, skada tillfogats person eller egendom å jordytan utan att det föreligger tillräcklig och betryggande försäkring, tagen under närmare angivna villkor. Den nationella lagen må innehålla, att vid försäljning av detta luftfartyg eller av ett som tillhör samma ägare och besväras av liknande samma borgenär tillkommande rättighet dels bestämmelserna i paragraf 4 skola vara utan verkan såvitt gäller den som lidit skadan eller hans rättsinnehavare, därest han är utsökningsborgenär, dels ock i art. I avsedd rättighet, som till säkerhet för betalning av gäld besvärar luftfartyget, icke må till förfång för den som lidit skadan eller hans rättsinnehavare göras gällande till högre belopp än 80 procent av försäljningssumman. Därest i lagen i den stat, där försäljningen skall äga rum, annan begränsning icke stadgas, skall försäkringen vid tillämpningen av paragraf 5 anses tillräcklig, därest försäkringssumman svarar mot det värde det luftfartyg utsökningen avser hade såsom nytt.

Vad reservdelarna beträffar innehåller art. X paragraf 3 till en början att bland andra bestämmelserna i art. VII paragraf 4 skola äga tillämpning vid exekutiv försäljning av sådana delar. Hade utsökningsborgenären ej säkerhet i delarna för sin fordran, skall emellertid sistnämnda paragraf så förstås att försäljning må ske, därest bud avgives på ett belopp ej understigande två tredjedelar av reservdelarnas värde, sådant det uppskattats av särskilda sakkunniga. Vid köpeskillingens fördelning må därjämte vederbörande myndighet till förmån för utsökningsborgenären begränsa det belopp, som skall utbetalas till innehavare av rättigheter med bättre förmånsrätt, till två tredjedelar av köpeskillingen minskad med exekutionskostnaderna.

Såsom av förslaget till lag om ändring i vissa delar av utsökningslagen framgår, hava de sakkunniga ansett de nu refererade stadgandena i inskrivningskonventionen böra erhålla motsvarighet i lagstiftningen även beträffande i Sverige nationalitetsregistrerade luftfartyg. Den nu föreslagna förmånsrättsordningen kan följaktligen icke helt tillämpas. De berörda stadgandena i konventionen synas emellertid knappast kunna sägas innehålla något principiellt undantag från förmånsrättsordningen utan allenast vissa modifikationer vid dennas omsättande i praktiken. Jämföras må här även 13 § i kapitlet. Det torde därför vara tillräckligt att i förevarande paragraf intaga allenast en hänvisning till utsökningslagen, där utförliga bestämmelser i varje fall måste meddelas. En sådan hänvisning har föreslagits skola ingå i lagrummet såsom ett nytt tredje stycke, något som föranleder en redaktionell jämkning i sista stycket.

16 §.

I lagrummets andra stycke finnes stadgat, såvitt nu är i fråga, att därest intecknad fast egendom under konkurs trots utbud å exekutiv auktion icke blivit såld, inteckningshavare som äskat försäljningen eller som har

sämre förmånsrätt än denne äge njuta betalning för sin fordran såsom oprioriterad borgenär utan hinder av att den fasta egendomen fortfarande häftar för fordringen; har den bjudna köpeskillingen lämnat tillgång till betalning av någon del av den fordran till vars gäldande försäljning skolat ske, äge fordringens innehavare allenast för återstoden den rätt nu sagts.

Vid 3 § i nu förevarande kapitel har återgivits inskrivningskonventionens i art. VII paragraf 4 meddelade stadgande om ett lägsta bud, ett stadgande som enligt det av de sakkunniga framlagda förslaget till lag om ändring i vissa delar av utsökningslagen ansetts böra tillämpas även beträffande svenska luftfartyg. En följd härav är att det liksom i fråga om fast egendom kan inträffa, att en konkurs måste avslutas utan att försäljning av ett i konkursboet ingående intecknat luftfartyg kommit till stånd. Även beträffande reservdelar är detta tänkbart ehuru mindre sannolikt.

Vad nu anförts torde böra föranleda att förevarande paragrafs andra stycke jämkas till att avse även intecknade luftfartyg och reservdelar.

Förslag till lag angående ändrad lydelse av § 14 förordningen den 4 mars 1862 (nr 10) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer.

I detta lagrum meddelas en bestämmelse, enligt vilken borgenärer med panträtt i viss egendom skola vara bibehållna vid sin rätt att njuta betalning ur denna egendom, ändå att de ej angiva sin fordran efter kallelse å okända borgenärer. Bland dessa borgenärer nämnas innehavare av inteckning i fast egendom och i fartyg. Anledning synes saknas att fränkänna den, vilkens fordran är intecknad i luftfartyg, motsvarande förmån. Med hänsyn till lagrummets avfattning torde reservdelar icke behöva särskilt nämnas.

Förslag till lag angående ändrad lydelse av 54 § lagen den 8 april 1927 (nr 77) om försäkringsavtal.

I förslaget till lag med vissa bestämmelser om registrering av luftfartyg samt om bärgning, 14 § andra stycket, hava de sakkunniga funnit sig böra följa den i 224 § femte stycket andra punkten sjölagen upptagna principen att ägaren av bärgat gods eller något som hört till detta icke personligen utan endast med det bärgade häftar för bärgarlönen. Detta har ansetts böra medföra, att det i första stycket i förevarande lagrum meddelade undantaget för sjöpanträtt som icke är förbunden med personlig fordran hos pantens ägare utsträckes att omfatta jämväl luftpanträtt vilken ej är förbunden med sådan fordran.

Förslag till lag om ändring i vissa delar av utsökningslagen.

Inskrivningskonventionen innehåller i art. VII regler om exekutiv försäljning av luftfartyg och i art. X paragraf 3 föreskrifter om hur sådan för-

säljning skall tillgå, när fråga är om reservdelar som besväras av inteckning i luftfartyg. En redogörelse för det huvudsakliga innehållet i dessa stadganden har lämnats vid 6 § i förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till inskrivningskonventionen.

De sakkunniga hava ansett avsevärda fördelar vara förbundna med att man såvitt möjligt tillämpar samma bestämmelser vid exekution i svenskt luftfartyg som när det fartyg, vilket är föremål för utsökningen, hör hemma i annan till inskrivningskonventionen ansluten stat eller eljest är utländskt.

62 §.

I samband med 1912 års lagstiftning om exekution i fast egendom vidtogs den ändringen i den dittills i 62 och 63 §§ utsökningslagen stadgade utmätningsordningen, att fast egendom sist skulle tagas i anspråk, där ej borgenär och gäldenär annorlunda samsjades. I motiven till ändringen framhölls, att borgenären i allmänhet torde inskränka sig till att överlämna till utmätningssmannen det utslag, som skulle verkställas, utan att uttala någon önskan om utmätning av viss tillgång, så ock att utmätningssökanden, om fast egendom utmättes men försäljning ej komme till stånd på grund av att den bjudna köpeskillingen ej uppnådde lägsta budet, hade att själv betala kostnaderna i ärendet, något som innebure en direkt olägenhet för honom. Vid sådant förhållande vore det billigt, ej mindre att före den fasta egendomen alla övriga tillgångar, som kunde bli föremål för utmätning, finge tagas i anspråk, än även — något som har avseende å det i 63 § intagna stadgandet — att en borgenär, som icke vore inteckningshavare, själv finge avgöra huruvida ett exekutionsförfarande mot gäldenären tillhörig fast egendom skulle inledas, och att således utmätning av sådan egendom ej ägde rum utan särskild begäran av sökanden.

Med den av de sakkunniga föreslagna anordningen i fråga om exekutiv försäljning av luftfartyg, där systemet med ett lägsta bud införts, torde de nu anförda skälen bli i lika mån tillämpliga å luftfartyg. Det har därför föreslagits att i 62 § första stycket jämställa sådant fartyg med fast egendom. Önskvärdheten att icke göra bestämmelserna onödigt invecklade har medfört att man ej velat stadga någon skillnad i utmätningsordningen mellan fast egendom och luftfartyg.

Med hänsyn till de särskilda reglerna om beräkning av lägsta budet och om fördelning av köpeskillingen vid exekution i reservdelar hava sådana delar ansetts ej böra i utmätningsordningen skiljas från lösören i allmänhet. Jämföras må 94 b § tredje stycket och 144 § andra stycket i förevarande lagförslag.

Beträffande andra stycket i den nu till behandling föreliggande paragrafen hava de sakkunniga ansett luftfartyg samt jämväl reservdelar till sådant fartyg böra jämnställas med fast egendom.

I andra stycket har med intecknad fordran likställts fordran som är förenad med luftpanträtt i fartyg, men däremot icke en med luftpanträtt i gods

förenad fordran, för vilken ägaren enligt 14 § andra stycket förslaget till lag med vissa bestämmelser om registrering av luftfartyg samt om bärgning svarar endast med godset.

63 §.

Av skäl som anförts vid 62 § har man förmenat, att därest egendomen icke på grund av inteckning häftar för utmättningsfordringen, luftfartyg lika litet som fastighet må utmätas utan särskild begäran av borgenären. Med hänsyn till de i 94 b § tredje stycket och 144 § andra stycket i förslaget upptagna reglerna har förevarande paragraf däremot ansetts icke böra utsträckas att gälla reservdelar till luftfartyg. Även där utmättningsfordringen är förenad med luftpanträtt i fartyget synes detta böra få utmätas utan särskild begäran.

66 §.

Vid tillkomsten av fartygsinteckningslagen fanns nödigt, att i överensstämmelse med vad jämlikt 78 § utsökningslagen gäller i fråga om fastighet, för tillgodoseende av inteckningshavares rätt stadga att särskild exekution ej finge äga rum å tillbehör till sjögående fartyg. Man har nu ansett det erforderligt att meddela ett motsvarande stadgande beträffande tillbehör till luftfartyg, vilka angivas i den föreslagna 14 § lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg.

I detta sammanhang bör hänsyn tagas även till intecknade reservdelar. Till en början framställer sig härvid frågan huruvida utmätning av enstaka reservdel ur ett lager av sådana bör tillåtas. Ett ovillkorligt förbud mot sådan utmätning har ansetts mindre lämpligt. Utmätningen avser måhända en obetydlig fordran, som kan förväntas bliva gottgjord vid försäljning av en enda i reservdelslagret ingående del. Då emellertid i vissa fall uttagande av enstaka delar ur lagret torde kunna medföra att de kvarvarande delarnas värde minskas av den anledningen att lagrets sammansättning blir mindre tillfredsställande, har man förmenat att utmätning av särskild del icke bör få ske utan inteckningshavarens samtycke. Ett stadgande i sådan riktning har upptagits i förevarande paragraf såsom ett andra stycke.

Ett annat spørsmål är huruvida reservdelar må utmätas utan att samtidigt ett eller flera med dessa gemensamt intecknade luftfartyg tagas i mät eller huruvida fartyg må utmätas utan samtidigt ianspråktagande av reservdelar som omfattas av samma inteckning. Det torde vara klart att ett lager av reservdelar till ett luftfartyg intar en mera självständig ställning än fartygets tillbehör. Vidare torde man böra beakta den omständigheten, att ett reservdelslager ofta är upplagt till bruk för flera luftfartyg och följaktligen kan beräknas bliva intecknat tillsammans med fartygen. Då särskild exekution i ett av flera gemensamt intecknade luftfartyg är tillåten, kan ett reservdelslager icke följa både det utmätta luftfartyget och det eller de kvarvarande utan en tvångsvis gjord uppdelning, något som ansetts icke böra komma i fråga. Tillräcklig anledning att stadga att utmätning av luftfartyg skall omfatta med fartyget gemensamt intecknade reservdelar eller omvänt

har därför ansetts icke föreligga. Borgenärens intresse av att så förmånligt pris som möjligt bjudes vid exekutiv försäljning torde utgöra tillräcklig garanti mot ogynnsamma kombinationer av utmätt och icke utmätt egendom.

71 §.

Med hänsyn till möjligheten att luftpanträtt — vilken ej bibehålles vid den exekutiva försäljningen men äger bästa förmånsrätt — kan föreligga beträffande sådant å luftfartyg varande gods, vilket lämnats såsom handpant, har gods i luftfartyg ansetts böra, i likhet med sjögående fartyg och gods i sådant fartyg, undantagas från den i första stycket i förevarande lagrum uttryckta regel, som eljest gäller i fråga om panträtt med besittning till lös egendom.

I förevarande lagrum har beaktats det förhållandet, att vid exekutiv försäljning av luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg enligt den föreslagna lydelsen av lagens 5 kap. rättigheter med bättre förmånsrätt än utsökningsfordringen i princip skola tillgodoses före denna fordran och att försäljning i regel icke må komma till stånd om så ej kan ske. I viss analogi med 80 § utsökningslagen torde det lämpligaste förfarandet härvidlag vara att man i ett särskilt stycke beträffande luftpanträtt i fartyg eller med luftfartygsinteckning förenad panträtt föreskriver att om bibehållande av sådan rätt vid egendomens utbudande till försäljning stadgas i 5 kap.

Den i nuvarande andra stycket i paragrafen beträffande inteckning i fast egendom, vilken av fastighetsägaren lämnats som pant, givna bestämmelsen att icke inteckningen utan ägarehypoteket skall utmätas, har ansetts böra erhålla motsvarande tillämpning i fråga om inteckning i luftfartyg eller i reservdelar till sådant fartyg.

73 §.

Lagrummet lämnar vissa föreskrifter rörande den skyldighet att uppteckna och värdera lös egendom, som åligger utmätningssmannen. Det har beträffande fast egendom motsvarighet i 79 § utsökningslagen.

Beträffande utmätning av sjögående fartyg och gods i sådant fartyg meddelas i andra stycket särskilda bestämmelser, vilka emellertid, såsom i doktrinen framhållits, äro avfattade under det antagande, att fartyget icke är i ägarens omedelbara besittning utan i befälhavarens; är det förre fallet, till exempel fartyget upplagt samt befälhavare ej utsedd, skall vad som stadgas om befälhavaren tillämpas på fartygets innehavare. De sakkunniga hava funnit det ändamålsenligt att låta dessa bestämmelser i tillämpliga delar gälla i fråga om utmätning av luftfartyg eller gods i sådant fartyg. Den nyss återgivna i doktrinen framhållna iakttagelsen torde vid sådan tillämpning äga än större betydelse bland annat med hänsyn till att luftfartygsbefälhavaren icke innehar samma ställning som befälhavaren å ett sjögående fartyg.

I detta sammanhang har till prövning upptagits ett spörsmål rörande värdering av utmätta reservdelar. Inskrivningskonventionen art. X paragraf 3 medgiver, såsom anförts i motiven till förslaget till ändring i 17 kap. 3 § handelsbalken, viss möjlighet till bestämmande av ett lägsta bud, motsva-

rande två tredjedelar av reservdelarnas värde sådant det uppskattats av särskilda sakkunniga. Enligt artikeln skola dessa sakkunniga utses av den för försäljningen ansvariga myndigheten. De sakkunniga hava förmenat, att därest värderingen i fråga om intecknade reservdelar till luftfartyg liksom beträffande annan lös egendom verkställes av sakkunniga utsedda av utmätningssmannen, konventionens krav måste anses vara uppfyllda. En erinran om skyldigheten att i dessa fall anlita sakkunniga har insatts i första stycket.

74 §.

I tredje stycket av denna paragraf lämnas närmare föreskrifter om utmätning av ägarehypotek. En i stycket förekommande hänvisning till kungl. förordningen angående inteckning i fast egendom har ansetts böra utvidgas att omfatta även den föreslagna lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg.

85 §.

Där överexekutor skall förrätta auktionen, förordna auktionsförrättare eller bestämma var auktionen skall hållas, bör han så snart som möjligt bli underrättad om den skedda utmätningen eller därmed jämförlig åtgärd. Vidare är det av vikt, att utmätning med det snaraste antecknas i inskrivningsboken och därmed bringas till deras kännedom, som lämnat eller överväga att lämna lån mot säkerhet i inteckning. För sådant ändamål bör den som för inskrivningsboken underrättas. Sådan underrättelse bör ske även vid framställning om exekutiv försäljning av egendom som ingår i konkursbo; om själva konkursen underrättas inskrivningsdomaren i annan ordning.

Regler av nu angiven art äro beträffande fast egendom och sjögående fartyg meddelade i förevarande paragraf. De hava utbyggts till att omfatta även luftfartyg jämte intecknade reservdelar. Beträffande nu nämnd egendom skall nämligen jämlikt det föreslagna femte stycket i lagens 90 § gälla, att auktionen skall förrättas av överexekutor eller särskild, av överexekutor förordnad auktionsförrättare.

Det har ansetts vara av betydelse att även luftfartsstyrelsen erhåller kännedom om ärendet.

I det nuvarande fjärde, enligt förslaget femte stycket hava orden »förordnande, som i 28 § sägs», ansetts böra utbytas mot »dom eller utslag, varigenom intecknad fordran fastställts till betalning ur fast egendom». Ändringen är av helt formell natur.

87 §.

Sedan utmätningssförfarande i fråga om fast egendom inletts, hava vissa rättsägare med förmånsrätt efter utmätningssökanden, bland dem inteckningshavare, jämlikt förevarande paragraf möjlighet att lösa ut utmätningssökanden och i dennes ställe inträda såsom sökande till förrättningen. Den

utlösande rättsägaren får därigenom tillfälle exempelvis att få förrättningen nedlagd eller exekutionen uppskjuten till en lämpligare tidpunkt.

Inteckning i luftfartyg har föreslagits medföra bättre förmånsrätt än utmätning. Vissa borgenärer kunna emellertid enligt vad nedan föreslås vid exekution till sin förmån åberopa regler om undantag från täckningsprincipen. I sådant fall kan inteckningshavarens rätt vara beroende av försäljningen.

På grund av det anförda hava de sakkunniga ansett att i nu förevarande avseende inteckning i luftfartyg bör jämföras med fastighetsinteckning.

88 §.

Man har förmenat övervägande skäl tala för att jämväl i avseende å luftfartyg och intecknade reservdelar till sådant fartyg föreskriva anmälnings-skyldighet för utmättningsman eller överexekutor om upphävd utmätning med mera. Jämföras må 85 § i förevarande lag.

90 §.

Det har ansetts att på grund av den förhållandevis invecklade karaktären av reglerna rörande exekutiv försäljning av luftfartyg jämte reservdelar sådant försäljning och därefter följande fördelning av köpeskilling bör företagas av den, på vilken det ankommer att utföra motsvarande åligganden i fråga om fast egendom. Att härvidlag göra skillnad mellan olika kategorier av luftfartyg har synts icke böra komma i fråga.

Jämlikt 97 och 98 §§ utsökningslagen skall auktion å utmätt fast egendom förrättas av överexekutor, dock att denne må förordna särskild förrättningsman att hålla auktion å landet, när den skall hållas på annat ställe än landskansliet. En motsvarighet till dessa bestämmelser har föreslagits skola tilläggas det lagrum, varom nu är fråga. Man har därvid ansett det av ordalagen framgå, att auktionsförrättaren vid utfärdandet av kungörelse om auktionen skall iakttaga jämväl vad i första stycket av förevarande paragraf stadgas.

91 §.

Bestämmelser om när kungörelse angående exekutiv försäljning av lös egendom skall ske och i vilken mån särskilda meddelanden om auktionen skola sändas, så ock om de förberedande åtgärder, vilka eljest ankomma på auktionsförrättaren, givas nu i 91 §. Motsvarande föreskrifter i fråga om luftfartyg och därtill hörande reservdelar ävensom beträffande gods i luftfartyg hava ansetts böra meddelas i detta sammanhang. På grund av materialets omfattning har det emellertid synts lämpligt att i nu förevarande paragraf upptaga allenast bestämmelser om kungörelser och meddelanden, medan de nu i andra och fjärde styckena förekommande stadgandena om övriga åtgärder överflyttats till en ny paragraf, betecknad 91 a §.

I motiven till 6 § i den föreslagna lagen i anledning av Sveriges tillträde till inskrivningskonventionen har redogörelse lämnats för konventionens i dess art. VII paragraferna 1 och 2 samt art. X paragraf 3 upptagna stadganden i nu förevarande ämne. De allenast för andra konventionsstaters fartyg tillämpliga reglerna hava föreslagits skola upptagas i nämnda 6 §.

Vid inarbetandet i utsökningslagen av de av konventionen föranledda bestämmelserna torde det till en början vara lämpligt att föreskriva, att kungörelsen om försäljningen skall ske minst sex veckor före auktionen. Offentliggörandet har ansetts böra äga rum icke blott genom de i 90 § första stycket nämnda åtgärderna utan även, liksom i fråga om sjögående fartyg, genom tillkännagivande i allmänna tidningarna. De i konventionen föreskrivna särskilda meddelandena skola sändas minst en månad före auktionen. Sådant meddelande skall sändas till borgenären, även om han ej har panträtt i fartyget.

Endast beträffande inskrivna och antecknade rättigheter förutsätter konventionen att särskilda meddelanden om den utsatta exekutiva försäljningen skola sändas till rättighetens innehavare. Däremot föreskriver icke konventionen att sådan innehavare av en med luftpanträtt i fartyget förenad fordran, som ännu icke begärt anteckning om sin rättighet i inskrivningsboken, skall få särskild kallelse. Det torde emellertid få anses lämpligt, att i den mån sådan rättsinnehavare blivit känd, vare sig genom utmätningssmannens undersökning enligt 73 § utsökningslagen med nu föreslagen ändring eller på annat sätt, även han blir särskilt underrättad. Vinnes kunskap om sådan luftpanträtt senare än en månad före auktionen, synes för detta fall böra föreskrivas att underrättelsen skall avsändas genast efter det upplysning om rättighetshavaren vunnits.

Enligt konventionen skall det åligga utmätningssökanden att ombesörja kungörelser och kallelser. Det synes emellertid vara mera överensstämmande med det i utsökningslagen angivna systemet, vilket jämlikt 101 och 103 §§ gäller även vid exekutiv försäljning av fast egendom, att låta auktionsförrättaren ansvara för dessa åligganden. En sådan lösning, vilken torde vara att föredraga även med hänsyn till att därvid auktionsförrättaren kan följa kungörelseförfarandet, synes icke stå i strid med konventionens principer.

Konventionens föreskrift att de särskilda rekommenderade kallelsebrevens om möjligt skola sändas med luftpost har ansetts böra tillämpas endast i fråga om försändelser till utrikes ort.

I det nuvarande tredje stycket av förevarande paragraf finnes beträffande fartyg eller gods i fartyg upptaget stadgande att kungörelsen skall innehålla bland annat att de borgenärer, som, ändå att de ej vunnit utmätning eller i utmätt fartyg hava inteckning, äga rätt till betalning ur det utmätta, hava att anmäla sådant hos auktionsförrättaren före auktionen. Härmed må jämföras 139 § utsökningslagen. Motsvarande regler vid försäljning av fast egendom finnas i utsökningslagen intagna i 103 §, jämförd med 107 §.

De sakkunniga hava ansett bestämmelser av nu angivet slag böra meddelas även beträffande kungörelse om exekutiv auktion å luftfartyg. Visserligen

framgå de med inteckning i luftfartyg förenade fordringarna av gravationsbeviset och kunna till följd härav utan svårighet upptagas i borgenärsförteckningen och respekteras vid auktionen. Inteckningshavare lär emellertid ändå hava intresse att närvara vid auktionen för att i olika avseenden bevaka sin rätt.

Då gravationsbeviset åtminstone i regel icke torde angiva det belopp vartill en med luftpanträtt förenad fordran uppgår, måste man för att en sådan fordran skall kunna upptagas i borgenärsförteckningen kräva att fordringen anmäles före auktionen, varvid utredning kan förebringas om fordringens belopp.

Förutom utmätningssökande, innehavare av fordran förenad med luftpanträtt och inteckningshavare torde vid utmätt luftfartygs försäljning i analogi med vad som gäller vid auktion å sjögående fartyg även borgenär med retentionsrätt böra tillerkännas rätt till utdelning ur köpeskillingen. Vid konkurs synes vidare, i viss överensstämmelse med vad som gäller i fråga om försäljning av fast egendom och sjögående fartyg, borgenär med förmansrätt enligt 17 kap. 4 § handelsbalken samt konkursboet beträffande fordran för kostnad eller arvode för egendomens förvaltning böra äga rätt till sådan utdelning. Vidkommande de nu angivna fallen torde anmälan från borgenären vara erforderlig, men skyldighet att sända särskild under rättelse om auktionen lär icke böra införas.

Med hänsyn till vad nu anförts har man ansett kungörelsen böra innehålla, att den som har fordran, för vilken fartyget häftar eller han eljest må njuta betalning ur köpeskillingen, äger att bevaka sin rätt vid auktionen.

I detta sammanhang har övervägts huruvida i fråga om försäljning av luftfartyg föreskrift bör givas motsvarande det beträffande fast egendom i 102 § meddelade stadgandet om att auktionsförrättaren, där så prövas nödigt, äger utsätta särskilt sammanträde för förhandling om rättsägares anspråk och villkoren för försäljningen. Förhållandena vid exekutiv försäljning av luftfartyg torde nämligen mången gång vara skäligen invecklade, och auktionsförrättaren kan behöva rådrum för att taga ställning till uppkommande spörsmål. Då emellertid vid försäljning av sjögående fartyg, där bland annat allehanda svårbedömda sjöpanträtter kunna göras gällande, möjlighet saknas att hålla sådant särskilt borgenärssammanträde, har tillfälle därtill ej heller ansetts böra beredas i nu förevarande fall.

Reglerna om kungörande av exekutiv auktion torde i och för sig kunna göras enklare i fråga om intecknade reservdelar än beträffande luftfartyg. Konventionen art. VII paragraf 2 gäller nämligen icke vid försäljning av reservdelar. Såsom borgenär kan här innehavare av luftpanträtt icke uppträda. Särskilt som det synes vara av visst värde att reglerna icke göras alltför invecklade, har det emellertid föreslagits att samma bestämmelser skola tillämpas, vare sig auktionen avser luftfartyg eller gäller intecknade reservdelar.

Skall gods i luftfartyg säljas exekutivt, har kungörelsen ansetts böra innehålla en uppmaning till de borgenärer, som äga rätt till betalning ur köpe-

skillingen för godset, att anmäla sina anspråk. Innehavare av luftpanträtter skola jämte borgenären och godsets ägare särskilt underrättas. Kungörelsen torde icke behöva utfärdas tidigare än tre veckor före auktionen och de direkta meddelandena synas böra sändas samtidigt.

Därest godsets beskaffenhet påfordrar snabb försäljning torde 90 § andra stycket utsökningslagen vara tillämpligt.

91 a §.

Man har ansett att de nu i 91 § andra och fjärde styckena utsökningslagen upptagna bestämmelserna borde utsträckas att gälla även exekutiv försäljning av luftfartyg och intecknade reservdelar. Detta gäller såväl föreskriften i andra stycket, att utmätningssmannen skall låta bryta ut ett utmätt ägarehypotek, som stadgandet i fjärde stycket, enligt vilket auktionsförrättaren skall anskaffa gravationsbevis rörande det som utmåtts. Beträffande luftfartyg och därtill hörande reservdelar torde kungörelsen kunna utfärdas innan gravationsbeviset föreligger. Beviset synes emellertid behöva vara anskaffat, innan de särskilda underrättelserna sändas ut.

Utbrytning av ägarehypotek kan beträffande vissa fall av gemensam inteckning i luftfartyg eller vid utmätning av enstaka reservdelar knappast komma i fråga.

94 §.

I 94 och 95 §§ utsökningslagen meddelas de särskilda bestämmelser, som angå auktion å de större eller eljest registrerade fartygen. Av dessa lagrum omfattar det senare huvudsakligen stadgandena om hur köpeskillingen skall gäldas och om förfarandet när inroparen brister härutinnan. Föreskrifterna för själva försäljningen äro sammanförda i 94 §. Vid det förhållandet att en beaktansvärd parallell föreligger mellan försäljning av fartyg och försäljning av luftfartyg synas i sistnämnda paragraf — som med nödvändighet måste uppdelas på flera — böra inarbetas de regler, som skola gälla vid försäljning av luftfartyg och intecknade reservdelar. Beträffande försäljning av gods i luftfartyg torde däremot, lika litet som då fråga är om gods i sjögående fartyg, särregler i nu ifrågavarande avseende erfordras.

Med hänsyn till, bland annat, ägarehypoteket torde föreskrifter om borgenärsförteckning icke kunna undvaras i fråga om exekutiv försäljning av luftfartyg jämte därtill hörande intecknade reservdelar. Försäljningen synes i sina huvuddrag böra förlöpa på samma sätt som auktion å fast egendom. De sakkunniga hava därför föreslagit bestämmelser om försäljningen som i huvudsak anknyta till de beträffande fast egendom givna stadgandena.

Den föreslagna 94 § omfattar de föreskrifter som ansetts böra bliva gemensamma för sjögående fartyg och luftfartyg, ehuru paragrafens andra stycke beträffande luftfartyg innebär ett avsteg från den kronologiska ordningen. Med paragrafen må jämföras de i fråga om fast egendom gällande 106, 119 och 129 §§ utsökningslagen. Beträffande första stycket bör nämnas, att man i enkelhetens intresse ansett sig ej böra i fråga om exekution i sjö-

gående fartyg göra undantag från föreskrifterna om uppläsning av utmätningssprotokollet och om bevakningsförhandlingarna. Med andra stycket må även jämföras de i 95 § meddelade bestämmelserna om försumlig inropares betalningsskyldighet.

94 a §.

I förevarande lagrum följa de erforderliga befunna reglerna angående borgenärsförteckningen och dess uppgörande. Vidkommande fast egendom meddelas motsvarande regler i 107—112 §§ utsökningslagen. Av dessa regler hava stadgandena i 107 § första stycket ansetts böra erhålla särskild motsvarighet i fråga om luftfartyg och intecknade reservdelar till sådant fartyg, varvid man funnit borgenärsförteckningen böra upptaga alla borgenärer som hava rätt till betalning ur köpeskillingen, alltså även borgenär vilken har luftpanträtt för sin fordran och borgenär med retentionsrätt.

Med de i andra och tredje styckena av 107 § utsökningslagen givna bestämmelserna om vissa kostnader — bestämmelser till vilka hänvisning ansetts kunna ske — bör jämföras inskrivningskonventionen art. VII paragraf 6, som stadgar att kostnader, vilka under utsökningsförfarandet i borgenärernas gemensamma intresse gjorts för att få fartyget sålt och vilka skola utgå enligt exekutionsstatens lag, skola gäldas ur köpeskillingen med förmånsrätt före varje annan fordran, även sådan som är förenad med luftpanträtt. Det torde vara väl förenligt med detta stadgande, att kostnaderna för förfarandet i borgenärsförteckningen upptagas näst före utmätningssfordringen och att de speciella, med den utmätta egendomen förbundna konkurskostnader, vilka enligt 81 § konkurslagen må uttagas till förfång för prioriterade borgenärer, erhålla bästa förmånsrätt.

De sakkunniga hava vidare förmenat direkt hänvisning kunna lämnas till 108 och 109 §§, 110 § första stycket samt 112 § första stycket utsökningslagen. Slutligen har man ansett 118 § samma lag böra äga motsvarande tillämpning å försäljning av luftfartyg och därtill hörande intecknade reservdelar. Föreskrift härom har föreslagits skola intagas redan i denna paragraf, ehuru 118 § avser även i 94 b—94 d §§ behandlade ämnen.

Bestämmelserna i 110 § andra stycket, 111 § och 112 § andra stycket utsökningslagen hava däremot ansetts icke erfordra motsvarighet i de nu föreslagna stadgandena.

94 b §.

Detta lagrum innehåller de av inskrivningskonventionen föranledda reglerna om lägsta bud vid exekutiv försäljning av luftfartyg och intecknade reservdelar till sådant fartyg. Art. VII paragraf 4 i konventionen, enligt art. X paragraf 3 tillämplig även vid exekutiv försäljning av reservdelar, stadgar att exekutiv försäljning icke må ske med mindre alla rättigheter, vilka vederbörligen styrkts och enligt konventionen hava förmånsrätt före utsökningsborgenärens fordran, täckas av köpeskillingen eller övertagas av köparen. Från detta stadgande gälla de redan vid 17 kap. 3 § handelsbalken

omnämnda undantagen, avseende det ena oförsäkrade eller otillräckligt försäkrade luftfartyg (art. VII paragraf 5) och det andra reservdelar, utmätta på begäran av borgenär som icke har säkerhet i dessa för sin fordran (art. X paragraf 3). I det förra undantagsfallet skola reglerna om lägsta bud över huvud taget icke tillämpas, i det senare åter blir lägsta budet två tredjedelar av det å reservdelarna sätta värdet.

I de vid de remitterade utkastens fogade anmärkningarna framhölls med en hänvisning jämväl till den i 144 § föreslagna ändringen, enligt vilken inteckningshavarens förmånsrätt i viss utsträckning får stå tillbaka för den skadelidandes intresse, att det i art. VII paragraf 5 medgivna skyddet för tredje man ansetts icke kunna eftergivnas men att, i den mån en ny tredje-mannsskadekonvention genomfördes, förmodligen vissa ändringar kunde vidtagas så att bestämmelsens betydelse minskades. Även det av art. X paragraf 3 betingade undantaget nämndes.

Medan sistnämnda undantag icke föranlett någon erinran i remissyttrandena, hava vissa anmärkningar framförts i fråga om det undantag från principen om lägsta budet som ifrågasatts beträffande oförsäkrade eller otillräckligt försäkrade fartyg. Sålunda har i den från bankföreningen överlämnade promemorian framhållits, att undantaget, som icke enligt konventionen måste införas i den interna lagstiftningen, ur belåningssynpunkt innefattade en viss nackdel, att lämpligheten av dess införande därför måhända syntes böra ifrågasättas samt att tillämpningen av nämnda regel också syntes ägnad att komplicera förfarandet.

Aerotransport har betonat, att undantaget i art. X vore obligatoriskt, medan däremot så icke vore fallet med undantaget i art. VII, vilket enligt bolagets förmenande ej heller borde införlivas med den svenska lagen. Det syntes varken ur principiell eller ur praktisk synpunkt vara riktigt att låta ägarens och inteckningshavarens rätt eftersättas genom dylika bestämmelser till förmån för tredje man. Kreditmässigt måste ett sådant stadgande innebära en uppenbar nackdel. Ej heller syntes rimligt, att hänsynen till tredje man skulle få utöva inflytande i fråga om kaskoförsäkringarna, vilkas storlek flygplansägaren givetvis borde kunna bestämma utifrån helt andra, främst affärsmässiga synpunkter och vilka, i händelse flygplan vore intecknat, i första hand skulle vara till för att skydda inteckningshavarens rätt. Därtill komme att tredje mans intresse regelmässigt torde vara skyddat genom särskild försäkring.

Vid förnyat överbärande av denna fråga hava de sakkunniga visserligen funnit de sålunda anförda skälen mot att låta art. VII paragraf 5 i konventionen erhålla motsvarighet i den interna svenska lagstiftningen vara betydelsefulla. Man har emellertid ansett sig böra vidbliva den tidigare intagna ståndpunkten och följaktligen utnyttja de möjligheter att skydda tredje man på jordytan, vilka erbjudas av konventionen.

Vid utformandet av nu förevarande paragraf hava beaktats motsvarande för fast egendom gällande regler, vilka återfinnas i 113 § utsökningslagen.

I likhet med vad detta lagrum innehåller, har föreslagits att lägsta budet skall överstiga summan av bättre prioriterade fordringar, ehuru enligt konventionens ordalag någon utdelning å utmätningssökandens fordran icke synes krävas för att lägsta budet skall vara uppnått. Skillnaden har förmenats sakna praktisk betydelse.

Vid återgivandet av konventionen art. X paragraf 3 har man såsom förutsättning för undantagsstadgandets tillämpning angivit att utmätningssökanden för sin fordran skall hava sämre förmånsrätt i reservdelarna än om inteckning blivit meddelad för fordringen. Den med utmätningen följande förmånsrätten enligt 17 kap. 8 § handelsbalken skall alltså icke medföra att borgenären går miste om här avsedda förmån. Med fordran förenad retentionsrätt torde ej heller utesluta sådan förmån.

94 c §.

Lagrummet innehåller regler om så kallad anslutningsrätt vid försäljning under konkurs, utarbetade i huvudsaklig överensstämmelse med de i 114 § utsökningslagen upptagna motsvarande föreskrifterna rörande fast egendom. Såsom torde framgå vid jämförelse med vad som anförts vid 91 § om dem, åt vilka rätt till utdelning ur köpeskillingen bör tillerkännas, har anslutningsrätt ansetts böra tillkomma varje borgenär som i konkursen bevakat fordran, förenad med förmånsrätt i egendomen.

94 d §.

I fråga om exekution i fast egendom finnes huvudregeln rörande avräkning å köpeskillingen för inestående gäld i 117 § utsökningslagen: huvudstolen av intecknad gäld, som faller inom lägsta budet, skall inestå i fastigheten i avräkning å köpeskillingen. Undantag från regeln finnas emellertid stadgade för vissa fordringar. Belopp som ej skola inestå skola betalas i reda penningar, varvid dock jämlikt 131 § överenskommelse om avräkning må träffas mellan köparen och vederbörande borgenär. I borgenärsförteckningen skall angivas vad som skall inestå och vad som skall betalas kontant.

Med den för fast egendom sålunda stadgade övertagandep principen står inskrivningskonventionen art. VIII icke i överensstämmelse. Jämlikt denna artikel skall exekutiv försäljning av ett luftfartyg i enlighet med bestämmelserna i art. VII medföra, att fartyget övergår i köparens ägo fritt från alla rättigheter för vilka köparen icke iklätt sig ansvar. Samma regel gäller enligt konventionen art. X paragraf 3 vid exekution i reservdelar.

För de sjögående fartygens del finnes enligt 95 § andra stycket, som behandlar hur köpeskillingen skall erläggas, möjlighet att inteckningshavare låter köparen övertaga intecknad skuld och lämnar anstånd med betalningen.

Vid jämförelse mellan nu ifrågavarande förhållanden på sjörättens och lufträttens områden torde böra uppmärksammas, hurusom i sjögående fartyg intecknade fordringar enligt 26 § fartygsinteckningslagen förfalla till

betalning i samband med exekutionen, varför ett övertagande alltid innebär ett, åtminstone formellt, tillmötesgående från inteckningshavarens sida. Inteckningar i luftfartyg, som täckas av köpeskillingen och icke eljest äro förfallna till betalning, kvarstå däremot oberoende av inteckningshavarens vilja, i den mån köparen så önskar. Den nu angivna skillnaden torde emellertid icke i och för sig böra föranleda att övertagandet av en inteckning i luftfartyg i motsats till vad som gäller inteckningar i sjögående fartyg blir föremål för lagstadganden annorstädes än i samband med föreskrifterna om hur köpeskillingen för såld egendom skall gäldas.

Det torde emellertid böra övervägas, huruvida man icke även i fråga om luftfartyg och reservdelar till sådant fartyg bör stadga förbud för köparen att övertaga intecknade fordringar av vissa slag, något som icke synes oförenligt med konventionen.

Vid avfattningen av den nu föreslagna paragrafen har det nu anförda iakttagits. Förbud att övertaga intecknad fordran har enligt första stycket till en början ansetts böra meddelas beträffande fordringar som äro förenade med inteckning, vilken är beroende på särskild prövning eller avgjord genom beslut som ej vunnit laga kraft eller ock sökt men ännu ej beviljad. Det torde nämligen kunna uppstå svårigheter, om en sådan inteckning avräknades och sedan befundes ogiltig. Även fordringar som äro tvistiga eller beroende av villkor hava ansetts alltid böra utgå kontant. Jämföras må 151 § utsökningslagen, i vilken föreskrifter lämnas om avsättning av tvistiga belopp.

Andra stycket i förevarande paragraf motsvarar 117 § sista stycket utsökningslagen.

I ett tredje stycke har tillagts en bestämmelse angående vad som skall kungöras före utropet utöver vad av 94 § framgår. Därmed må jämföras 119 § utsökningslagen.

94 e §.

I fråga om både sjögående fartyg och fast egendom gäller enligt utsökningslagen såsom förutsättning för att ett bud skall kunna antagas, att köparen genast skall betala eller säkerställa viss del av köpeskillingen. Vidkommande fast egendom lämnas bestämmelserna härom i 125 §, varefter i 126 § upptages frågan huruvida avgivet bud kan antagas med hänsyn till lägsta budet. Efter ytterligare några stadganden om vad som skall ske i fall försäljning ej kommer till stånd, föreskrives i 129 § skyldighet för auktionsförrättaren att lämna meddelande om fördelningssammanträdet.

Förevarande paragraf utgör en motsvarighet närmast till 126 §, medan 95 § bör jämföras med 125 § och 94 § andra stycket med 129 §. Den bristande överensstämmelsen beträffande stadgandenas ordningsföljd sammanhänger med att man önskat så litet som möjligt ändra utsökningslagens uppställning.

Vidkommande innehållet i den nu förslagna paragrafen torde böra framhållas att enligt 126 § den ordningen gäller för fast egendom, att om bud lika högt som lägsta budet avgives, försäljning skall äga rum, utan så är

att köpeskillingen ej förslår till fulla gäldandet av utmätningssökandens fordran och han bestrider att försäljning må ske. Å andra sidan kan försäljning komma till stånd, även om lägsta budet icke uppnås. Härför fordras emellertid samtycke av utmätningssökanden och bättre prioriterade borgenärer, vilkas fordringar ej bliva fullt täckta.

Båda dessa undantag från huvudregeln torde vara förenliga med inskrivningskonventionen. Anledningen till det förstnämnda undantaget ligger i öppen dag, och det andra torde få anses vara av praktisk betydelse, exempelvis i det fall att utmätningssökanden anser sig vara bäst betjänt med att bevaka sin fordran utan förmånsrätt i gäldenärens konkurs och att samtidigt slippa ifrån kostnaderna för ett misslyckat exekutionsförsök, medan den framförliggande borgenären föredrager att nu taga en någorlunda tillfredsställande utdelning framför att vänta på en oviss förbättring. I anledning härav har 126 § ansetts böra erhålla motsvarighet i fråga om försäljning av luftfartyg och reservdelar till sådant fartyg.

Bland annat med hänsyn till konventionens föreskrifter om kungörelser har motsvarighet till stadgandet i 127 § utsökningslagen angående förnyad auktion på grund av otillräckligt bud vid den första auktionen ansetts icke böra införas för luftfartyg. Däremot har det syntts lämpligt att i analogi med 128 § samma lag uttryckligen föreskriva, att utmätningen skall gå åter om försäljning icke kommer till stånd.

95 §.

Den föreslagna paragrafen motsvarar de tre första styckena i den nuvarande 95 §, vilka dock alla kompletterats med bestämmelser avseende försäljning av luftfartyg och in-tecknade reservdelar till sådant fartyg. Det nuvarande fjärde stycket har jämte vissa nya stadganden sammanförts till en ny paragraf, benämnd 95 a §.

I första stycket meddelas regler angående vad inroparen genast har att kontant gälda eller eljest fullgöra. De däri infogade bestämmelserna böra jämföras med 125 § utsökningslagen, vilken dock endast delvis kunnat tjäna som förebild med hänsyn till att inskrivningskonventionen icke innehåller någon övertagandepincip.

Andra stycket i förevarande paragraf omfattar stadganden om anstånd för köparen med betalning av köpeskillingen. I viss mån liknande föreskrifter i fråga om fast egendom återfinnas i utsökningslagen i 130 § första stycket första punkten och 131 §. I sistnämnda lagrum upptaget stadgande därom att köparen, om auktionsförrättaren det äskar, vid avräkningen skall ställa pant eller borgen för återbäring i händelse avräknat belopp skulle finnas rätteligen tillkomma annan borgenär, har dock med hänsyn till de i 94 d § första stycket i förslaget och 151 § utsökningslagen intagna bestämmelserna ansetts icke böra nu erhålla motsvarighet.

Slutligen innehåller tredje stycket bestämmelser om förnyad auktion, där-est inroparen icke förmår fullfölja köpet vid fördelningssammanträdet. Motsvarande förhållanden vid exekution i fast egendom regleras i 130 §, vilket

stadgande förmenats kunna efterbildas i fråga om luftfartyg och intecknade reservdelar till sådant fartyg.

95 a §.

Första stycket i förevarande paragraf motsvarar det nuvarande fjärde stycket av 95 §, ehuru utbyggt att omfatta alla i 94 § åsyftade försäljningar. För fast egendom finnas vissa motsvarande regler i 133 och 134 §§ utsökningslagen. Jämföras må vidare de vid 94 d § anmärkta bestämmelserna i inskrivningskonventionen art. VIII och art. X paragraf 3, enligt vilka exekutiv försäljning av luftfartyg eller reservdelar till luftfartyg skall medföra att egendomen övergår i köparens ägo fri från alla rättigheter, för vilka köparen icke iklätt sig ansvar.

Andra stycket är nytillkommet och motsvarar 131 § andra stycket utsökningslagen.

De sakkunniga hava förmenat, att i fråga om förnyad auktion å luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg motsvarighet erfordras till vad i 135 § för fast egendom finnes stadgat rörande vad som skall upptagas i borgenärsförteckningen och om avdrag å lägsta budet för vissa influtna belopp. Sådana bestämmelser hava upptagits i tredje stycket i den föreslagna paragrafen.

95 b §.

Man har ansett lämpligt att i utsökningslagen upptaga en hänvisning till den föreslagna lagen i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg. I 6 § nämnda lag återfinnas nämligen vissa särskilda bestämmelser rörande försäljning av luftfartyg och intecknade reservdelar till sådant fartyg.

138 §.

Lagrummet har ansetts böra jämkas i anslutning till den i 71 § första stycket utsökningslagen föreslagna ändringen.

139 §.

I denna i 6 kap. utsökningslagen ingående paragraf möta vissa regler i fråga om lös egendom, vilkas motsvarighet beträffande fast egendom återfinnes redan i 5 kap., i 107 och 112 §§. För luftfartyg och intecknade reservdelar till sådant fartyg hava emellertid de motsvarande stadgandena liksom i fråga om fast egendom föreslagits skola upptagas i 5 kap., nämligen i 94 a § bland föreskrifterna om borgenärsförteckning. Då gods i luftfartyg ansetts böra omnämnas här liksom i föregående paragraf, har det förmenats vara lämpligt att även intaga en hänvisning till 94 a § i fråga om luftfartyg och reservdelar.

140 §.

Denna paragraf har utbyggt till att avse även sammanträde för fördelning av köpeskilling med mera efter auktion å luftfartyg och intecknade reservdelar till sådant fartyg. Jämföras må 94 § andra stycket i nu förevarande lag.

143 §.

I första stycket hava luftfartyg och intecknade reservdelar till sådant fartyg ansetts böra upptagas bland egendom, beträffande vilken fråga kan vara att fördela ersättningsbelopp från inropare vilken försummat att fullfölja köpet.

De nu i andra stycket i fråga om fast egendom lämnade föreskrifterna om fördelning, när försäljning icke kommit till stånd och fördelningen följaktligen endast kan avse andra tillgångar än köpeskilling, hava likaledes ansetts böra erhålla motsvarighet på lufträttens område. Behov av en från fördelning av köpeskilling avvikande ordning för fördelning av nu ifrågasvarande belopp har emellertid förmenats icke föreligga.

144 §.

Paragrafen har ansetts böra kompletteras med de undantag från normal fördelningsordning, som följa av de vid 17 kap. 3 § handelsbalken återgivna art. VII paragraf 5 och art. X paragraf 3 i inskrivningskonventionen. Det har befunnits ändamålsenligt att i ett andra stycke sammanföra de särskilda bestämmelserna om sådan egendom, beträffande vilken borgenärsförteckning skall vara upprättad.

148 §.

Stadgandet har ansetts böra jämkas till följd av den lydelse 94 § föreslagits skola erhålla. Jämföras må 95 a §.

150 §.

Man har här föreslagit att tillägga ett förbehåll i första stycket till undvikande av motsättning i förhållande till 94 a § andra stycket.

163 §.

Gods i luftfartyg har ansetts böra i lagrummet jämföras med gods i sjögående fartyg.

165 §.

Det har syntes lämpligt att upptaga i 94 § nämnda luftfartyg och reservdelar i 165 § tillsammans med de större sjögående fartygen, varvid det dock med hänsyn till att enligt 90 § i föreslagen lydelse utmättningsman icke ens i stad må förrätta auktion å sådan egendom ansetts påkallat att såvitt angår

luftfartyg och reservdelar göra stadgandet tillämpligt även beträffande i stad utmätt egendom.

168 §.

I paragrafen föreskriven anmälan om fördelning av köpeskilling med mera har förmenats vara nödig jämväl vid försäljning av luftfartyg och intecknade reservdelar till sådant fartyg. Jämföras må 85 och 88 §§ i förevarande lag. Det i andra stycket nu upptagna förbehållet »för vars gäldande egendomen skolat säljas» har på grund av saknaden av övertagandeprincip ansetts icke kunna vinna tillämpning å luftfartyg jämte reservdelar. Se ytterligare 25 § andra stycket i förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg.

198 §.

Det i tredje stycket i förevarande lagrum upptagna stadgandet att den som begär exekution i fast egendom är pliktig att på anfordran ställa säkerhet för förrättningskostnaden har ansetts böra utsträckas att gälla även vid utsökning i luftfartyg och intecknade reservdelar till sådant fartyg. Angående utbytande av uttrycket »förordnande, som i 28 § sägs», må hänvisas till vad vid 85 § anförts.

202 §.

De sakkunniga hava förmenat det vara erforderligt att i detta lagrum med fast egendom likställa luftfartyg och intecknade reservdelar till sådant fartyg och följaktligen undantaga utmätningsmans åtgärd vid auktion å sådan lös egendom från den i 200 § uttryckta regeln om obegränsad klagotid i fråga om utmätningsmans förfarande i utsökningsmål. Jämföras må 3 § andra stycket utsökningslagen och 90 § sista stycket i förslaget.

203 §.

Hänvisningen till 143 § har ansetts böra avse även det nytillkomna tredje stycket.

211 §.

Överexekutor har ansetts jämväl vid auktion å luftfartyg och därtill hörande reservdelar böra meddela besvärshänvisning. Som någon anledning att undantaga av överexekutor förrättade auktioner å sjögående fartyg från samma regel icke synts föreligga, har föreskriften om skyldighet för överexekutor att meddela besvärshänvisning i enkelhetens intresse föreslagits skola gälla alla auktioner som hållits av överexekutor.

213 §.

I denna paragraf hava föreslagits ändringar som äga samband med de beträffande 202, 203 och 211 §§ ifrågasatta jämkningarna.

Förslag till lag om ändring i vissa delar av konkurslagen.**21 §.**

Tredje stycket har ansetts böra kompletteras med bestämmelse om skyldighet för konkursdomaren att sända anmälan om konkursen, såvida luftfartyg eller intecknade reservdelar till sådant fartyg hör till konkursboet. Jämföras må 85 och 88 §§ utsökningslagen. Stycket har vidare förmenats lämpligen böra uppdelas på tre nya stycken för olika slag av egendom.

24 §.

Det har ansetts önskvärt att den i andra stycket i förevarande paragraf för viss utmätt egendom meddelade undantagsbestämmelsen utsträcker att omfatta jämväl luftfartyg, gods i sådant fartyg samt till luftfartyg hörande intecknade reservdelar.

26 §.

Andra stycket har ansetts böra ändras för vinnande av överensstämmelse med vad beträffande 21 § föreslagits.

29 §.

Man har funnit det erforderligt att i andra stycket av detta lagrum nämna även inteckning i luftfartyg, vilken på grund av det föreslagna ägarehypoteket torde böra likställas med inteckning i fast egendom.

62 §.

Hänvisning har ansetts böra insättas jämväl till det föreslagna femte stycket i 71 §.

71 §.

De i förevarande paragraf upptagna föreskrifterna om vad konkursförvaltaren har att iakttaga i avseende å försäljning av lös egendom, som finnes i konkursboet, hava ansetts böra kompletteras med stadganden beträffande luftfartyg och intecknade reservdelar till sådant fartyg. De i 70 § första och andra styckena konkurslagen meddelade motsvarande bestämmelserna i fråga om fast egendom torde härvid böra göras i huvudsak tillämpliga, ehuru inteckning i luftfartyg enligt förslaget medför bättre förmånsrätt än fastighetsinteckning.

De för fast egendom givna reglerna synas emellertid icke kunna oförändrat tillämpas i fall då enligt 70 § andra stycket förvaltaren må underlåta att föranstalta om egendomens avyttrande, ehuru exekutiv auktion icke ägt rum men anledning förekommer till antagande att sådan auktion ej kommer att leda till försäljning. Skall i sådant fall försäljningsförsök få underlåtas, synes förutom samtycke av rättens ombudsman böra krävas tillstånd av

de borgenärer, som hava anslutningsrätt vid exekutiv auktion å luftfartyg. Jämföras må den föreslagna 94 c § utsökningslagen.

Gods i luftfartyg kan vara föremål för luftpanträtt och synes därför böra behandlas på samma sätt som gods i sjögående fartyg. Däremot torde anledning saknas att låta ointecknade reservdelar bliva föremål för andra föreskrifter än dem som gälla lös egendom i allmänhet.

Stadganden enligt det nu anförda hava föreslagits skola ingå i lagrummet som ett nytt femte stycke.

I nuvarande femte, enligt förslaget sjätte stycket har inteckning i luftfartyg eller reservdelar till sådant fartyg ansetts böra jämnställas med fastighetsinteckning.

73 §.

I nu ifrågavarande lagrums första stycke har man ansett gods i luftfartyg och intecknade reservdelar till sådant fartyg jämväl böra särskilt omnämnas.

Beträffande andra stycket har det i fråga om inteckning i fast egendom givna stadgandet att icke inteckningen utan endast ägarehypoteket må säljas synts böra utsträckas att gälla jämväl luftfartygsinteckning. Jämföras må 71 § här ovan ävensom 71 § utsökningslagen.

76 §.

Sista punkten i denna paragraf har ansetts böra ändras till vinnande av överensstämmelse med 70 § första stycket konkurslagen och det föreslagna femte stycket i 71 §. Man har icke ansett det påkallat att i fråga om luftfartyg och intecknade reservdelar till sådant fartyg bibehålla den särskilda regeln, att inskränkning beträffande kungörande av auktion å lös egendom, vari borgenär har panträtt eller annan särskild förmånsrätt enligt 17 kap. handelsbalken, icke må äga rum utan samtycke av den borgenären. Sådan regel saknar ock motsvarighet beträffande fast egendom.

126 §.

Paragrafens fjärde stycke sista punkten har ansetts böra ändras att omfatta jämväl luftfartyg och intecknade reservdelar till sådant fartyg beträffande vilka försäljning icke kommit till stånd; jämföras må 71 § femte stycket i förslaget.

198 §.

Vad i denna paragraf föreskrives har ansetts böra gälla även där den osålda egendomen utgöres av luftfartyg eller intecknade reservdelar till sådant fartyg.

Vid avfattningen av förevarande paragraf i förslaget har man utgått från att termen inskrivningsbok omfattar, förutom inskrivningsbok för luftfartyg, jämväl fastighetsbok och inteckningsbok.

**Förslag till lag angående ändrad lydelse av 1 och 13 §§
lagen den 20 december 1946 (nr 808) om lagsökning och
betalningsföreläggande (lagsökningslag).**

1 §.

Rätt för borgenären att genom lagsökning söka betalning ur intecknad egendom har ansetts böra tillerkännas även den som för sin fordran har in-teckning i luftfartyg eller därtill hörande reservdelar.

13 §.

Den beträffande detta lagrum föreslagna ändringen överensstämmer med ändringen i 1 §.

**Förslag till lag angående ändrad lydelse av 10 och 13 §§
lagen den 8 april 1927 (nr 85) om dödande av förkommen
handling.**

Tillkomsten av inskrivningsbok för luftfartyg har ansetts böra föranleda en allmännare beteckning för den bok vari anteckning skall ske än »fastighets- eller inteckningsboken». Jämföras må förslaget till ändring i 198 § konkurslagen.

**Förslag till lag angående ändrad lydelse av 11 § lagen
den 10 juli 1947 (nr 486) om dödande av vissa utanför
Sverige befintliga handlingar.**

De föreslagna ändringarna överensstämma helt med de jämkningar som ansetts böra vidtagas i lagen om dödande av förkommen handling.

**Förslag till lag om ändrad lydelse av 2 kap. 17 §
strafflagen.**

Inskrivningskonventionen art. XII innehåller såsom redan anförts att konventionens bestämmelser icke begränsa fördragsslutande stats rätt att beträffande luftfartyg vidtaga alla åtgärder som avses i där gällande lagstiftning rörande invandring, tull eller luftfart. Artikeln torde böra så tolkas, att konventionen medgiver att eljest skyddade rättigheter få vika, då den nationella lagstiftningen rörande luftfart, invandring eller ock införsel eller utförsel av varor innehåller bestämmelser enligt vilka sådana rättigheter tvångsvis kunna bringas att upphöra. I andra fall synes man principiellt vara skyldig att respektera de av konventionen skyddade rättigheterna. Detta torde emellertid icke utgöra hinder för fördragsslutande stat att i viss utsträckning såsom påföljd av brottslig gärning stadga förverkande av rätt till luft-

fartyg och att därvid genomföra en reglering i överensstämmelse med vad som redan gäller beträffande sjögående fartyg.

I enlighet härmed föreslå de sakkunniga att om förverkandeförklaring avser luftfartyg, besvärat av luftpanträtt eller inteckning, domstolen ock må förklara att panträtten skall upphöra i den förverkade egendomen.

Förslag till lag om ändrad lydelse av 3 § lagen den 7 september 1914 (nr 182) angående förbud mot lufttrafik över svenskt område.

Vid förslaget till lag om ändrad lydelse av 2 kap. 17 § strafflagen har återgivits innehållet av art. XII i inskrivningskonventionen.

Svensk lagstiftning innehåller ett jämlikt denna artikel medgivet stadgande rörande luftfart i 3 § i nu ifrågavarande lag, som upptager bestämmelse att luftfartyg under vissa omständigheter skall dömas förbrutet. Utan ändring av lagrummets lydelse torde panträtter i luftfartyg knappast kunna inbegripas därunder. I samband med den föreslagna ändringen av 2 kap. 17 § strafflagen har därför nu förevarande lagrum ansetts böra så jämkas, att därav tydligt framgår att luftpanträtter och intecknade panträtter kunna förklaras skola upphöra, när skäl därtill äro.

Det må tilläggas att i samband med det förslag till luftfartslag som är under utarbetande av de sakkunniga överväges en ändring av villkoren för förverkande av luftfartyg i de fall, om vilka nu är fråga.

Förslag till lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 8 juni 1923 (nr 147) om straff för olovlig varuinförsel.

Beträffande införsel och utförsel av varor innehåller den svenska lagstiftningen i nu förevarande och närmast följande lagar vissa stadganden, vilka måste anses i princip förenliga med bestämmelserna i inskrivningskonventionen art. XII.

I de vid de remitterade utkasten fogade anmärkningarna anfördes att man, i analogi med de inskränkningar i fråga om möjligheterna att förklara sjögående fartyg förverkade som meddelas i 1 § 9 mom. i den nu förevarande lagen, ifrågasatt att även beträffande luftfartyg — vilka för närvarande torde inbegripas under uttrycket »annat forslingsredskap» men numera synas böra särskilt nämnas — göra förverkandemöjligheten beroende av att fartygets vikt understege viss gräns samt att man övervägt att draga gränsen vid fyra tons vikt med högsta tillåtna last enligt gällande luftvärdighetsbevis. Såsom skäl för en sådan gränsdragning angavs bland annat att större luftfartyg måste anses olämpliga för mer omfattande smuggling samt att det vore ägnat att stärka luftfartygens värde såsom säkerhet för kredit, om möjligheten att förklara fartygen förverkade begränsades.

I den från bankföreningen överlämnade promemorian har förordats de av de sakkunniga sålunda ifrågasatta åtgärder, genom vilka i specialstrafflagstiftning stipulerade förverkandeklausuler i möjligaste mån begränsades i vad de kunde gälla i luftfartyg intecknad panträtt. Det vore, anfördes det vidare, förvisso ägnat att stärka luftfartygens värde såsom kreditunderlag, om möjligheten att förklara fartygen förverkade begränsades, låt vara att i fartyg gällande särskilda rättigheter kunde kvarstå oberoende av förverkandeförklaringen. Aerotransport har anlagt liknande synpunkter och funnit det med hänsyn till luftfartygsintecknings värde såsom kreditobjekt vara av vikt, att eventuella förverkandebestämmelser gjordes så snäva som möjligt. Luftfartsstyrelsen har emellertid ansett en gränsdragning som den ifrågasatta ur flera synpunkter vara mindre lämplig; en bättre utväg syntes vara att uppmjuka förverkandebestämmelserna.

Vid förnyat övervägande av denna fråga hava de sakkunniga förmenat, att en uppmjukning av hithörande förverkandebestämmelser i och för sig näppeligen innebär en lämpligare lösning än en gränsdragning av det slag som tidigare ifrågasatts. En gräns torde väl kunna verka i viss mån godtyckligt, men då man beträffande sjögående fartyg sedan länge tillämpat en sådan lösning, synes man icke böra tveka att även med avseende å luftfartyg välja denna utväg. De sakkunniga hava följaktligen vidblivit vad tidigare ifrågasatts. Någon invändning mot att gränsen drages vid fyra tons vikt har ej förekommit.

Förevarande paragraf 10 mom. har ansetts böra ändras såtillvida, som panträtt i luftfartyg likställts med panträtt i sjögående fartyg.

Förslag till lag om ändrad lydelse av 8 § lagen den 20 juni 1924 (nr 225) med särskilda bestämmelser angående olovlig befattning med spritdrycker och vin.

De sakkunniga hava funnit luftfartyg böra i princip jämsställas med sjögående fartyg i de avseenden, om vilka i förevarande lagrum är fråga. Med hänsyn till det nära sambandet mellan olovlig forsling och själva insmugglingen har man ansett art. XII i inskrivningskonventionen icke utgöra hinder mot att regleringen även beträffande luftfartyg utsträcker till att gälla jämväl sådan forsling. Beträffande gränsdragningen mellan de fartyg, som må kunna förklaras förverkade, och övriga fartyg må i tillämpliga delar hänvisas till vad som anförts vid förslaget till lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen om straff för olovlig varuinförsel. Övervägande skäl hava ansetts tala för att man icke beträffande vare sig 1 eller 2 mom. i förevarande paragraf föreslår annan gräns än den som upptagits i nyssnämnda lagförslag.

Den i 9 § gjorda hänvisningen till, såvitt nu är i fråga, 1 § 10 mom. lagen om straff för olovlig varuinförsel är med den ändring som skett i sagda moment uppenbarligen berättigad jämväl i fråga om luftfartyg.

**Förslag till lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen
den 18 juni 1949 (nr 398) om straff för olovlig
varuutförsel.**

De beträffande denna paragraf föreslagna ändringarna överensstämma med dem som föreslagits i fråga om 1 § lagen om straff för olovlig varuinförsel.

**Förslag till lag angående ändrad lydelse av 2 § 14:o)
lagen den 26 maj 1909 (nr 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts
regeringsrätt.**

De sakkunniga hava funnit mål angående registrering av luftfartyg böra, i likhet med exempelvis mål om registrering av fartyg eller om anteckning i automobilregister, tillhöra regeringsrättens upptagande och avgörande.

Utöver de följd författningar, som här blivit redovisade, torde de nu framlagda lagförslagen böra föranleda vissa andra följd föreskrifter av administrativ karaktär. I en kungörelse med närmare föreskrifter angående tillämpningen av lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg synas sålunda böra meddelas erforderliga stadganden om dagbok, inskrivningsbok för luftfartyg, akter, gravationsbevis och renovationer. Bestämmelserna rörande luftfartygsregistret, nationalitets- och registreringsbevis samt nationalitets- och registreringsmärken i kungl. kungörelsen den 20 april 1928 (nr 85) med vissa bestämmelser rörande tillämpningen av förordningen den 26 maj 1922 (nr 383) om luftfart torde böra ersättas med nya sådana.

Vidare torde kungl. kungörelsen den 20 juni 1924 (nr 278) angående skylldighet i visst fall att införskaffa gravationsbevis rörande fartyg böra ersättas med en ny författning, avseende såväl inteckningsbara sjögående fartyg som luftfartyg och av inteckning i sådant fartyg besvärade reservdelar och lämpligen utsträckt att gälla alla fall där talan om förverkande föres. I sådant sammanhang torde böra beaktas 67 § 2 mom. kungl. förordningen den 30 juni 1942 (nr 586) med närmare bestämmelser angående tillämpning av rekvisitionslagen den 30 juni 1942 (nr 583) (rekvisitionsförordning) samt 86 § 2 mom. kungl. civilförsvarskungörelsen den 14 september 1944 (nr 646). 10 § kungl. kungörelsen den 14 december 1917 (nr 870) om landsfiskals och stadsfogdes dagbok i utskökningsmål samt angående vad vid utskökningslagens tillämpning i vissa andra fall skall iakttagas synes böra jämkas. Frågan om ersättning till utmättningsman torde böra upptagas till prövning, varvid främst ändring i kungl. förordningen den 12 juli 1878 (nr 24 s. 21) angående ersättning till förrättningsmän för utmätning i enskilda mål samt till stämmningsmän m. m. synes komma i fråga.

Ytterligare synas ändringar ifrågakomma beträffande kungl. förordningen den 7 december 1883 (nr 64) angående expeditionslösen samt kungl. förordningen den 19 november 1914 (nr 383) angående stämpelavgiften.

Slutligen torde böra påpekas, att den lagstiftning rörande inskrivning av rätt till luftfartyg som till följd av inskrivningskonventionen må bliva genomförd i Danmark, Finland, Island eller Norge kan komma att föranleda ändring i kungl. cirkuläret den 21 december 1934 (nr 622) till konkursdomarna i riket i anledning av lagen den 6 april 1934 (nr 67) med bestämmelser om konkurs, som omfattar egendom i Danmark, Finland, Island eller Norge.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 10 juni 1954.

Närvarande:

justitieråden NISSEN,
HELLQUIST,
KARLGREN,
regeringsrådet ECKERBERG.

Enligt lagrådet den 23 april 1954 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 5 mars 1954, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättade förslag till

- 1) lag om inskrivning av rätt till luftfartyg;
- 2) lag om registrering av luftfartyg m. m.;
- 3) lag i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg;
- 4) lag om ändring i handelsbalken;
- 5) lag angående ändrad lydelse av 31 § lagen den 11 juni 1915 (nr 218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område;
- 6) lag angående ändrad lydelse av § 14 förordningen den 4 mars 1862 (nr 10) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer;
- 7) lag angående ändrad lydelse av 54 § lagen den 8 april 1927 (nr 77) om försäkringsavtal;
- 8) lag om ändring i utskökningslagen;
- 9) lag med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m.;
- 10) lag om ändring i konkurslagen;
- 11) lag angående ändrad lydelse av 1 och 13 §§ lagen den 20 december 1946 (nr 808) om lagsökning och betalningsföreläggande (lagsökningslag);
- 12) lag angående ändrad lydelse av 10 och 13 §§ lagen den 8 april 1927 (nr 85) om dödande av förkommen handling;
- 13) lag angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 juli 1947 (nr 486) om dödande av vissa utanför Sverige befintliga handlingar;
- 14) lag om ändrad lydelse av 2 kap. 17 § strafflagen;
- 15) lag om ändrad lydelse av 3 § lagen den 7 september 1914 (nr 182) angående förbud mot lufttrafik över svenskt område;
- 16) lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 8 juni 1923 (nr 147) om straff för olovlig varuinförsel;

17) lag om ändrad lydelse av 8 § lagen den 20 juni 1924 (nr 225) med särskilda bestämmelser angående olovlig befattning med spritdrycker och vin; samt

18) lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 18 juni 1949 (nr 398) om straff för olovlig varuutförsel.

Förslagen, som finnas bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsrådet K. J. E. Sidenbladh.

Förslagen föranledde följande yttranden.

Förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg.

3 §.

Lagrådet:

Med regeln i första punkten av denna paragrafs andra stycke åsyftas att förhindra, att flera luftfartyg bliva gemensamt intecknade på sådant sätt, att något av dem är belastat med inteckning som ej gäller, med samma förmansrätt, i de övriga. Regeln har fått en avfattning, som hänför sig till det fall, att en gemensam inteckning uppkommer genom ett och samma inteckningsbeslut, avseende flera fartyg. Under dess ordalag kan svårigen inpassas det fall att till säkerhet för en redan i ett fartyg intecknad fordran därefter inteckning beviljas i ett annat. Lagrådet förordar därför en omformulering av lagtexten, exempelvis på så sätt att det i förevarande punkt först utsäges, att inteckning må till säkerhet för en och samma fordran meddelas i flera luftfartyg, samt därefter tillägges ett stadgande av innehåll, att detta dock ej må ske så, att något av fartygen kommer att besväras av inteckning, som ej gäller med samma förmansrätt i de övriga. En dylik avfattning skulle också bättre motsvara lydelsen av tredje stycket av 22 §.

7 §.

Lagrådet:

Andra stycket andra punkten av denna paragraf skall enligt den föreslagna lagtexten gälla då luftfartyg varit i utländsk ägo. Förslaget överensstämmer härutinnan med motsvarande stadgande i 7 § första stycket fartygsinteckningslagen, vilket stadgande enligt vad motiven till nämnda lag utvisa avser det fall då sjögående fartyg inköpts från utlandet. Den skillnaden föreligger emellertid mellan sjögående fartyg och luftfartyg, att medan ett sjögående fartyg i utländsk ägo icke kan vara registrerat här i riket, det enligt 2 § andra stycket i det remitterade förslaget till lag om registrering av luftfartyg m. m. förhåller sig annorlunda beträffande sådant luftfartyg i utländsk ägo, som i regel nyttjas med utgångspunkt här i riket. Denna skillnad synes ha förbisetts vid avfattningen av nu förevarande punkt, vilken ej lär vara avsedd att gälla då utländsk fysisk eller juridisk per-

son varit i det svenska luftfartygsregistret införd såsom ägare av ett luftfartyg utan endast då fartyget tidigare varit registrerat i främmande stat. Lagrådet hemställer, att punkten måtte ändras med ledning av vad sålunda anmärkts.

14 §.

Justitieråden Nissen, Hellquist och Karlgren:

Enligt art. XVI i inskrivningskonventionen omfattar uttrycket »luftfartyg» flygkroppen, motorer, propellrar, radioutrustning och — såsom det heter i den svenska översättningen — vad i övrigt är avsett att användas å luftfartyget, vare sig det är anbragt däri eller tillfälligt skilt därifrån. Härmed är ock angivet vad som enligt konventionen utgör objekt för pant rätt i luftfartyg. För att ett föremål skall omfattas av panträtt kräves således, att föremålet dels har visst ändamål, nämligen användning å luftfartyg, dels har, genom »anbringandet», visst lokalt samband med fartyget, dock att ett blott tillfälligt skiljande därifrån icke föranleder, att föremålet ej skall inbegripas under panträtten.

I förevarande paragrafs andra stycke har nu regeln om panträttens omfattning, vad det förra villkoret beträffar, formulerats sålunda, att panträtten omfattar förutom flygkroppen jämväl motorer, propellrar, radioutrustning, instrument och andra tillbehör, som äro avsedda att användas i luftfartyget. Denna formulering synes ge anledning till viss tvekan. Om med betecknandet av ett föremål som »tillbehör» icke förstås något annat än just detta, att föremålet är avsett att användas i — eller å — luftfartyget, skulle en lagtekniskt olämplig upprepning föreligga. Det kunde därför vara naturligt att tolka stadgandet på det sätt att ordet tillbehör innefattade en begränsning, så att — även bortsett från nämnda ytterligare krav på »anbringande» — endast vissa av de föremål som äro avsedda att användas i luftfartyget skulle omfattas av panträtten. Men därmed stode stadgandet i dålig överensstämmelse med anmärkta artikel i konventionen.

Uppenbarligen har emellertid icke åsyftats annat än att det föreslagna stadgandet skall återge innehållet av ifrågavarande konventionsartikel. Det torde då vara lämpligt att stadgandet avfattas så, att det icke på sätt nyss angavs ger sken av att uppställa en begränsning av panträttens omfattning, som icke låter förena sig med konventionen. Detta torde kunna vinnas genom att orden »som äro avsedda att användas i luftfartyget» få utgå, varvid i fortsättningen av lagtexten ordet »däri» finge ersättas med »i luftfartyget». Vi hemställa att så må ske. Därmed skulle ock uppnås närmare anslutning till 13 § fartygsinteckningslagen och 268 § sjölagen. Uttrycket »tillbehör» torde under dessa omständigheter få tolkas så, att dess innebörd kommer att motsvara vad som enligt konventionen bör anses utgöra objekt för pant rätten. Huruvida detta betyder, att som tillbehör måste — fortfarande bortsett från det angivna kravet på lokalt samband med luftfartyget — betecknas varje föremål, som är avsett att användas i luftfartyget, är tvivelaktigt. Man kan nämligen ifrågasätta att, trots konventionsstadgandets ovan refere-

rade innehåll enligt den svenska översättningen, panträtten icke omfattar ett föremål som är avsett att användas i luftfartyget med mindre det tillika är avsett för luftfartyget, d. v. s. för själva luftfartygsdriften (jfr uttrycket »au service de l'aéronef» i den franska texten; se i detta sammanhang även yttranden av ledamöter i Högsta domstolen vid tillkomsten av 268 § sjölagen). Det torde vara en fördel, att spørgsmålet hur därmed förhåller sig kan genom att ovan omförmälda ord utmönstras ur lagtexten lämnas öppet att i förekommande fall besvaras i rättstillämpningen. Åt rättspraxis torde för övrigt även få överlämnas att närmare bestämma hur fast förbindelsen mellan fartyget och föremålet måste vara för att detta skall kunna anses »anbragt» däri; sistnämnda uttryck liksom dess engelska och franska motsvarigheter förefaller ej särdeles klart.

Lagrådet:

Förevarande paragraf uppställer icke uttryckligen något undantag från regeln, att panträtten omfattar föremål, som ha ifrågavarande egenskap av tillhör till luftfartyget och anbragts däri. Det kan emellertid knappast antagas annat än att dylika undantag understundom äro behöfliga (jfr 4 § i 1895 års lag angående vad till fast egendom är att hänföra). Om t. ex. ett föremål av tredje man tillfälligt utlånats för användning i luftfartyget och anbragts i detsamma, förefaller det föga rimligt att detta ovillkorligen skulle ha till följd, att tredje mans äganderätt till föremålet icke skulle kunna hävdas gentemot innehavare av inteckning i fartyget. Och det är ingalunda självklart, att om ett föremål tillhörigt en nyttjanderättshavare till luftfartyget har den tillhörsegenskap och kommit i den relation till fartyget som angives i paragrafen, föremålet städse bör omfattas av panträtten. Lagtexten synes icke heller — lika litet som den konventionsartikel varom fråga är — tvinga till att anse nämnda regel undantagslös. Möjligen skulle t. o. m. kunna göras gällande, att regeln om panträttens omfattning i andra stycket är begränsad till att gälla allenast under förutsättning, att vederbörande föremål från början, d. v. s. vid anbringandet i luftfartyget, icke tillhörde annan än dettas ägare. Tredje stycket komme då att innefatta en tilläggsregel avseende vissa fall där äganderätten till fartyget och äganderätten till föremålet från början legat på olika händer.

15 §.

Lagrådet:

Enligt förevarande paragraf skall, om inteckning i luftfartyg omfattar jämväl reservdelar, inteckningshavaren njuta panträtt i dessa, såframt vid förvaringsplatsen genom hans försorg finnes anslaget väl synligt tillkännagivande av visst innehåll om inteckningen. Departementschefen har i remissprotokollet gjort vissa uttalanden om tolkningen av detta stadgande. Som departementschefen anfört torde det här ifrågavarande formkravet få uppfattas så att, därest borgenären underlåter att uppsätta anslaget, inteckningen ej kan göras gällande mot tredje man, även om denne äger känne-

dom om inteckningen. Åt rättspraxis torde få överlämnas att avgöra, huruvida i visst fall omständigheterna böra föranleda därtill att, ehuru ett en gång uppsatt anslag försvunnit, inteckningen tillerkännes giltighet gentemot tredje man som icke är i god tro. Särskilt när i sådant fall fråga är om inteckningens giltighet mot gäldenärens konkursborgenärer måste det understundom kunna bliva tvivelaktigt, hur en uppkommen tvist skall lösas.

35 §.

Lagrådet:

Paragrafen har sin motsvarighet i 59 § inteckningsförordningen. Beträffande innebörden av detta lagrum ha olika åsikter framkommit inom doktrinen. Enligt en mening medför — liksom otvivelaktigt före 1912 års lagstiftning om ägarehypotek var fallet — ogiltighet av en intecknad fordran att jämväl inteckningen är utan verkan. Å andra sidan har gjorts gällande, att fordringens ogiltighet blott har den inverkan på inteckningen att denna blir ett ägarehypotek. De sakkunniga — som i sitt förslag upptagit ett med 35 § överensstämmande stadgande — ha anslutit sig till den förra åsikten, därvid de tillika något berört bl. a. frågan om betydelsen av god tro hos inteckningshavaren. Departementschefen har anfört, att stadgandet i vissa avseenden lämnade utrymme för skilda tolkningar, att lämpligheten av att upptaga det i den föreslagna formen kunde ifrågasättas men att det icke syntes påkallat att i detta sammanhang närmare ingå på dessa tämligen invecklade spörsmål, som även berörde inteckningar i fast egendom och i sjögående fartyg.

Vill man, på sätt departementschefen synes åsyfta, nu lämna helt öppet spörsmålet om det föreslagna stadgandets innebörd i ovan berörda hänseenden, torde det kunna sättas i fråga om bestämmelsen bör, som i det remitterade förslaget skett, upptagas, därtill först, i det avsnitt av lagen som enligt sin underrubrik handlar om intecknings ogiltighet i vissa fall, helst i lagen finns ett avsnitt med underrubriken »Om intecknings verkan och omfattning». Anses det här gjorda påpekandet böra beaktas, kunde man likväl till undvikande av för stor omkastning i paragrafföljden inskränka sig till att placera den ifrågavarande bestämmelsen sist i det avsnitt där den nu står samt att till dettas rubrik foga »m. m.». En sådan jämkning finge beaktas vid avfattningen av andra stycket i 40 §.

36 §.

Justitierådet Karlgren:

Även om medgivande till inteckning i luftfartyg lämnats av annan än den som materiellt är rätt ägare till fartyget, lär man ha att räkna med fall, utöver de särskilt i lag reglerade, då inteckningen icke kan anses ogill. Så torde vara händelsen om någon, utan att själv vara ägare till luftfartyg, på grund av något rättsförhållande vari han står till ägaren varit legitimerad att i eget namn uttaga inteckning. Det torde ock få överlämnas åt rätts-tillämpningen att avgöra huruvida — i den mån det beträffande luftfartyg

kan förekomma godtrostförvärv enligt 11 kap. 4 § och 12 kap. 4 § handelsbalken — med »rätt ägare» bör förstås icke den som lösningsrätten tillkommer utan den som gjort godtrostförvärvet i fråga; inteckningen skulle i så fall, i enlighet med vad de sakkunniga föreslagit, vara giltig. Det skulle kunna ifrågasättas, att för beredande av utrymme åt de undantag från ogiltighetsregeln i förevarande paragraf, som på sätt nyss antytts kunna anses ligga i sakens natur, eller åt en tolkning, som i angivna avseende eller eljest kan vara påkallad för tillgodoseende av godtroende tredje mans intressen, den föreslagna lagtexten borde omformuleras, helst som beträffande fast egendom inteckningsförordningen icke upptager annan bestämmelse i motsvarande ämne än den mera konkreta och avgränsade bestämmelsen i 60 § samt dessutom hänsyn kunde böra tagas till den av de sakkunniga berörda rättsutvecklingen på området. Då emellertid den föreliggande paragrafens lydelse enligt det remitterade förslaget nära ansluter sig till 37 § fartygsinteckningslagen och hinder knappast möter att även inom ramen för denna lydelse beakta synpunkter av ovan berörda art, torde en ändrad avfattning av paragrafen icke vara nödvändig.

40 §.

Lagrådet:

Såsom i andra stycket av denna paragraf föreslagits bör anteckning ske i inskrivningsboken beträffande inteckning som är ogill enligt 36 eller 37 §. Det synes lämpligt att i detta sammanhang föreskrives, att anteckning skall ske även då det hos inskrivningsdomaren visas att enligt lagakraftätagande dom eller beslut inteckning, helt eller till någon del, är ogill på annan grund än den som avses i nämnda paragrafer. För anteckning om ogiltighet enligt 36 § torde förutsättas att ogiltighetsfrågan har avgjorts i rättegång. Detta fordras däremot icke för att anteckning skall göras om ogiltighet i följd av sådant förhållande som åsyftas i 37 §. Lagrådet förordar på grund av det sagda att i förevarande stycke stadgas, att om det visas att inteckning helt eller till någon del är ogill enligt dom eller beslut, som äger laga kraft, eller på grund av förhållande som avses i — enligt av lagrådet under 35 § förordad paragrafföljd — 36 §, anteckning därom skall ske i inskrivningsboken.

41 §.

Lagrådet:

Vid behandlingen av 85 § i förslaget till lag om ändring i utskökningslagen hemställer lagrådet, att bestämmelsen i fjärde stycket av nämnda paragraf uttryckligen skall avse även det fall då utmätning gäller lott i luftfartyg. Bifalles denna hemställan, bör ett motsvarande tillägg ske till första stycket av nu förevarande paragraf.

På grund av föreskrift i femte stycket av 71 § i förslaget till lag om ändring i konkurslagen äger konkursförvaltare, därest i konkursboet finnes luftfartyg eller intecknade reservdelar till sådant fartyg och egendomen

finnes inom riket, äska försäljning därav i den ordning som stadgas i den föreslagna lagen med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m. Den anteckning i inskrivningsboken som enligt första stycket i nu förevarande paragraf skall göras om sådant äskande synes genom ett redaktionsfel ha kommit att, beträffande luftfartyg, avse endast det fall då fartyget är intecknat. Förslaget torde följaktligen i denna del böra rättas. Detta kan lämpligen ske genom att, med beaktande jämväl av vad först sagts, uttrycket »intecknad sådan egendom» ersättes med »luftfartyg eller intecknade reservdelar till sådant fartyg».

43 §.

Lagrådet:

Lagrådet hänvisar till vad lagrådet under 10 § i förslaget till lag om registrering av luftfartyg m. m. anför.

Förslaget till lag om registrering av luftfartyg m. m.*Lagrådet:*

På sätt i remissprotokollet anmärkes innehåller förevarande lagförslag reglering av två sinsemellan olikartade ämnen, nämligen dels registrering av luftfartyg och dels bärgning av luftfartyg och gods i luftfartyg. Det synes mindre tillfredsställande, att det senare ämnet endast genom tillägget »m. m.» kommer till uttryck i lagens rubrik. I anslutning i viss mån till vad härutinnan föreslagits av de sakkunniga förordar lagrådet, att rubriken i stället får lyda: »Lag om registrering av luftfartyg samt om bärgning av sådant fartyg m. m.». De stadganden som avse bärgning reglera visserligen allenast frågan om bärgarlön. Det förra uttrycket torde emellertid vara att föredraga med hänsyn till att rubriken till sjölagens nionde kapitel, vilket uteslutande handlar om bärgarlön, har motsvarande allmänna avfattning.

1 KAP.

2 §.

Lagrådet:

I enlighet med vad de sakkunniga föreslagit synes bland de i förevarande paragraf uppräknade rättssubjekten böra upptagas jämväl svenskt dödsbo. Sker icke detta, kan måhända befaras, att det motsättningsvis antages att luftfartyg som äges av en sådan samfällighet som dödsbo icke må registreras. Naturligen kan understundom tvekan uppkomma huruvida ett dödsbo är att betrakta som svenskt eller utländskt. Det får då ankomma på registreringsmyndigheten att taga ställning till frågan, om dödsboet har sådan anknytning till Sverige, att registrering må äga rum. Motsvarande svårigheter rörande bedömningen av nationaliteten kunna för övrigt möta även när det gäller vissa andra av de i paragrafen omförmälda rättssubjekten.

10 §.

Lagrådet:

Enligt 43 § i förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg skall, därest i luftfartygsregistret, enligt vad därom är särskilt stadgat, blivit anmärkt att beträffande visst 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, inskrivningsdomaren, sedan anmälan om förhållandet inkommit från luftfartsstyrelsen, å nästa inskrivningsdag göra anteckning därom i inskrivningsboken. Det åsyftade särskilda stadgadet utgöres av förevarande paragraf. Enligt denna skall emellertid i fall som avses i förstnämnda paragraf i registret anmärkas allenast »den omständighet varom fråga är», d. v. s. en inträffad omständighet, som jämlikt 9 § i förslaget till lag om registrering av luftfartyg m. m. utgör anledning till fartygets avförande ur registret, men icke att så ej kunnat ske. För vinnande av bättre överensstämmelse med 43 § synes lydelsen av förevarande paragraf böra jämkas exempelvis så att det får heta, att i registret skall göras anmärkning om vad i ärendet förekommit. Vidtages sådan jämkning torde i 43 § orden »anmälan om förhållandet» böra utbytas mot »underrättelse om anmärkningen».

12 §.

Lagrådet:

De skäl, som kunna åberopas för bestämmelsen i första punkten av denna paragrafs första stycke, torde vara tillämpliga även när luftfartyg innehaves på grund av annat köp med äganderättsförbehåll än avbetalningsköp. Lagrådet förordar därför, att i lagtexten ordet »avbetalningsköp» ersättes med »köp».

2 KAP.

Lagrådet:

Under hänvisning till vad som anförts under lagens rubrik hemställer lagrådet, att förevarande kapitelrubrik må lyda: »Om bärgning m. m.».

14 §.

Justitieråden Nissen och Hellquist:

Om lämpligheten av den i sista punkten av denna paragrafs första stycke upptagna regelns införlivande med intern svensk rätt torde någon tvekan kunna råda.

Inskrivningskonventionen innebär ingen skyldighet därtill. Regeln torde icke få någon synnerligen stor praktisk betydelse och saknar motsvarighet i sjölagen. Härtill kommer att stadgandets omfattning är något obestämd och att dess lydelse torde vara ägnad att medföra tolkningssvårigheter i olika hänseenden. Diskussionsprotokollen från de sammanträden, som föregingo konventionens antagande, lämna ingen säker ledning beträffande tolkningen, och i de sakkunnigas motiv till bestämmelsen yttras härutinnan

allenast, att det icke ansetts behöva särskilt uttalas att för bestämmande av storleken av sådan ersättning som den ifrågavarande bärgningsreglerna bliva analogt tillämpliga. Härmed torde åsyftas stadgandena i 225 och 226 §§, eventuellt även 227 §, sjölagen. Det torde dock kunna starkt sättas i fråga om dessa regler verkligen kunna och böra analogt tillämpas vid bestämmande av sådan ersättnings belopp. Det är här fråga om gottgörelse för kostnader, och föga utrymme synes vara för en skönsmässig bedömning sådan som bärgningsreglerna leda till.

Å andra sidan tala vissa skäl för den föreslagna regeln. Det kan synas skäligt att den som på ifrågavarande sätt bispringer ett luftfartyg tillerkännes viss säkerhet för sina utgifter, och stadgandet innefattar en viss uppmuntran till dylik verksamhet. Det är väl ock troligt att konventionens ståndpunkt i denna del kommer att på många håll föranleda lagstiftning av ifrågavarande innebörd.

Tillräcklig anledning finna vi därför saknas att avstyrka förslaget härutinnan. Vi förorda emellertid att lydelsen av ifrågavarande punkt, såsom i 5 § i förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention skett, får närmare ansluta sig till konventionstexten.

Justitierådet Karlgren och regeringsrådet Eckerberg:

I sista punkten av denna paragrafs första stycke stadgas, att om någon eljest, d. v. s. i andra fall än de i första punkten avsedda bärgningsfallen, för bevarande av luftfartyg eller gods vidkänts särskilda oundgängliga kostnader, dessa skola varda honom ersatta. Innebörden av denna regel — som kompletteras av föreskrift i 15 § om en mot ersättningsrätten svarande tyst legal panträtt (luftpanträtt) — är i åtskilliga hänseenden oklar. Någon ledning för dess tolkning ge blott på enstaka punkter protokollen rörande de överläggningar, som föregingo konventionens antagande, och i de sakkunnigas motiv till regeln yttras allenast, att det icke ansetts behöva särskilt uttalas, att för bestämmande av storleken av sådan ersättning som den förevarande bärgningsreglerna bliva analogt tillämpliga. Användbarheten av denna analogi torde för övrigt kunna betvivlas. Då det här gäller gottgörelse för vissa faktiska kostnader, synes nämligen föga utrymme stå till buds för en skönsmässig bedömning av den art som tillämpningen av de åsyftade sjörättsliga bärgningsreglerna förutsätter.

Då på sätt nyss nämndes såsom betingelse för omförmälda ersättningsrätt anges, att icke bärgningsfall som omtalas i första punkten av paragrafen föreligger, synes tvekan kunna uppkomma därom, i vilken situation luftfartyget eller godset måste befinna sig för att stadgandet skall träda i tillämpning. Tydliggen behöver luftfartyget icke vara förolyckat eller nödställt i samma mening som avses i inledningsorden i paragrafen. — Ersättningsrätten är enligt lagtextens avfattning beroende allenast av att någon i visst syfte, nämligen för bevarande av luftfartyg eller gods, vidkänts särskilda oundgängliga kostnader. Att de för ändamålet vidtagna åtgärder-na också haft lyckligt resultat skulle således, kunde det tyckas, icke krävas.

Men förmodligen har varit åsyftat, att i överensstämmelse med vad som gäller vid bärgning ett dylikt krav bör uppställas. — Möjligen kunde sättas i fråga, att i lagregeln borde, för att densamma skulle erhålla fastare konturer och en mera naturlig begränsning, inläggas att som villkor för ersättningsrätten gällde, att fartygets eller godsets ägare, eller hans representant, varit förhindrad att själv draga försorg om egendomens bevarande. Av diskussionsprotokollen att döma kan emellertid regelns innebörd icke anses sålunda inskränkt. Det rör sig ej blott om ett stadgande avseende »negotiorum gestio». T. o. m. om ägaren själv föranstaltat om vederbörande åtgärder, t. ex. genom att avtalsvis uppdraga åt annan att mot visst vederlag verkställa desamma, synes stadgandet i princip vara tillämpligt, vilket i nämnda exempel har praktisk betydelse därutinnan att alltså luftpanträtt tillkommer ägarens medkontrahent, dock knappast för hela vederlagsbeloppet utan endast för vad som kan anses svara mot de av honom bestridda kostnaderna. — Vad som ligger i kravet på att kostnaderna skola vara »särskilda» eller, såsom det heter i konventionen, »extraordinära» synes dunkelt. För en tredje man, vilken vidkännes dylika kostnader, te sig väl dessa oftast som särskilda eller extraordinära. Måhända åsyftas med de citerade orden allenast, att ersättningsrätten förutsätter en extraordinär händelse, visserligen icke med nödvändighet, såsom förut antydde, innefattande fall av fartygets förolyckande eller nödställdhet i bärgningsreglernas mening men i alla händelser innebärande på ett eller annat sätt en vederbörande egendom hotande fara. Enligt denna tämligen fria tolkning torde samma ord vara överflödiga. En annan möjlighet är dock, att avsikten verkligen varit att vissa av de för bevarande av luftfartyg eller gods erforderliga kostnaderna skulle utskiljas såsom icke extraordinära och alltså icke föranleda ersättningsrätt. Efter vilka grunder detta tänkts skola ske torde emellertid vara vanskligt att avgöra. Under alla omständigheter är det oklart, huruvida stadgandet ger ersättningsrätt även när fråga är om för ändamålet nödiga reparationskostnader. Diskussionsprotokollen tyda närmast på att detta fall icke borde inbegripas under ersättningsregeln, men att denna tolkning skulle kunna stödas på lagtexten kan ej gärna påstås.

Med hänsyn till vad ovan anförts synas betänkligheter möta mot att införliva ifrågavarande ersättningsregel — med därtill anknutna panträttsstadgande i 15 § — med den rent interna svenska rätten. Konventionen innebär heller icke skyldighet därtill. Något större praktiskt behov av en sådan lagstiftningsåtgärd torde ej vara för handen. Man har näppeligen skäl att antaga att en ersättnings- och panträttsbestämmelse av denna typ, vartill motsvarighet eljest saknas i svensk rätt, skulle vara påkallad just inom lufträtten. Framför allt kommer i betraktande, att någon bestämmelse av nu dryftade beskaffenhet icke förekommer inom sjörätten, som eljest i förvarande lagstiftningsarbete merendels tjänat som mönster. Det förordas alltså, att här berörda punkt i 14 § första stycket utgår ur lagen samt att därav betingade ändringar vidtagas i 14 § andra och tredje styckena, 15 § första och tredje styckena ävensom 18 § första och tredje styckena.

Förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

1 §.

Justitieråden Nissen, Hellquist och Karlgren:

I händelse vad vi förordat beträffande lydelsen av 14 § i förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg godtages, lär förklarande paragraf böra jämkas på motsvarande sätt.

6 §.

Lagrådet:

Uti 4 § i den föreslagna lagen med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m. har, såsom av de sakkunnigas motivering och remissprotokollet framgår, beträffande utformningen av reglerna för förfarandet vid exekutiv auktion å luftfartyg och därtill hörande reservdelar hänsyn tagits endast till sådana begränsade sakrätter, vilka kunna betecknas såsom fordran; i förklarande paragrafs andra stycke avses rättigheter vilka icke kunna så betecknas. Det valda uttrycket härför, »rättighet som icke utgör fordran», synes ej stå i överensstämmelse med terminologin i förklarande lagförslags 2 §, varest panträtt och annan sådan rätt sägas icke utgöra utan vara tillkomna såsom säkerhet för fordran. Till undvikande av denna brist kunde det i styckets första punkt få heta, att i borgenärsförteckningen skall upptagas, utöver de i 4 § lagen med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m. avsedda fordringarna och kostnader, annan rättighet som skall erkännas enligt denna lag. En sådan formulering skulle ock bättre angiva sambandet mellan de ifrågakvarande båda lagrummen.

7 och 8 §§.

Lagrådet:

Det i 7 § andra stycket förekommande uttryckssättet att till det svenska luftfartygsregistret överföres luftfartyg, som häftar för inskriven rättighet, synes icke fullt exakt; har fartyget avförts ur det främmande registret, kan det knappast sägas »häfta» för tidigare inskrivna rättigheter innan dessa bli- va inskrivna i den svenska inskrivningsboken, låt vara att de kunna, när så sker, erhålla samma förmånsrätt som förut tillkom dem. Vidare synes tredje stycket andra punkten i 7 § böra avse invändning icke mot »rättighetens giltighet» utan mot lagligheten av dess tillkomst; avgörande för frågans bedömande lär skola vara lagen i den stat där fartyget var registrerat vid tiden för företagandet av den rättshandling varå rättigheten grundas. Ytterligare kan, beträffande 8 § andra stycket, anmärkas att i 5 § andra stycket icke återfinnes något stadgande om antecknande i inskrivningsbok av borgenärs anspråk på luftpantträtt; hänvisningen till sistnämnda lagrum synes kunna begränsas till att avse den där angivna tiden. Slutligen kan, med den

lydelse 7 § i det remitterade förslaget erhållit, ifrågasättas om icke hänvisningen i 8 § första stycket till 7 § bort specificeras till att avse 7 § andra stycket.

Förslaget till lag om ändring i utsökningslagen.

85 §.

Lagrådet:

Avsikten torde vara, att sådant bevis om utmätning varom stadgas i fjärde stycket av denna paragraf skall avsändas även då utmätningen gäller lott i luftfartyg. Enär detta synes böra uttryckligen angivas i lagtexten, hemställer lagrådet om ett förtydligande av denna.

Lagrådet får i detta sammanhang ifrågasätta, huruvida icke genom en jämkning i 92 § andra stycket utsökningslagen detta stycke bör uttryckligen göras tillämpligt på försäljning av lott i luftfartyg; sker så bör detta beaktas i ingressen till förevarande lagförslag.

Förslaget till lag med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m.

4 §.

Lagrådet:

Vid exekutiv försäljning under konkurs av fast egendom skall enligt 107 § tredje stycket utsökningslagen i borgenärsförteckningen efter därom framställt yrkande upptagas fordran med förmånsrätt enligt 17 kap. 4 § handelsbalken. Säljes under konkurs sjögående fartyg eller gods i sådant fartyg skall, såsom framgår av 139 § utsökningslagen, även borgenär som för sin fordran har förlagsinteckning erhålla betalning ur den sålda egendomen med den i 17 kap. 7 § handelsbalken stadgade förmånsrätten. Följdriktigheten synes kräva att sistnämnda slag av förmånsberättigade fordringar skall i motsvarande situation beaktas då fråga är om luftfartyg och reservdelar till sådant. Så skulle ej bliva fallet enligt de i förevarande paragraf upptagna reglerna om borgenärsförteckningens innehåll. En komplettering av dessa regler torde enklast kunna ske så att i slutet av tredje stycket utsökningslagen nämnda fordringarna under där angiven förutsättning jämväl fordran med förmånsrätt enligt 17 kap. 7 § handelsbalken upptagas i borgenärsförteckningen.

6 §.

Lagrådet:

Bestämmelsen i tredje stycket av denna paragraf, att lager av reservdelar, som ej säljes i utrop gemensamt med luftfartyg, skall på begäran av lagrets ägare eller någon av borgenärerna utropas i skilda poster, med visst förbe-

håll beträffande försäljningens bestånd, synes alltför kategoriskt avfattad. Även om genom bestämmelsen utsäges något som i regel bör gälla, lär det dock icke vara lämpligt att exempelvis en enda borgenärs begäran om försäljning i skilda poster, måhända mot övriga borgenärers och ägarens önskan, ovillkorligen måste bifallas. Lagrådet hemställer därför att ordet »skall» utbytes mot »må».

Fortsättningen av stycket utgår från att även vid utrop i skilda poster endast en borgenärsförteckning uppgöres och att alltså ett gemensamt lägsta bud bestämmes för alla posterna. Om så sker, kunna reglerna i 11 § icke tillämpas beträffande varje post för sig, utan vid avgörandet huruvida en viss post skall säljas måste hänsyn tagas jämväl till de bud, som avgivas för övriga utropade poster. Härvid är att beakta, att enligt 93 § utsökningslagen auktionen kan komma att avbrytas innan samtliga poster utropats. Genom någon jämkning av ordalagen i förevarande stadgande torde dess avsedda innehåll kunna göras lättare att uppfatta. Emellertid torde det därvid icke böra direkt utsägas, att gemensam borgenärsförteckning skall uppgöras. Det lär nämligen icke vara uteslutet, att vissa av de föremål, som ingå i det till försäljning föreliggande reservdelslagret, äro belastade med någon särskild rätt, som skall beaktas vid försäljningen. Att giva detaljerade lagregler för detta helt säkert ovanliga fall torde ej böra ifrågakomma; åt auktionsförrättaren får överlätas att söka på bästa sätt komma tillrätta med de svårigheter som kunna yppa sig, och han bör därför ej för mycket bindas i sin handlingsfrihet.

7 §.

Lagrådet:

Med hänvisning till vad lagrådet yttrat vid 4 § förordas ett tillägg till förevarande paragraf, så att anslutningsrätten kommer att gälla även för borgenär som för sin fordran har förmånsrätt enligt 17 kap. 7 § handelsbalken.

14 §.

Justitieråden Nissen och Hellquist samt regeringsrådet Eckerberg:

Paragrafens andra punkt motsvarar sista punkten av art. X paragraf 3 i inskrivningskonventionen, däri enligt den svenska översättningen med avseende å exekutiv försäljning av reservdelar till luftfartyg stadgas, att vid köpeskillingens fördelning vederbörande myndighet må till förmån för utsökningsborgenären begränsa det belopp, som skall utbetalas till innehavare av rättigheter med bättre förmånsrätt, till två tredjedelar av köpeskillingen minskad med kostnader som avses i art. VII paragraf 6, d. v. s. kostnaderna för förfarandet. Enligt den föreslagna lagregeln är det endast inteckningshavare och ej andra innehavare av rättigheter med bättre förmånsrätt än utmätningssökanden, som kunna nödgas avstå från betalning för någon del av sin fordran. Denna ståndpunkt står ej i strid med konventionen, och ej heller i övrigt torde någon invändning däremot kunna göras. Emellertid uppställer sig

frågan huruvida, då någon fordringsägare finnes med sämre förmånsrätt än inteckningshavare men med bättre rätt än utmätningssökanden, inteckningshavare skall vara skyldig att avstå något belopp till förmån för sådan fordringsägare som nyss nämnts. Departementschefen har om detta spörsmål yttrat, att det ej torde vara avsett att även borgenär med retentionsrätt eller förmånsrätt enligt 17 kap. 4 § handelsbalken skall stå tillbaka för utmätningssökande med sämre förmånsrätt. Det remitterade förslaget har ock på denna punkt utformats i enlighet med departementschefens yttrande. Förslaget avviker emellertid från konventionsbestämmelsen, som medger begränsning av inteckningshavares rätt allenast till förmån för utmätningssökanden men icke till förmån för fordringsägare med bättre rätt än denne, och något skäl att i konventionsbestämmelsen intolka ett annat innehåll än det vartill ordalydelsen föranleder har ej anförts. Härtill kan läggas, att den föreslagna regeln, vad fordringsägare med förmånsrätt enligt 17 kap. 4 § handelsbalken angår, kan sägas stå i mindre god samklang med innehållet i 13 § samma kapitel. Vi förorda därför att åt andra punkten i förevarande paragraf gives en avfattning, som i likhet med motsvarande stadgande i de sakkunnigas förslag närmare ansluter sig till konventionstexten.

Lagrådet:

Skall på grund av stadgandet i 13 § visst ersättningsbelopp fördelas tillika med köpeskillingen, bör tydligen vid tillämpning av regeln i förevarande paragrafs andra punkt hänsyn tagas härtill, så att det högsta belopp, till vilket inteckningshavare får göra sin rätt gällande, blir två tredjedelar utav summan av köpeskillingen och ersättningsbeloppet, denna summa minskad med kostnaderna för förfarandet. En erinran härom torde böra intagas i en ny tredje punkt i paragrafen.

Förslaget till lag om ändring i konkurslagen.

21 och 26 §§.

Lagrådet:

I överensstämmelse med sin under 85 § i förslaget till lag om ändring i utsökningslagen gjorda hemställan förordar lagrådet sådan ändrad avfattning av bestämmelserna i 21 § femte stycket och 26 § andra stycket i nu förevarande lagförslag att det tydligt framgår, att bestämmelserna även avse det fall då i konkursboet ingår lott i luftfartyg.

71 §.

Lagrådet:

Femte stycket torde böra kompletteras i överensstämmelse med vad lagrådet förordat beträffande 4 och 7 §§ i förslaget till lag med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m.

198 §.

Lagrådet:

Vidtagas de av lagrådet förordade ändringarna i 21 och 26 §§, bör motsvarande ändring ske i andra stycket av nu förevarande paragraf.

Övriga lagförslag.

Lagrådet:

Dessa förslag lämnas utan erinran.

Ur protokollet:

Harriet Stangenberg.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 5 november 1954.

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM, LINDSTRÖM.

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena samt cheferna för kommunikations- och finansdepartementen anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Zetterberg, lagrådets den 10 juni 1954 avgivna utlåtande över de den 5 mars 1954 till lagrådet remitterade förslagen till

- 1) lag om inskrivning av rätt till luftfartyg;
- 2) lag om registrering av luftfartyg m. m.;
- 3) lag i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg;
- 4) lag om ändring i handelsbalken;
- 5) lag angående ändrad lydelse av 31 § lagen den 11 juni 1915 (nr 218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område;
- 6) lag angående ändrad lydelse av § 14 förordningen den 4 mars 1862 (nr 10) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer;
- 7) lag angående ändrad lydelse av 54 § lagen den 8 april 1927 (nr 77) om försäkringsavtal;
- 8) lag om ändring i utskökningslagen;
- 9) lag med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m.;
- 10) lag om ändring i konkurslagen;
- 11) lag angående ändrad lydelse av 1 och 13 §§ lagen den 20 december 1946 (nr 808) om lagsökning och betalningsföreläggande (lagsökningslag);
- 12) lag angående ändrad lydelse av 10 och 13 §§ lagen den 8 april 1927 (nr 85) om dödande av förkommen handling;
- 13) lag angående ändrad lydelse av 11 § lagen den 10 juli 1947 (nr 486) om dödande av vissa utanför Sverige befintliga handlingar;
- 14) lag om ändrad lydelse av 2 kap. 17 § strafflagen;
- 15) lag om ändrad lydelse av 3 § lagen den 7 september 1914 (nr 182) angående förbud mot lufttrafik över svenskt område;

16) lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 8 juni 1923 (nr 147) om straff för olovlig varuinförsel;

17) lag om ändrad lydelse av 8 § lagen den 20 juni 1924 (nr 225) med särskilda bestämmelser angående olovlig befattning med spritdrycker och vin; samt

18) lag angående ändrad lydelse av 4 § lagen den 18 juni 1949 (nr 398) om straff för olovlig varuutförsel.

Föredraganden anför följande.

Gentemot avfattningen av det i 14 § andra stycket förslaget till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg upptagna stadgandet angående panträttsens omfattning har tre av lagrådets ledamöter anmärkt, att stadgandet gäve sken av att uppställa en begränsning, som icke vore förenlig med konventionen. Den ändrade formulering som dessa lagrådsledamöter föreslagit — innebärande att orden »som äro avsedda att användas i luftfartyget» utgår ur lagtexten — medför möjligen att tillbehörsbegreppet blir något vidare än vad som åsyftas i konventionen, i det exempelvis för luftfartyget avsedd markutrustning skulle kunna anses omfattad av panträtten. Då emellertid den begränsning av panträttsens omfattning, som i detta avseende bör gälla, nöjaktigt torde framgå av kravet på att föremålen i fråga skall vara eller ha varit »anbragta» i luftfartyget, anser jag det ifrågavarande ändringsförslaget kunna godtagas. En motsvarande ändring bör vidtagas i 1 § förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till inskrivningskonventionen. Jag vill i anslutning till det nu anförda förorda en jämkning av den svenska översättningen till art. XVI i inskrivningskonventionen, så att formuleringen närmare ansluter till konventionstexterna.¹ — De synpunkter som lagrådet i sin helhet anført vid förevarande paragraf kan jag biträda.

Med anledning av vad lagrådet anført vid 35 § förslaget till inskrivningslag torde underrubriken till 35—37 §§ böra kompletteras med »m. m.» och en omkastning av paragrafföljden inom detta avsnitt vidtagas. Omkastningen föranleder en jämkning av 40 § andra stycket.

De i det remitterade förslaget till lag om registrering av luftfartyg m. m. upptagna bestämmelserna om ersättning för »särskilda oundgängliga kostnader» för bevarande av luftfartyg eller gods har föranlett skiljaktiga uttalanden inom lagrådet. Två ledamöter har förordat att bestämmelserna i detta ämne skall utgå ur förslaget, medan de båda övriga ledamöterna visserligen ställt sig tveksamma men ansett tillräcklig anledning saknas att avstyrka förslaget i förevarande del. Ehuru det föreslagna institutet kan antagas komma att få tämligen ringa praktisk betydelse, anser jag det ej vara helt utan värde att inskrivningskonventionen på denna punkt införlivas även med den interna svenska rätten. De tolkningssvårigheter som institutet i vissa avseenden kan väntas föranleda bör enligt min mening kunna tillfredsställande lösas i rättstillämpningen. Härvid kan de sjörättsliga bestämmelserna om bärgarlön i viss utsträckning tjäna till ledning, även

¹ Jfr noten å s. 87.

om dessa bestämmelser med hänsyn till föreliggande skiljaktigheter i fråga om ersättningsbeloppens natur i väsentliga delar icke kan vinna motsvarande tillämpning inom lufträtten. Jag vill understryka att — såsom för övrigt uttryckligen framgår av lagtexten — en förutsättning för stadgandets tillämpning är att det är fråga om kostnader, som varit oundgängliga för egendomens *bevarande*. Det skall alltså gälla åtgärder i syfte att hindra förstörelse av egendomen. Innebär arbetet förbättring eller reparation, blir stadgandet tillämpligt endast i den mån arbetet varit nödvändigt för att förebygga sådan förstörelse. I enlighet med det anförda vill jag förorda att det remitterade förslaget bibehålles i förevarande del, dock med den jämkning av 14 § första stycket sista punkten som yrkats inom lagrådet.

Den omformulering av sista punkten av 7 § andra stycket förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till inskrivningskonventionen, varom lagrådet hemställt, ger såvitt rör angivandet av tillämplig lag anledning till viss tvekan, enär denna lydelse av stadgandet i tillämpningen möjligen kan någon gång leda till ett resultat, som står i mindre god överensstämmelse med inskrivningskonventionen. Jag vill förorda, att stadgandet avfattas i nära överensstämmelse med ordalagen i konventionen art. I paragraf 1.

Såsom lagrådet ifrågasatt vid förslaget till ändring i 85 § utsökningslagen, torde andra stycket av 92 § nämnda lag böra ändras på så sätt, att lott i luftfartyg uttryckligen nämnes vid sidan av lott i sjögående fartyg. Härigenom framgår klart, att exekutiv försäljning av lott i luftfartyg icke skall vara underkastad reglerna i den föreslagna lagen med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m.

Beträffande 14 § förslaget till lag om försäljning av utmätt luftfartyg m. m. har tre av lagrådets ledamöter uttalat sig för viss ändring under motivering att det remitterade förslaget avveke från motsvarande bestämmelse i inskrivningskonventionen. Jag anser emellertid, att det remitterade förslaget — ehuru det ej strikt följer ordalagen i konventionstexten — går att förena med en rimlig tolkning av konventionen. Konventionens huvudsakliga syfte är att reglera omfattningen av den rätt som tillkommer innehavare av inskrivna rättigheter, och det kan ej möta hinder att beträffande den del av in-tecknad egendom, som ej skall förbehållas in-teckningshavare, utforma de svenska reglerna med hänsynstagande till här gällande grundsatser i avseende å förmånsrättsordningen. Bestämmelserna i 17 kap. 13 § handelsbalken, som lagrådsmajoriteten i detta sammanhang åberopat, synes mig ej giva stöd för att oprioriterad utmätningssökande bör få företräde framför borgenär, som ehuru han ej har in-teckning i egendomen likväl innehar en bättre plats än utmätningssökanden i den enligt 17 kap. gällande förmånsrättsordningen. Jag anser mig sålunda ej böra förorda någon ändring av det remitterade förslaget i fråga om dem, till förmån för vilka in-teckningshavarens rätt skall vara begränsad.

De erinringar som lagrådet ytterligare anført beträffande en del stadganden i de remitterade lagförslagen synes böra beaktas.

Utöver de ändringar som framgår av det förut sagda torde i förslagen böra vidtagas smärre ändringar av formell art.

Föredraganden hemställer att Kungl. Maj:t måtte genom proposition till 1955 års riksdag

d e l s äska riksdagens godkännande av konventionen den 19 juni 1948 rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg;

d e l s o c k jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga de sålunda ändrade lagförslagen.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdde hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Regenten, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Lars-Erik Samuelsson.

Innehållsförteckning.

	Sid.
Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	2
Inskrivningskonventionen jämte översättning	4
Lagförslag	26
Statsrådsprotokollet den 5 mars 1954	86
I. Inskrivningskonventionens huvudsakliga innehåll	87
II. Huvudgrunderna för lagstiftningen	90
III. De särskilda lagförslagen	98
Bilaga A. Till lagrådet remitterade lagförslag	147
Bilaga B. De lufträttssakkunnigas förslag	189
Skrivelse till Konungen	190
Lagförslag	193
Motiv	238
Lagrådets protokoll den 10 juni 1954	355
Statsrådsprotokollet den 5 november 1954	370