

lagstiftningsarbetet. Ett av de viktigaste spørsmål, 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 alljämt 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 anmälningskyldighet 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 åtföljde 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 condemnation.

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 tillmätts 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 innehåft 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 kondemnationsinstitut. 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. Eit 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 offentligrättsligt 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 offentligrättslig 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 iståndsättligt, 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 överbägande 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 huvudsak-
lig överensstämmelse med nyssnämnda vid ett nordiskt luftträttsmöte utar-
betade 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 nödvän-
digt 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 an-
teckning i en särskild avdelning av luftfartygsregistret. De närmare detal-
jerna i ämnet, däribland regleringen av frågan om huru länge denna regist-
rering skall gälla, hava ansetts böra meddelas i administrativ ordning.

Då särskild registrering skall föregå det interimistiska bevisets utfär-
dande, har man ansett det mest följdriktigt att beteckna det såsom ett inte-
rimistiskt 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 regi-
strerat fartyg står i nära överensstämmelse med det vid det nordiska luft-
rättsmötet utarbetade, ovan berörda stadgandet.

Under de nordiska förhandlingarna har man ansett bestämmelser om ut-
färdande 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 upplåtel-
sen. Alternativt ifrågasattes att anteckningen skulle avse innehavarens
namn, beskaffenheten av dennes rätt samt tiden, för vilken den gäller. Där-
jämte stadgades anmälningsskyldighet för dem, som slutit avtalet.

Utkastets innehåll har ej föränlett andra uttalanden än rörande avbetal-
ningssäljares 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, luftfartygsinteckningarnas 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 spørsmål 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 befunde 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 borge-nären 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 sjörettens 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 försvärande 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 långgivarens äganderätt vid det amerikanska institutet »equipment trust», där långgivaren 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 in-teckning 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 långgivaren, 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 långgivaren 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 godtrosvärv 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 läser 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 återgiver 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 återgiver 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 ävensom 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 syntts 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 häftat för inskriven rättighet samt om avförande ur inskrivningsbok av in-teckning 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 föreslag-na 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 in-teckning som vidlåde ett från utlandet inköpt fartyg, helst det ej alltid torde givas någon tillförlitlig utväg att erhålla kännedom om en dylik in-tecknings 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 in-teckning böra respekteras under så lång tid, som skäligen kunde erfordras för att in-teckningshavaren skulle kunna göra sin fordran gällande eller förmå fartygets ägare att ersätta den gamla in-teckningen 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 in-teckning, 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 § fartygsin-teckningslagen 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 in-teckningshavaren bör äga rätt att även utan medverkan av fartygsägaren få sin rättighet överförd till den svenska in-skrivningsboken. Den avvikelse, som förslaget i nu förevarande hänseende innehåller i förhållande till den förut återgivna regleringen på sjörättens 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 in-skriven 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. In-skrivning 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 § fartygsin-teckningslagen. En rättighetshavare, som medger överförande till annan stat av det fartyg vilket är belastat av den honom tillkommande rättig-heten, 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 förmåns-rätt skall inom skälig tid efter det fartyget registrerades ansöka om in-skrivning av rättigheten. Vid en avvägning mellan de gamla rättighetshavarnas in-tressen 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 § åter-givna 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 yttrandena 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 sjörettens 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 överensstämna 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 läser 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 anföres.

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 trots 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 promemoria 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 godtrosförvärv nämnvärd olägenhet icke vara att befara av att handpant och panträtt 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 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 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 utsträcker att omfatta jämväl luftpanträtt vilken ej är förenad 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 in-teckning i luftfartyg. En redogörelse för det huvudsakliga innehållet i dessa stad-ganden har lämnats vid 6 § i förslaget till lag i anledning av Sveriges till-träde 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 hem-ma i annan till inskrivningskonventionen ansluten stat eller eljest är ut-ländskt.

62 §.

I samband med 1912 års lagstiftning om exekution i fast egendom vid-togs den ändringen i den dittills i 62 och 63 §§ utsökningslagen stadgade utmättningsordningen, att fast egendom sist skulle tagas i anspråk, där ej borgenär och gäldenär annorlunda sämjdes. I motiven till ändringen fram-hölls, att borgenären i allmänhet torde inskränka sig till att överlämna till utmättningsmannen det utslag, som skulle verkställas, utan att uttala nå-gon 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 bliva föremål för utmätning, finge tagas i anspråk, än även — något som har avseende å det i 63 § in-tagna stadgandet — att en borgenär, som icke vore in-teckningshavare, 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 bliva i lika mån tillämpliga å luftfartyg. Det har där-för 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 utmättningsordningen 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 utmättningsordningen skiljas från lösören i allmän-het. Jämföras må 94 b § tredje stycket och 144 § andra stycket i förevaran-de lagförslag.

Beträffande andra stycket i den nu till behandling föreliggande paragra-fen hava de sakkunniga ansett luftfartyg samt jämväl reservdelar till så-dant fartyg böra jämföras med fast egendom.

I andra stycket har med in-tecknad fordran likställts fordran som är före-nad 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 förra 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 utmäta 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 in-tecknade 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 in-teckning i fast egendom har ansetts böra utvidgas att omfatta även den föreslagna lagen om in-skrivning 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-va underrättad om den skedda utmätningen eller därmed jämförlig åtgärd. Vidare är det av vikt, att utmätning med det snaraste antecknas i in-skrivningsboken och därmed bringas till deras kännedom, som lämnat eller överväga att lämna lån mot säkerhet i in-teckning. För sådant ändamål bör den som för in-skrivningsboken underrättas. Sådan underrättelse bör ske även vid framställning om exekutiv försäljning av egendom som ingår i konkursbo; om själva konkursen underrättas in-skrivningsdomaren i annan ordning.

Regler av nu angiven art äro beträffande fast egendom och sjögående far-tyg meddelade i förevarande paragraf. De hava utbyggt till att omfatta även luftfartyg jämte in-tecknade reservdelar. Beträffande nu nämnd egen-dom 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 kän-nedom om ärendet.

I det nuvarande fjärde, enligt förslaget femte stycket hava orden »förord-nande, som i 28 § sägs», ansetts böra utbytas mot »dom eller utslag, vari-genom in-tecknad fordran fastställts till betalning ur fast egendom». Änd-ringen är av helt formell natur.

87 §.

Sedan utmätningförfarande i fråga om fast egendom inletts, hava vissa rättsägare med förmånsrätt efter utmätningssökanden, bland dem in-teck-ningshavare, 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 anmälningskyldighet 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 sådan 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 spørsmål. 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 in-tecknade 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 utmätts. 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 in-teckning 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 in-tecknade 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 in-tecknade 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 utmätningensprotokollet 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 utmätningensfordringen och att de speciella, med den utmäta 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 satta 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-mansskadekonvention 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 övervägande 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 innestående gäld i 117 § utsökningslagen: huvudstolen av intecknad gäld, som faller inom lägsta budet, skall innestå i fastigheten i avräkning å köpeskillingen. Undantag från regeln finnas emellertid stadgade för vissa fordringar. Belopp som ej skola innestå 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 innestå och vad som skall betalas kontant.

Med den för fast egendom sålunda stadgade övertagandepincipen 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 fördelnings-sammanträdet. 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 syntts 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 övertagandepincip 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 utmättningsmans åtgärd vid auktion å sådan lös egendom från den i 200 § uttryckta regeln om obegränsad klagotid i fråga om utmättningsmans 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 sig till 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 inteckning 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 medger 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 skyldighet i visst fall att införskaffa gravationsbevis rörande fartyg böra ersättas med en ny författning, avseende såväl in-teckningsbara sjögående fartyg som luftfartyg och av in-teckning 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. civilförsvarkungörelsen den 14 september 1944 (nr 646). 10 § kungl. kungörelsen den 14 december 1917 (nr 870) om landsfiskals och stadsfogdes dagbok i ut-sökningsmål samt angående vad vid ut-sökningslagens 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 stämmingsmän 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 justitiedepartementens ärenden, 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 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 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. Sidenblad.

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 in-tecknade på sådant sätt, att något av dem är belastat med in-teckning som ej gäller, med samma för-månsrätt, i de övriga. Regeln har fått en avfattning, som hänför sig till det fall, att en gemensam in-teckning uppkommer genom ett och samma in-teckningsbeslut, avseende flera fartyg. Under dess ordalag kan svårligen inpassas det fall att till säkerhet för en redan i ett fartyg in-tecknad fordran därefter in-teckning beviljas i ett annat. Lagrådet förordar därför en om-formulering av lagtexten, exempelvis på så sätt att det i förevarande punkt först utsäges, att in-teckning må till säkerhet för en och samma fordran meddelas i flera luftfartyg, samt därefter tillägges ett stadgande av in-ne-håll, att detta dock ej må ske så, att något av fartygen kommer att besväräs av in-teckning, som ej gäller med samma för-månsrätt i de övriga. En dy-lik avfattning skulle också bättre motsvara lydelsen av tredje stycket av 22 §.

7 §.

Lagrådet:

Andra stycket andra punkten av denna paragraf skall enligt den före-slagna lagtexten gälla då luftfartyg varit i utländsk ägo. Förslaget överens-stämmer härutinnan med motsvarande stadgande i 7 § första stycket far-tygsin-teckningslagen, vilket stadgande enligt vad motiven till nämnda lag utvisa avser det fall då sjögående fartyg inköpts från utlandet. Den skill-naden föreligger emellertid mellan sjögående fartyg och luftfartyg, att me-dan 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 § fartygsintektningslagen 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 spørsmålet 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 tillbehör 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 tillbehörsegenskap 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, läser 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 rättslämpningen att avgöra huruvida — i den mån det beträffande luftfartyg

kan förekomma godtrosvörvärv enligt 11 kap. 4 § och 12 kap. 4 § handelsbalken — med »rätt ägare» bör förstås icke den som lösningsrätten tillkommer utan den som gjort godtrosvörvärvet 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 lagakraftägande dom eller beslut inteckning, helt eller till någon del, är ogill på annan grund än dem 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 utsökningslagen 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 skönsmåsig 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 härtinnan. 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 skönsmåsig 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. Tydligen 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 luftfarten. Framför allt kommer i betraktande, att någon bestämmelse av nu dryftade beskaffenhet icke förekommer inom sjörätten, som eljest i förevarande 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, läser förevarande 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 förevarande 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 förevarande 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 läser 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 luftpanträtt; 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 stadgas, att vid försäljning under konkurs skall utöver de i 107 § 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, lärer det dock icke vara lämpligt att exempelvis en enda borgenärs begäran om försäljning i skilda poster, måhända mot övriga borgenärs 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 lärer 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 justitiedepartementsärendena, 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 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 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 panträtens 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 panträtens 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

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

dels ock 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 avlätas 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