



JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Fredrik Lindholm

Rättigheter i Luftfartyg-
Om kvarstad och exekution

Examensarbete
20 poäng

Handledare: Lars-Göran Malmberg

Luftfartsrätt, exekutionsrätt

Höstterminen 2002

Innehåll

1	INLEDNING	3
1.1	Bakgrund	3
1.2	Syfte och problemställning	4
1.3	Material	4
1.4	Avgränsning och disposition	5
2	LUFTFARTENS SÄRART	6
3	ALLMÄNT OM KVARSTAD OCH UTMÄTNING	8
3.1	Kvarstad	8
3.2	Utmätning	9
3.3	Sammanfattning	10
4	KVARSTAD PÅ LUFTFARTYG	11
4.1	Kvarstadsbefriade luftfartyg	12
4.1.1	Statliga luftfartyg	12
4.1.2	Luftfartyg i reguljär trafik	13
4.1.3	Annan befordran mot vederlag	14
4.1.4	Sammanfattning	15
4.2	Luftfartyg som kan kvarstadsbeläggas	16
4.3	Undvikande av kvarstad genom säkerhet	16
4.4	Verkan av kvarstad	18
4.4.1	Begränsning i förfoganderätt och rådighet	18
4.4.2	Förhållandet till tredje man	18
4.5	Analys	20
4.5.1	Behovet av kvarstadsfrihet	20
4.5.2	Romkonventionens ratificering	21
5	UTMÄTNING	23
5.1	Allmänt	23
5.2	Exekutionsunderlaget	25
5.2.1	Presumtionsregeln	26
5.2.2	Brytande av presumtionen	28
5.3	Bruksrätter vid utmätning	29

5.3.1	Kort om leasing inom flygindustrin	29
5.3.2	Nyttjanderätt	31
5.4	Om exekutiv försäljning och förmånsrätt	32
6	INTERNATIONELLT ERKÄNNANDE AV RÄTT TILL LUFTFARTYG	35
6.1	Genèvekonventionen	35
6.2	Unidroit-konventionen	37
6.2.1	Förhållandet till andra konventioner	39
6.2.2	Kritiken mot UNIDROIT	40
7	SAMMANFATTANDE SYNPUNKTER	43

Förord

Detta examensarbete har arbetats fram i nära samarbete med Lars Persson och Jonas Martinsson. Därmed läses den med fördel tillsammans med dessa examensarbeten, som behandlar det sakrättsliga skyddet för rättigheter i luftfartyg respektive registreringsfrågor.¹

För sitt ovärderliga stöd vill jag tacka mina föräldrar. Utan dem som inspirationskälla hade jag aldrig nått så här långt.

¹ Se *Persson, Lars*; Registrering av luftfartyg - Analys av rättsläget och förslag på reform för registrering av luftfartyg, *Martinsson, Jonas*; Rättigheter i luftfartyg – Det sakrättsliga skyddet för rättigheter i luftfartyg vid objektbaserad finansiering och leasing, examensarbeten vid Lunds Universitet.

Förkortningar

FRL	Förmånsrättslag (1970:979)
ICAO	International Civil Aviation Organization
InskrL	Lag (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg
KonvL	Lag (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg
LL	Lufffartslag (1957:297)
Prop.	Proposition
RH	Rättsfall från hovrätterna
SOU	Statens Offentliga Utredningar
SvJT	Svensk Juristtidning
UB	Utsökningsbalk (1981:774)
UF	Utsökningsförordning (1981:981)
UNIDROIT	International Institute for the Unification of Private Law

1 Inledning

Flyget är en ytterst starkt konjunkturberoende industri, som speciellt i dagsläget präglas av hög konkurrens både mellan flygbolagen och mellan flygplanstillverkarna. ”How do you make a small fortune in the aviation industry?- Start with a large one.” lyder det, ett skämt som trots allt har viss verklighetsanknytning.

Att färdas med flyg är något som numera tas förgivet. Det är inte längre ett lyx begränsat till ett fåtal välbärgade, utan ett transportmedel som kan nyttjas av en bredare grupp konsumenter. Dessa resenärer kräver ofta allt billigare priser, och detta är inte sällan det avgörande kriteriet för valet av ett visst flygbolag. De s.k. lågprisoperatörerna², som under en tid etablerat sig i Europa, har bidragit till ändringen av flygets karaktär som transportmedel, samtidigt som de rubbat de nationella flygbolagens monopolliknande ställningar.³ Konkurrensen över passagerare och frakt är avsevärd, vilket i sin tur ger anledning till anpassning för att flygbolagen skall kunna överleva. Sannolikt kan man förvänta sig sammanslagningar av olika nationella flygbolag samt att andra försvinner helt från marknaden.

Flera resenärer har fortfarande en misstro över säkerheten samt en generell oro över att färdas med flyg, vilket återspeglas i passagerarsiffrorna. Ett antal av de tidigare starka nationella bolagen befinner sig fortfarande i ekonomiska svårigheter. Vissa, som t.ex. Swissair, och den kanske inte lika förvånansvärda Sabena, har gått under då de inte sanerat sin verksamhet i tid. Trots att passagerarsiffrorna börjat stiga har dock antalet av den viktiga kretsen affärsresenärer inte helt återhämtat sig.⁴

1.1 Bakgrund

Det aktuella läget inom flygindustrin framhäver vissa exekutionsrättsliga frågor. Kännetecknande för flygbolag är att deras tillgångar, vid en viss given tidpunkt, ofta är spridda världen över. Detta kan i sin tur medföra problem i samband med processuella säkerhetsåtgärder och verkställighet av exekutionsrättsliga domar. Flygplansflottan är oftast också den enda tillgången som är intressant för en borgenär, i sin strävan att bevaka sin fordran.

² Exempelvis; Ryanair, Go, Easyjet, Southwest (i USA).

³ *Dagens Industri*; Flyget i Europa återhämtar sig sakta- 3 april 2002.

⁴ *Dagens Industri*; SAS tillbaka på Linate- 11 mars 2002 s.12, Bara nytänkande kan ge försprång i luften- 22 mars 2002 s.2, Affärsresebyråer positiva till SAS nya giv- 23 mars 2002 s.7, Köpenhamn, AP Möller ägda Maersk Air är i djup kris- 28 mars 2002.

Det är också allmänt förekommande att flygbolag leasear stora delar av sin flygplansflotta. Detta möjliggör större flexibilitet och bättre förutsättningar att anpassa verksamheten till det rådande marknadsläget. Luftfartyg används också som säkerhet på grund av sitt höga värde. Dessa omständigheter framhäver nyttjanderättsinnehavares samt kreditgivares ställning vid utmätning.

1.2 Syfte och problemställning

Syftet med detta arbete är att undersöka vissa för luftfartyg specifika problem i samband med kvarstad och utmätning. Avsikten är att undersöka vilka lagliga möjligheter finns att kvarstadsbelägga ett luftfartyg och i vilken mån det rådande rättsläget tillgodoser borgenärers och gäldenärers intressen.

Då det gäller utmätning är syftet att undersöka vad som utgör exekutionsunderlaget. Vidare undersöks nyttjanderätters- samt panträtters ställning vid utmätning. I samband med den senare behandlas även vissa separationsrättsliga frågor.

Problemställningar som behandlas är:

- Vilka rättsliga möjligheter finns det att få kvarstad på ett luftfartyg?
- Vad har nyttjanderätter för ställning vid utmätning och vilka är konsekvenserna efter en utmätning för en nyttjanderättsinnehavare?
- Vilken praktisk betydelse för finansiering av luftfartyg har 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg och den nyligen antagna Unidroit-konventionen om internationella intressen i lösöre?

1.3 Material

Materialet som använts består av läroböcker, artiklar, samt lagförarbeten och offentliga utredningar. Litteraturen som behandlar processuella säkerhetsåtgärder samt utmätning är omfattande. Litteratur inom ämnet som använts består av verk som specifikt behandlar processrätt och utsökningsrätt, medan även mer allmänna läroböcker nyttjats. Det bör dock påpekas att litteraturen som specifikt behandlar problemställningar för luftfartyg är något mindre omfattande.

Utöver den svenska litteraturen har även utländskt material i viss mån utnyttjats. Det rör sig här om verk som specifikt behandlar lufträtt, dock oftast utifrån ett internationellt perspektiv. Den internationella tidskriften *Air & Space Law* har visat sig vara till stor nytta. Dess artiklar, vilka är

författade av både verksamma jurister och akademiker, har bidragit med information om viktiga internationella aspekter.

1.4 Avgränsning och disposition

På grund av begränsningen av arbetets omfattning uteblir de mer generella reglerna som behandlar utmätning. Utsökningsrätten är ett mycket omfattande område vilket onekligen vållar viss svårighet då det gäller en avgränsning. Arbetet koncentrerar sig dock beträffande utmätning på att behandla frågor om exekutionsobjektet som sådant och nyttjanderätterna i luftfartyget och dess reservdelars ställning vid utmätning och kvarstad.

Kvarstad är också ett institut som ger stort utrymme för diskussion. Uppsatsen koncentrerar sig på frågor som i kvarstadssammanhang är specifika för luftfartyg, medan en generell diskussion om kvarstadsrekvisiten uteblir. Bortsett från inledningen och den allmänna beskrivningen av kvarstad och utmätning, består arbetet av tre huvudsakliga delar. I den första behandlas kvarstadsinstitutet applicerat på luftfartyg. Den andra delen utgörs av utmätning, medan den tredje delen behandlar den s.k. Genèvekonventionen från 1948 rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg och den nya Unidroit-konventionen om internationella intressen i lösöre.

2 Luftfartens särart

Luftfartyg kännetecknas av att kunna vara extremt rörliga. Inte sällan är en lufttrafikoperatörs flotta spridd i flera olika länder. Det är en grundförutsättning för att driva en vinstinbringande verksamhet att flygplansflottans kapacitet utnyttjas maximalt. Således är det viktigt för en lufttrafikoperatör att ha sin flotta i ständig rörelse, samt minska tiden som ett luftfartyg tillbringar på marken.

Inom EU har lufttrafikoperatörers tillträde till rutter inom EU i viss mån underlättats.⁵ Enligt Rådets förordning 2408/92 artikel 3 skall ett lufttrafikföretag med giltigt operativ licens som utfärdats av en medlemsstat i enlighet med förordning 2407/92 tillåtas av medlemsstater att utöva trafikrättigheter på flyglinjer inom gemenskapen. Detta innebär att ett luftfartyg kan trafikerar mellan två andra EU medlemsstater än den medlemsstat där fartyget är registrerat. Denna omständighet bidrar i sin tur till spridningen av en viss operatörs flygplansflotta.

Luftfartygens stora rörlighet medför att processuella säkerhetsåtgärder samt utmätning kan få gränsöverskridande verkningar. Utmätning väcker frågan om hur verkställighet kan genomföras då ett luftfartyg är beläget utomlands, eller om utmätning överhuvud kan ske i dessa fall. Vid utmätning prövas dessutom säkerhetsrätters ställning och borgenärernas inbördes förhållanden till viss mån. Det kan också hända att en säkerhetsrätt kan komma att prövas i ett annat land än där luftfartyget är registrerat.⁶

Utmärkande för luftfartyg är också deras lösliga konstruktion. Merparten av komponenterna på ett luftfartyg är fullt utbytbara mellan luftfartyg av samma typ. Flygbolagen strävar också ofta specifikt efter att flygplan i deras flotta är utrustade med samma motorer, instrument och radioutrustning, för att underlätta underhåll. På så sätt kan en gemensam reservdelspool utnyttjas. Denna ”standardisering” av komponenter innebär i praktiken att exempelvis en reservmotor, eller en motor från ett flygplan kan bytas ut mot motorn på ett annat flygplan utan större hinder. Konstruktionen möjliggör en stor flexibilitet och bidrar ytterligare till ett effektivt nyttjande av flygplansflotta.

Luftfartygens lösliga konstruktion medför dock vissa rättsliga problem. Exempelvis är flygplansmotorer på grund av sitt höga värde intressanta som säkerhetsobjekt. Huruvida det är möjligt att inteckna motorer skilt för sig varierar emellertid rättsystemen emellan. Detta faktum kan komma att vålla oväntade konsekvenser då säkerhetsrättens giltighet prövas.

⁵ Det s.k. Tredje paketet antogs av Rådet i juli 1992 och trädde i kraft den 1 januari 1993. I paketet ingick Rådets förordning 2408/92 som gäller tillträde för lufttrafikoperatörer.

⁶ Videla Escalada, Federico: Aeronautical Law s. 155.

Luftfartygens stora värde och de problem som kan uppstå på grund av luftfartygets lösliga konstruktion och stora rörlighet, är några av orsakerna till uppkomsten av Genèvekonventionen 1948 om internationellt erkännande av rätt till luftfartyg. De länder som ratificerat konventionen har åtagit sig att erkänna inskrivningar som skett i andra konventionsstater.⁷ För att vidareutveckla det system som Genèvekonventionen skapat har en ny konvention arbetats fram under UNIDROIT:s⁸ regi. Konventionen innehåller en huvuddel rörande internationella intressen i lösöre (mobile equipment), samt ett protokoll som specifikt behandlar angelägenheter som är specifika för luftfartyg och tillbehör (matters specific to aircraft equipment). Konventionen har nyligen antagits vid en konferens i Sydafrika som hölls mellan den 29 oktober och 16 november 2001, men ännu inte har trätt i kraft.⁹

Genèvekonventionen har införlivats i svensk rätt genom lag (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg (KonvL). Genèvekonventionen har inte inkorporerats direkt som sådan, utan har istället inarbetats i den svenska lagen. Exempelvis nämns inte reglerna gällande luftfartygsregistren utan istället behandlas de olika inskrivningar som skall erkännas på basis av Genèvekonventionen. Konventionslagen består av 10 paragrafer.

Både lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, som bygger på den ovan nämnda Genèvekonventionen, och den nya UNIDROIT konventionen behandlas nedan i kapitel 6.

⁷ Henrik Kjellin i Karnov 2001/02 s. 2106.

⁸ <http://www.unidroit.org> .

⁹ http://www.icao.int/cgi/goto_leb.pl?icao/en/leb/treaty.htm .

3 Allmänt om kvarstad och utmätning

3.1 Kvarstad

Vid civilrättsliga tvister kan det förekomma risk för att ena parten agerar på ett sätt som antingen gör det svårt, eller till och med gör det omöjligt för en kärande att få en dom verkställd. Det kan handla om olika klandervärda åtgärder från gäldenärens sida, vilka syftar till att sabotera en kommande verkställighet, t.ex. genom försäljning eller undanröjande av egendom.¹⁰ Som ett skydd mot detta erbjuder rättsystemet den berättigade vissa processuella säkerhetsåtgärder. Med hjälp av dessa kan den sökande få ett provisoriskt rättskydd i väntan på själva domen i ett mål.¹¹

Reglerna om säkerhetsåtgärder finns i 15 kap Rättegångsbalken. Här regleras möjligheterna att ansöka om kvarstad dels vid ett fordringsanspråk (15:1 RB), dels vid en tvist om bättre rätt till viss egendom (15:2 RB). Förutom möjligheten att meddela kvarstad kan en domstol också förordna om annan lämplig åtgärd för att trygga en sökandes rätt (15:3 RB). Kvarstad innebär att en sökande kan få egendom som motparten innehar omhändertagen eller på annat sätt undandragen dennes förfoganderätt.¹²

Då det rör sig om ett fordringsanspråk skall, som regel, domstolen inte närmare ange vilken egendom som omfattas av kvarstadsbeslutet.¹³ Domstolen förordnar endast att gäldenären tillhörig egendom, till ett så stort värde att ett visst angett fordringsbelopp kan antas bli täckt, skall beläggas med kvarstad.¹⁴ Vilken egendom som konkret skall kvarstadsbeläggas bestäms istället av kronofogdemyndigheten, med grund i borgenärens ansökan om att få ett av rätten meddelat kvarstadsbeslut verkställt. Domstolen prövar alltså i princip endast de civilrättsliga förhållandena vid en tvist.¹⁵

Domstolen kan undantagsvis förordna att kvarstaden skall gälla viss angiven egendom. Propositionen nämner som ett exempel fall då kvarstaden riktar sig mot ett utländskt rederi, som äger ett i svensk hamn liggande fartyg vilket har gjorts klart för avgång.¹⁶ Enligt Gregow torde det röra sig om fall

¹⁰ Ekelöf, Bylund, Boman; Rättegång - Tredje Häftet s. 9.

¹¹ Pahlsson, Lennart; "Säkerhetsåtgärder och andra interimistiska åtgärder i internationella tvister", SvJT 1996 s. 385.

¹² Fitger, Peter; Rättegångsbalken I 15:3.

¹³ Fitger, Peter; Processrätt I s. 266.

¹⁴ Prop. 1980/81:84 s. 228.

¹⁵ Op. cit. s. 224.

¹⁶ Prop. 1980/81:8 s. 220.

vilka är särskilt brådskande.¹⁷ Det i propositionen nämnda exemplet kan med stor sannolikhet föras över till att även innefatta situationer där kvarstaden avser utländskt flygbolag, vars luftfartyg är beläget vid svensk flygplats, och luftfartyget är färdigt att avgå.

Vid en tvist om bättre rätt till viss egendom är förhållandet dock det motsatta. I dessa fall måste egendomen som avses anges i kvarstadsbeslutet.¹⁸

Då egendomen som skall kvarstadsbeläggas inte angivits, ankommer det som sagt på kronofogdemyndigheten att verkställa beslutet och bestämma vilken egendom som skall tas i anspråk.¹⁹ Kvarstad leder som huvudregel inte till försäljning.²⁰ I och med att kvarstad har likartade syften med utmätning, har verkställigheten av kvarstad till viss del reglerats på samma sätt som utmätning.²¹

Kvarstad är ett förfarande som är uppbyggt i två faser, ett judiciellt och ett exekutivt förfarande.²² Domstolens beslut om kvarstad kan verkställas genast, och i det fallet bör verkställigheten ske skyndsamt (17:14 2 st. 4 p RB, 15:1 UF).²³ Svaranden behöver inte underrättas om kommande verkställighet av kvarstad (16:11 UB).²⁴ Kvarstad för fordran verkställs till stora delar enligt samma regler som gäller för utmätning, dock med skillnaden att försäljning av egendomen inte aktualiseras vid verkställigheten av kvarstaden.²⁵ Bestämmelserna finns i 16 kap. 10, 13, 14, 16 §§ UB samt 15 kap. UF.

3.2 Utmätning

I exekutionsrätten är det vanligt att skilja mellan special- och generalexekution. Vid en specialexekution tas endast vissa av gäldenärens tillgångar i anspråk. Det rör sig om fall där gäldenären är ovillig att betala en fordran.²⁶ Vid specialexekution är oftast endast en eller några borgenärer inblandade. Specialexekution benämns också utmätning. Reglerna för utmätning finns huvudsakligen i utsökningsbalken. Däribland finns flera stadganden som har specifik anknytning till luftfartyg.

¹⁷ *Gregow, Torkel*: Tredje mans rätt vid utmätning s. 485.

¹⁸ Carl M. Elwing i Karnov 2001/02 s. 2926.

¹⁹ *Gregow, Torkel*: Tredje mans rätt vid utmätning s. 482.

²⁰ *Ibid.*

²¹ *Ibid.*

²² *Ekelöf, Bylund, Boman*; Rättegång - Tredje Häftet s.11.

²³ *Fitger, Peter*; Rättegångsbalken I 15:3.

²⁴ Riksskatteverket; Utsökning s. 253.

²⁵ Riksskatteverket; Utsökning s.253.

²⁶ *Heumann, Lars*; Specialprocess – utsökning och konkurs s. 104.

Förmånsrättslagen (1970:979) reglerar ordningen enligt vilken borgenärerna får ut sina fordringar i både konkurs och utmätning. Denna är därför av relevans då regler om utmätning behandlas.

3.3 Sammanfattning

För att en parts möjlighet att få en framtida dom verkställd inte urholkas erbjuder rättssystemet vissa processuella säkerhetsåtgärder. Den viktigaste av dessa är kvarstad, vilket innebär att den andra partens egendom kan omhändertas eller på annat sätt undandras dennes förfoganderätt. Vid fordringsanspråk skall som huvudregel egendomen som skall kvarstadsbeläggas inte anges, men vid undantagsfall kan detta ske. Kvarstad har två skeden, ett judiciellt och ett exekutivt skede. Den judiciella fasen utgörs av domstolens behandling samt beslut, medan den exekutiva fasen utgörs av kronfogdemyndighetens verkställande av domstolens beslut.

4 Kvarstad på luftfartyg

Möjligheterna att belägga ett luftfartyg med kvarstad är begränsade. Bestämmelserna i lagen (1939:6) om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg anger vissa grupper av luftfartyg vilka frias från möjligheten att belägga dem med kvarstad. Lagen är tillämplig på svenska luftfartyg oavsett om de är avsedda för internationell trafik eller inrikes trafik.²⁷ Lagen har tillkommit i anslutning till Sveriges tillträde till 1933 års Romkonvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad på luftfartyg (Romkonventionen).²⁸ Oavsett om det rör sig om statsägda luftfartyg eller luftfartyg som används i regelbunden fart för allmän trafik, är, enligt konventionens principer, friheten från kvarstad *inte* beroende av ställande av säkerhet.²⁹ Enligt Matte beror detta på att presumtionen om ett lufttrafikföretags solvens är så stor, att ett krav på ställande av säkerhet inte behövs.³⁰ Inom EU rör det sig i princip inte längre enbart om en presumtion, utan om ett faktum, som medföljer innehavet av en operativ licens. EG-förordning 2407/92 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, ställer vissa krav på luftfartygsoperatörers finanser. Kraven gäller inte bara vid en första ansökan om operativ licens, utan också vid förnyande av den. Enligt artikel 5.1 p 6 måste ett lufttrafikföretag, som för första gången ansöker om operativ licens, i rimlig utsträckning visa, att den när som helst kan uppfylla faktiska och potentiella åtaganden under en tid av 24 månader räknat från driftstarten. Det krävs vidare att fasta och rörliga kostnader, som följer av verksamhetsplanen, och som baseras på realistiska antaganden, kan täckas under en period av 3 månader utan beaktande av driftintäkter. Ett lufttrafikföretag som redan innehar en operativ licens skall lämna in reviderade räkenskaper för det föregående räkenskapsåret.³¹ Tillståndsmyndigheten skall också underrättas om ny regelbunden trafik, eller chartertrafik påbörjas till en kontinent eller del av världen som lufttrafikföretaget tidigare inte trafikerat. Förändringar i antal eller typ av luftfartyg som används, och betydande ändringar i fråga om verksamhetens omfattning, skall också anmälas till tillståndsmyndigheten. Även planerade fusioner och nyförvärv skall anmälas, också ägarskifte av aktieposter som utgör 10% eller mer av det samlade aktieinnehavet i företaget.³² Lagen om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg hindrar att vissa luftfartyg beläggs med kvarstad, men den innehåller inget förbud i sig mot åtgärder för utmätning.³³

²⁷ Prop. 1938:16 s. 14.

²⁸ Prop. 1938:16 s. 12.

²⁹ *Matte, Nicolas M.*; Treatise on Air-Aeronautical Law (1981) s. 498.

³⁰ *Ibid.*

³¹ EG-förordning 2407/92 art 5.6.

³² *Op. cit.* art 5.3, för en kommentar om licensieringsförordningen se *Balfour, John*; European Community Air Law. s. 41.

³³ Göran Karlstedt i *Karnov* 2001/02 s. 2147.

4.1 Kvarstadsbefriade luftfartyg

Lagen om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg innehåller inte någon särskild definition på en kvarstadsåtgärd trots att en sådan anges i Romkonventionen. Det svenska kvarstadsinstitutet ansågs överensstämma med den definition som Romkonventionen innehåller.³⁴ Enligt artikel 2 i Romkonventionen förstås med kvarstad varje åtgärd, varigenom ett luftfartyg till förmån för borgenär, ägare eller den som eljest har sakrätt i fartyget, genom domstols eller förvaltningsmyndighets beslut, i privaträttsligt intresse kvarhålls, utan att den som söker kvarstad kan åberopa verkställbar dom, given i vanlig rättegångsväg, eller motsvarande grund för verkställighet.³⁵ Lagen om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg definierar vissa kategorier av luftfartyg vilka omfattas av bestämmelserna om frihet från kvarstad. Dessa behandlas nedan.

4.1.1 Statliga luftfartyg

Enligt 1 § a får kvarstad inte beläggas på luftfartyg *som ägs eller nyttjas uteslutande av svenska staten, eller som används av främmande stat uteslutande för statsändamål*. Detta innefattar användning av luftfartyg för postbefordran men inte användning för affärsdrift. Beträffande rekvisitet *luftfartyg som ägs eller uteslutande nyttjas av svenska staten*, är friheten från kvarstad inte beroende av villkor att luftfartyget används uteslutande för statsändamål.³⁶ I dessa fall gäller ett generellt förbud mot kvarstad.³⁷ Villkoret gäller dock för luftfartyg som används av främmande stat.³⁸ Även privata luftfartyg som används uteslutande för statsändamål har likaså fritagits från kvarstad. Detta har man gjort med beaktande av det allmännas intresse med särskild hänsyn till vikten av en ostörd postbefordran.³⁹

Det framkommer av förarbeten till 1933 års Romkonvention att man ansåg det vara berättigat att luftfartyg som tillhör en främmande stat, och som används uteslutande för statsändamål, fritas från kvarstad med stöd av allmänt gällande rättsgrundsatser.⁴⁰ Detta syftar förmodligen på de internationella sedvanerättsliga reglerna, enligt vilka en främmande stat är undantagen från verkställighetsåtgärder då det rör den främmande statens egendom. Denna sedvana har vid vissa tillfällen även införlivats i internationella konventioner, såsom 1972 års konvention angående statsimmunitet (The European Convention on State Immunity 1972).⁴¹

³⁴ Prop. 1938:16 s. 12.

³⁵ Se Prop. 1938:16 s. 2.

³⁶ Prop. 1938:16 s. 13.

³⁷ Göran Karlstedt i Karnov 2001/02 s. 2147.

³⁸ Ibid.

³⁹ Prop. 1938:16 s. 13.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Malanczuk, Peter; Akehurst's Modern Introduction to International Law s. 118. Sverige har dock inte tillträtt denna konvention, se *Bring, Lysén*; Materialsamling i Folkrätt s. 8.

4.1.2 Luftfartyg i reguljär trafik

Enligt 1 § b får luftfartyg som används i regelbunden fart för allmän trafik, samt nödvändiga reservfartyg, inte heller beläggas med kvarstad. Motiveringen ligger i ett allmänt intresse att den internationella lufttrafiken fungerar väl och snabbt. En obeskuren rätt till kvarstad skulle lätt skapa uppehåll i lufttrafiken, vilket ansetts oförenligt med det allmänna intresset.⁴² Det finns utrymme att diskutera innebörden av rekvisitet ”regelbunden fart för allmän trafik”. Trots att propositionen är bristfällig i sin vägledning talar mycket för att ”regelbunden” syftar på den reguljära flygtrafiken. Enligt Chicagokonventionen⁴³ menas med reguljär flygtrafik (scheduled air service) sådan flygtrafik som utförs enligt en utgiven tidtabell.⁴⁴ Enligt Matte skulle regelbunden fart (*regular line*) kunna vara en periodisk tjänst som utförs enligt en i förväg bestämd tidtabell. Det skulle också kunna vara befordran som genomförs en gång per dag eller en gång per vecka. Likväl skulle det kunna röra sig om befordran där endast datumen för avgång och ankomst är fastställda. Matte ifrågasätter dock om det räcker med att avgångs- och ankomstflygfälten är utsatta i förväg, men att själva flygrutten varierar.⁴⁵ ”Regelbunden fart” förutsätter rimligtvis en viss upprepning samt kontinuitet. Detta torde kräva en i förväg fastställd tidtabell enligt vilken rutten flygs. Avvikningar från rutten, såsom tillfälliga mellanlandningar, torde sakna betydelse för att klassa flygningen som ”regelbunden fart”. Således är en flygning från Visby till Arlanda varje måndag sannolikt regelbunden fart enligt lagens mening. Chartertrafik kan förvisso också ses uppfylla den ovan nämnda regelbundenheten trots att någon egentlig tidtabell inte nödvändigtvis finns. En gränsdragning är dock inte lika betydelsefull, då chartertrafik faller in under en annan grupp av befriade luftfartyg, vilka behandlas under 4.1.3.

Det kan också diskuteras vad som avses med begreppet ”används” i regelbunden fart. Vilken utsträckning av användning som krävs är inte klar. Frågan kan ställas om ett luftfartyg bör vara i faktiskt användning, eller om det räcker med att den blivit hänförd att trafikera en viss rutt, dvs. är ”avsedd” att användas. Luftfartyg i en operatörs flotta används oftast så att de allokeras att trafikera olika rutter som ingår i flygbolagets nätverk. På så sätt utnyttjas kapaciteten maximalt och flexibelt. I praktiken skulle detta kunna innebära att luftfartyget i det tidigare exemplet trafikerar Arlanda och Heathrow, för att därefter följas av en resa till Kastrup. Denna omständighet saknar förmodligen betydelse då man avgör ifall det rör sig om användning för regelbunden fart. I den engelska konventionstexten uttrycks de luftfartyg som är fria från kvarstad som ”aircraft *actually* in service”⁴⁶. Ordvalet tyder på att konventionsskyddet skulle sträcka sig enbart till luftfartyg som är i

⁴² Prop 1938:16 s. 13.

⁴³ Konventionen angående internationell civil luftfart avslutad i Chicago den 7 december 1944.

⁴⁴ *Diederiks-Verschoor*; An Introduction to Air Law s. 15.

⁴⁵ *Matte, Nicolas M.*; Treatise on Air-Aeronautical Law (1981) s. 499.

⁴⁶ min kursivering.

faktisk användning. En strikt tolkning skulle därmed innebära att luftfartyg som tagits åt sidan för underhåll i princip inte skulle kunna åtnjuta kvarstadsskydd. Rent praktiskt kan det påpekas att tiden för underhåll kan variera alltifrån ett par timmar till flera dygn. Man kan också diskutera hur omfattande fördröjning får förekomma mellan två trafikerade rutter. Det förekommer att ett luftfartyg står vid en avgångsport under ett par timmar innan nästa flygning genomförs. Frågan är huruvida luftfartyget då egentligen är i användning. Det kan påstås att ett luftfartyg är i användning när förberedelser för flygningen påbörjas. Dessa förberedelser skulle vidare kunna anses vara påbörjade när den som är rampansvarig (s.k. dispatcher) tar flygplanet under sitt ansvar. Konkret lastande av frakt, baggage, tillförsel av bränsle, samt besättningens anländande skulle då inte i sig krävas. Konventionen lär i vart fall tolkas strikt, vilket även den svenska lagen bör göras.⁴⁷ Som slutsats kan man konstatera att de luftfartyg som är i regelbunden fart, i vart fall är fria från kvarstad under förutsättning att de tidvis återvänder till registreringslandet.⁴⁸

4.1.3 Annan befordran mot vederlag

Kvarstadsfriheten gäller enligt 1 § c även luftfartyg som annars är avsedda för befordran av personer eller gods mot vederlag, då luftfartyget är färdigt att avgå för resan. I dessa fall kan dock kvarstad meddelas om grunden för kvarstaden avser en skuld som uppkommit för resans utförande, eller en skuld som uppkommit under färden. Sådana skulder kunde tänkas vara t.ex. bränslekostnader, avgifter för ramptjänster, routeavgifter, samt landningsavgifter. Ett charterflyg skulle således kunna kvarstadsbeläggas vid t.ex. utebliven betalning av landningsavgifter, trots att luftfartyget är färdigt att avgå. Exempel på luftfartyg som faller in under denna grupp är, utöver det redan nämnda charterflyget, de som används för taxiflyg och fraktflyg, under förutsättning att det inte flyger reguljära rutter. Kvarstadsfriheten för denna grupp av luftfartyg är beroende av villkoret att fartyget är färdigt att avgå för resan. Vad detta rekvisit innebär behandlas nedan.

Enligt Matte kan ”*färdigt att avgå*” tolkas antingen genom att beakta antalet timmar innan start eller själva tidpunkten då luftfartyget, efter att ha erhållit flygtillstånd, lämnar flygfältet.⁴⁹ Andra författare har ansett att ett luftfartyg är färdigt att avgå ”*då luftfartyget tankats samt lastning avslutas och flygbesättningen endast väntar på tillstånd från flygledningen att få avgå*”.⁵⁰ Den sistnämnda tolkningen förefaller rimlig. Ett luftfartyg är sannolikt ”*färdigt att avgå*” då det lastats (baggage, frakt och nödvändigheter),

⁴⁷ Matte, Nicolas M.; Treatise on Air-Aeronautical Law (1981) s. 499.

⁴⁸ Ibid.

⁴⁹ Matte, Nicolas M.; Treatise on Air-Aeronautical Law (1981) s. 500.

⁵⁰ Min översättning från engelska, se Matte, Nicolas M.; Treatise on Air-Aeronautical Law (1981) s. 500 där citering av Riese & Lacour; Précis de droit aérien, Paris 1951 s. 176.

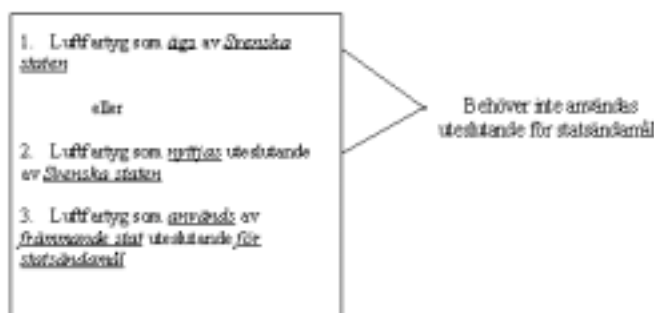
tankats⁵¹, passagerarna är ombord, dörrarna och lastluckorna stängda samt flygbesättningen fått sitt flygtillstånd⁵² och de har slutfört de förberedelser som krävs innan motorstart. Det rör sig med andra ord om stunden innan besättningen begär tillstånd att lämna avgångsporten och starta sina motorer.⁵³

4.1.4 Sammanfattning

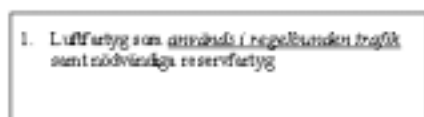
Lagen om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg anger tre grupper av luftfartyg som är fria från kvarstad. Det rör sig om statliga luftfartyg, luftfartyg i reguljär trafik samt luftfartyg som annars är avsedda för befordran av personer eller gods mot vederlag. Dessa grupper av luftfartyg kan sägas huvudsakligen bestå av mer kapitalintensiva luftfartyg, vilket också innebär att de är intressanta som föremål för kvarstad ur borgenärens synpunkt. Luftfartyg som är fria från kvarstad kan presenteras enligt följande:

Kvarstadsbefriade Luftfartyg

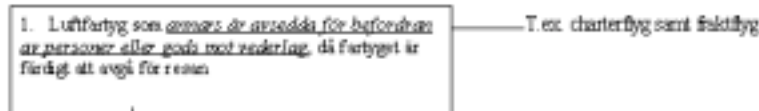
Första gruppen



Andra gruppen



Tredje gruppen



Obs. Kvarstad kan meddelas om åtgärden avser en skuld som uppkommit för resans utförande, eller skuld som uppkommit under själva resan.

⁵¹ Detta är praktiskt taget alltid nödvändigt. Det bör dock uppmärksammas att s.k. ”bränsleplanering” förekommer, dvs. att operatörer undviker att tanka på flygplatser där bränslet är dyrare.

⁵² S.k. “Clearance”.

⁵³ S.k. “Push-back and start-up”.

4.2 Luftfartyg som kan kvarstadsbeläggas

De hittills behandlade grupperna av luftfartyg är inte kvarstadsbefriade ifall kvarstad söks av ägaren som avhänts luftfartyget genom rättsstridig handling (2 § Lag om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg). Det har ansetts att ur billighetssynpunkt ägaren ges möjlighet att återförvärva besittningsrätten till sitt luftfartyg⁵⁴. I sådant fall kan ägaren ansöka om återställandet av besittningen. Undantaget finns förmodligen också på grund av risken att den som använder luftfartyget i ett sådant fall inte avser att återvända. Det stadgas i 15:4 RB att om det framgår i en rättegång, om bättre rätt till viss egendom, att den ena parten olovligen har rubbat motpartens besittning eller vidtagit någon annan olovlig åtgärd beträffande egendomen, får domstolen förordna att besittningen genast skall återställas eller att annan rättelse genast skall ske. Andra luftfartyg som kan kvarstadsbeläggas är de som används för andra ändamål såsom sportflyg och privatflyg.⁵⁵ Det kan vara värt att notera att det trots att privatflygning ofta associeras till luftfart med lätta luftfartyg, behöver detta inte vara fallet. En flygning som utförs med en Cessna 172⁵⁶ eller en Learjet 45⁵⁷ kan båda vara privatflygningar. Men så snart det blir frågan om en flygning mot vederlag, kan kvarstadsfrihet träda in oberoende av storlek på luftfartyget.

För att kvarstad, i det fall där hinder inte föreligger, skall kunna meddelas, skall den som ansöker om åtgärden ställa säkerhet. Enligt 15:6 RB får kvarstad beviljas endast om sökanden hos rätten ställer säkerhet för skada som kan tillfogas motparten. Om sökanden inte kan ställa sådan säkerhet måste han visa synnerliga skäl för sitt anspråk för att rätten kan befria honom från kravet (15:6 1st RB). Staten, kommuner, landsting och kommunalförbund behöver inte ställa säkerhet (15:6 1st RB). Säkerhetens omfattning avgörs enligt 2:25 UB. Denna ovan nämnda skyldighet att ställa säkerhet bör hållas isär från det som behandlas nedan i avsnitt 4.3.

4.3 Undvikande av kvarstad genom säkerhet

Kvarstad på ett luftfartyg, som inte är befriat enligt lagen om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg, kan uttryckligen undvikas genom ställande av säkerhet.⁵⁸ Enligt propositionen kan, då frihet från kvarstad inte föreligger eller om brukaren inte åberopar sådan frihet, kvarstad förebyggas genom ställande av säkerhet.⁵⁹

⁵⁴ Prop. 1938:16 s.13.

⁵⁵ *Matte, Nicolas M.*; Treatise on Air-Aeronautical Law (1981) s. 499.

⁵⁶ Max startvikt= 1,111 kg, http://skyhawk.cessna.com/spec_gen.shtml.

⁵⁷ Max startvikt= 9,299kg,

http://www.bombardier.com/en/3_0/3_2/pdf/Learjet_45_Fact_Sheet_en.pdf.

⁵⁸ Lag (1939:6) om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg, 2§ 2st.

⁵⁹ Prop. 1938:16 s. 13.

Propositionen anger brukaren som den som bör åberopa frihet från kvarstad eller ställa säkerhet för att undvika densamma. Föremål för kvarstad är dock gäldenärens egendom. Denna kvarstadsbelagda egendom kan borgenären sedan få realiserad genom utmätning.⁶⁰ Vid t.ex. hyres- och leasingförhållanden stannar dock äganderätten kvar hos hyresgivaren eller leasegivaren.⁶¹ Flera leasingavtal innehåller dessutom också villkor som uttryckligen förbjuder leasetagaren att förfoga över egendomen, dvs. kräver en viss lojalitet mot leasegivaren.⁶² Ett leasat luftfartyg kan således i princip inte vara föremål för kvarstad för leasetagarens (dvs. brukarens) skulder vid fordringsanspråk, då ett leasingavtal enbart är ett avtal om nyttjanderätt där äganderätten inte övergår.⁶³ Millqvist konstaterar dock beträffande ett leasingbolags möjligheter att bibehålla äganderätten vid konkurs och utmätning, att äganderätten kan lida inskränkning beroende på hur avtalet klassificeras. Ifall ett leasingavtal anses utgöra ett avbetalningsköp och inte en nyttjanderättsupplåtelse, medför detta en något svagare ställning för leasingbolaget. I sådant fall skall kunden (alternativt konkursboet) tillgodoräknas objektets värde medan leasingbolaget tillräknas resterande, ej betald del av ”köpeskillingen”.⁶⁴ I det fall då leasingbolaget behandlas som uthyrare innebär det att bolagets äganderätt är ovillkorlig och oberoende av hur mycket eller litet kunden betalat av de samlade leasingavgifterna.⁶⁵

Enligt 2 § 1 st. lagen om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg skall kvarstad upphöra att gälla då säkerhet ställs, även om kvarstaden inte beviljats till säkerhet för fordran. Bestämmelsen syftar med andra ord på kvarstad för bättre rätt till viss egendom. En uttrycklig bestämmelse om att kvarstad som gäller till säkerhet för fordran skall upphöra, om det ställs en tillräcklig säkerhet, har ansetts obehövlig då det följer av andra regler i svensk rätt att så är fallet.⁶⁶ Det följer av 15:8 RB att en åtgärd som har beviljats enligt 1, 2 eller 3 §§ skall omedelbart hävas, om säkerhet, som tillgodoser ändamålet med åtgärden, ställs eller det annars ej längre finns skäl för åtgärden.

Säkerheten som ställs anses tillräcklig då den täcker fordringsbeloppet samt kostnader, och då den avser uteslutande betalning av båda (2 § 2 st. lag om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg). Ifall luftfartygets värde är lägre än fordringsbeloppet (och kostnaderna) skall säkerheten täcka detta värde (2 § 2 st. lag om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg).

⁶⁰ Ekelöf, Bylund, Boman: Rättegång – tredje häftet s. 10.

⁶¹ Martinsson, Jonas: Rättigheter i luftfartyg – Det sakrättsliga skyddet för rättigheter i luftfartyg vid objektbaserad finansiering och leasing s. 11.

⁶² Ibid.

⁶³ Ibid.

⁶⁴ Millqvist, Göran; Finansiell leasing s. 260.

⁶⁵ Ibid.

⁶⁶ Göran Karlstedt i Karnov 2001/02 s. 2147.

4.4 Verkan av kvarstad

Kronofogdemyndigheten skall genast underrätta inskrivningsmyndigheten, dvs. inskrivningsdomaren i Stockholms domsaga, samt Luftfartsverket då ett luftfartyg kvarstadsbelagts (15:5 UF). Kvarstaden skall antecknas i inskrivningsboken enligt 41 § 1 st. lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg (InskrvL) och utgör därefter ett hinder för inteckning enligt 12 §.

Kvarstad skall i princip inte leda till försäljning, men egendomen kan enligt 16:14 3 st. UB undantagsvis säljas efter begäran av part om egendomen hastigt faller i värde eller kräver allför kostsam vård.⁶⁷ Den andra parten skall höras enligt 15:8 UF innan så sker. Luftfartyg torde inte falla inom bestämmelsens tillämpningsområde. Visserligen är det kostsamt för en flygoperatör ifall ett luftfartyg står oanvänt, men det rör sig i dessa fall om bortfallet av driftintäkter, och inte om att luftfartyg i sig skulle vara kostsamma att vårda.

4.4.1 Begränsning i förfoganderätt och rådighet

Kvarstad medför att gäldenären inte får överlåta egendomen, eller till skada för sökanden förfoga över den på annat sätt, om inte kronofogdemyndigheten medger det av särskilda skäl (16:14 UB). Kronofogdemyndigheten kan medge undantag då t.ex. gäldenären pantförskriver egendomen till kvarstadsborgenären.⁶⁸ Förfogandeförbudet är mer långtgående än vid utmätning. Orsaken till överlåtelseförbudet är att egendomen efter överlåtelsen inte längre skulle vara tillgänglig för utmätning för sökandens fordran.⁶⁹ Enligt 6:4 UB behöver dock kvarstad inte nödvändigtvis medföra att egendomen tas i förvar eller att någon annan åtgärd vidtas. Gäldenären kan medges rätt att nyttja kvarstadsbelagd egendom i samma utsträckning som utmätt egendom.⁷⁰

4.4.2 Förhållandet till tredje man

Reglerna om förhållandet till tredje man vid utmätning är även tillämpliga vid kvarstad. Här menas med andra ord själva grundförutsättningarna för utmätning, presumtionen om äganderätt, samt kravet på utredning ifall någon presumtion inte blir tillämplig.⁷¹ Det rör sig alltså om reglerna genom vilka kronofogdemyndigheten fastställer gäldenärens äganderätt till viss egendom. Ifall egendom överlåts efter att den kvarstadsbelagts gäller överlåtelsen i princip inte mot kvarstadsborgenären. Godtrosförvärv kan

⁶⁷ *Walin m.fl.*; Utsökningsbalken – En kommentar s. 637.

⁶⁸ Op. cit. s. 635, *Riksskatteverket*: Utsökning s. 255.

⁶⁹ *Gregow, Torkel*: Utsökningsrätt s. 288.

⁷⁰ *Riksskatteverket*: Utsökning s. 255.

⁷¹ *Gregow, Torkel*: Tredje mans rätt vid utmätning s. 483.

dock ske i vissa fall, exempelvis kan ett registrerat skepp godtrosförvärvas innan kvarstaden antecknats i skeppsregistret.⁷² Frågan är om samma gäller luftfartyg då registreringen inte har samma sakrättsliga verkan som vid registrering av skepp. Kvarstad på luftfartyg skall dock antecknas i inskrivningsboken på liknande sätt som för skepp. Då lös egendom överlåts men tradition eller denuntiation inte skett, d v s att sakrättsligt skydd mot överlåtarens borgenärer inte uppkommit, kan egendomen sannolikt fortfarande tas i anspråk genom kvarstad för överlåtarens skulder. Propositionen till UB framför att kvarstad för fordran hos överlåtare skall kunna läggas på den överlåtna egendomen, om denna inte har blivit sakrättsligt skyddad mot överlåtarens borgenärer.⁷³ För luftfartyg skulle detta innebära att tradition eller denuntiation skett. Då presumptionen om äganderätt vid utmätning även är tillämplig vid kvarstad, kan frågan ställas vilken betydelse det skulle ha om förvärvaren hinner registreras som ägare i luftfartygsregistret.

Efter att kvarstad meddelats får gäldenären inte, utan kronofogdemyndighetens medgivande, överlåta luftfartyget, vilket utesluter ett fullgörande av en överlåtelse som skett innan kvarstadsbeslutet (16:14 UB). Tredje man som påstår att ett kvarstadsbelagt flygplan tillhör honom är dock oförhindrad att väcka talan om bättre rätt till luftfartyget gentemot gäldenären eller kvarstadssökanden.⁷⁴ Ett överklagande av beslutet om vilken egendom som kvarstadsbelagts skall göras inom tre veckor från det att beslutet delgivits (18:7 5 st. UB). Lösande av tvist om äganderätt till kvarstadsbelagd egendom bör uppskjutas tills utmätning eventuellt har beslutats.⁷⁵

Vad gäller panträters ställning kan det konstateras att med panträtt följer särskild förmånsrätt, vilket innebär att förmånsrätten gäller både vid utmätning och konkurs.⁷⁶ En borgenär som har särskild förmånsrätt i ett luftfartyg på grund av panträtt behöver inte själv ha fått utmätning för att förmånsrätten skall beaktas vid utmätning för en annan borgenärs fordran.⁷⁷

Kvarstad för en fordran hindrar inte att egendomen utmäts eller beläggs med kvarstad för annan fordran (16:15 UB). Om det finns någon annan egendom att tillgå skall dock denna i första hand tas i anspråk, om inte fordran för vilken kvarstaden söks är förenad med särskild förmånsrätt i den kvarstadsbelagda egendomen.

Det faktum att en kvarstadsborgenär beviljats kvarstad medför inte att han får förmånsrätt.⁷⁸ Undantaget är då luftfartyget belagts med kvarstad för en

⁷² *Gregow, Torkel*; Utsökningsrätt s. 356.

⁷³ Prop. 1980/81:8 s. 803.

⁷⁴ *Gregow, Torkel*: Tredje mans rätt vid utmätning s. 483.

⁷⁵ *Gregow, Torkel*: Utsökningsrätt s. 354.

⁷⁶ *Walin m.fl.*; Förmånsrätt, lönegaranti, kvittning mot lön m.m. s. 15.

⁷⁷ Op. cit. s. 16.

⁷⁸ Op. cit. s. 97.

fordran, och senare utmäts för en annan fordran, vilken inte är förenad med särskild förmånsrätt. I det fallet anses luftfartyget samtidigt utmätt för kvarstadsborgenärens fordran (16:15 2 st UB).⁷⁹ Regeln har som syfte att undvika oönskade verkningar vid konkurrens mellan kvarstadsborgenären och den som sökt utmätningen.⁸⁰ Utan kvarstaden skulle egendomen kanske inte ha varit tillgänglig.⁸¹ Om inte utmätningborgenärens fordran är kopplad till särskild förmånsrätt, delar kvarstadsborgenären och utmätningborgenären luftfartygets värde i förhållande till sina fordringar. I annat fall får kvarstadsborgenären nöja sig med eventuellt överskott efter det att den utmätningssökande borgenären fått sin fordran betald.⁸²

4.5 Analys

4.5.1 Behovet av kvarstadsfrihet

Möjligheten att belägga ett luftfartyg med kvarstad är begränsat. I den grupp av luftfartyg som är kvarstadsbefriade ingår de mest kapitalintensiva luftfartygen. Då man diskuterar behovet av kvarstadsfrihet för luftfartyg bör de olika intressen som kolliderar uppmärksammas. Borgenären har dels ett behov av att kunna säkerställa verkställigheten av en kommande dom, medan gäldenären har ett intresse av att kunna nyttja luftfartyget utan avbrott. Förhållandet kan också ses som en konflikt mellan det allmännas och den enskilda borgenärens intresse. Det framgår av de föregående avsnitten att det allmännas intresse har givits större vikt vid utformandet av reglerna om kvarstadsfrihet för luftfartyg. Vissa grupper av luftfartyg har undantagits från de sedvanliga reglerna om kvarstad vid civila tvister. Det kan med fog ifrågasättas huruvida dagsläget kännetecknas av samma behov att undanta vissa grupper av luftfartyg som mot slutet av -30 talet då lagen om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg tillkom.

Flygbolagens främsta tillgångar utgörs oftast av själva flygplansflottan. Förutom att verksamheten centrerar kring luftfartygen, har de även stort värde som säkerhetsobjekt. Trots att kvarstadsfriheten inte utgör hinder för utmätning, bör en borgenär med fördel vara medveten om denna inskränkning. Flygbranschen har, som alla branscher, sin del av företag vars stabilitet eller solvens kan ifrågasättas. Därför är det inte helt otänkbart att bortfallet av ett provisoriskt skydd för verkställigheten av en kommande dom kan få icke-önskvärda konsekvenser. Möjligheten att använda sig av kvarstadsbeslutet som påtryckningsmedel finns exempelvis inte.⁸³ Då en borgenär inte kan, via en summarisk och snabb prövning, söka kvarstad, och på så sätt indirekt påverka gäldenären, finns det teoretiskt sett mer

⁷⁹ Op. cit. s. 98.

⁸⁰ Peter Löfmarck i Karnov 2001/02 s. 3324.

⁸¹ Ibid.

⁸² Ibid.

⁸³ Se *Westberg, Peter*; "Civilprocessuella säkerhetsåtgärder – ett instrument för konfliktlösning?", SvJT 1990 s. 161-176.

”spelutrymme” för en gäldenär som är ovillig att betala sina fordringar direkt.

Det kan också anföras att Romkonventionen, som lagen bygger på, i sig är föråldrad. Konventionen skapades då flyget höll på att utvecklas som transportmedel. I begynnelsen var flygindustrin ömtålig, och regler för att underlätta industrins utveckling ansågs vara nödvändiga. Det uppmärksammades tidigt att flygindustrin hade ett stort potential som transportmedel. Behovet av att skydda det allmännas intresse genom att befria vissa luftfartyg från kvarstad kan tyckas mindre framträdande i dagsläget. Regler som erbjuder resenärerna ersättning, bland annat på grund av förseningar, skapar balans i olägenheten av att ett fartyg skulle tas ur bruk.⁸⁴ Å andra sidan framstår det fortfarande som viktigt att postbefordran kan genomföras utan onödiga uppehåll. Inte sällan sker sådan postbefordran med den reguljära lufttrafiken vilket talar för att dessa luftfartyg ostört kan användas för det ändamål det är avsedda för, och på så sätt tjäna den allmänna nyttan.⁸⁵

Rättegångsbalkens regler om kvarstad har dock vissa inbyggda skyddsmekanismer för att undvika missbruk av institutet. Ett kvarstadsbeslut föregås av en prövning av rätten därtill och en sökande skall ställa säkerhet för att täcka eventuella kostnader (15:6 RB). Det kan därför tyckas att det i de fall då kvarstad meddelats har varit befogat att tilldela borgenären ett provisoriskt skydd i väntan på själva domen. Måhända skulle en kompromiss, mellan full möjlighet till kvarstad och frihet från åtgärden, vara en alternativ lösning. En operatör skulle kunna ges möjlighet att bruka ett kvarstadsbelagt luftfartyg i den vanliga verksamheten, men annan förfogande rätt, såsom försäljning eller leasing, skulle vara begränsad. Dock synes detta inte vara någon användbar lösning, på grund av det faktum att kvarstad har som uttryckligt syfte att minska gäldenärens möjligheter att undanskaffa egendom. Även om krav skulle ställas, på att luftfartyget återvänder till sitt huvudsakliga verksamhetsflygfält vid fastställda tidpunkter, skulle kvarstadsinstitutets syfte ändå vattnas ur.

4.5.2 Romkonventionens ratificering

En av Romkonventionens brister är att den endast ratificerats av 22 stater, däribland saknas Storbritannien och USA.⁸⁶ Luftfartyg som i konventionsstater är fria från kvarstad åtnjuter inte samma frihet i icke-konventionsstater. På så sätt finns en möjlighet att kringgå Romkonventionens regelsystem. Genom att koppla en fordran till ett forum i exempelvis Storbritannien, får en borgenär tillgång till en kvarstadsmöjlighet som annars skulle varit utesluten. Denna möjligheten har

⁸⁴ T.ex. Warsawa konventionens regler om ersättning vid försening i artikel 19, samt Rådets Förordning 295/91.

⁸⁵ Se *Videla Escalada, Federico N.* : Aeronautical Law s. 172.

⁸⁶ *Diederiks-Verschoor*; An Introduction to Air Law s. 171.

utnyttjas av EUROCONTROL, som är en internationell organisation där medlemsstaterna samarbetar över användningen av det övre luftrummet för lufttrafik ändamål. I praktiken innebär detta att det övre luftrummet i Europa administreras av EUROCONTROL, som också ansvarar för flygledningen. Verksamheten finansieras genom s.k. routeavgifter (route charges).⁸⁷ EUROCONTROL har drivit in fordringar på routeavgifter genom att använda sig av ett kvarstadsliknande förfarande i Storbritannien. Detta har väckt en debatt i tidningen *Air & Space Law*, där legitimiteten av detta tillvägagångssätt har diskuterats.⁸⁸ Diskussionen har dock närmast utgått ifrån frågan EUROCONTROL:s behörighet att driva in fordringar på detta sätt enligt EUROCONTROL-konventionen⁸⁹. EUROCONTROL:s tillvägagångssätt belyser inte desto mindre den konkreta möjligheten att kringgå Romkonventionens regelsystem genom s.k. forum shopping. EUROCONTROL hävdar att det är viktigt att effektivt driva in fordringar på routeavgifter på grund av att lufttrafikoperatörer erbjuder trafikjänster trots eventuella betalningsförsummelser.⁹⁰ Vissa menar också att de operatörer som försummar sina betalningar eventuellt konkurrerar under andra villkor jämfört med konkurrenterna.

Ett annat exempel på möjligheten att kringgå Romkonventionens kvarstadsregler inträffade under Swissairs finansiellakris, stunden innan konkurs inträdde. Vissa av bolagets flygplan belades med kvarstad vid London-Heathrow flygplats på grund av uteblivna betalningar av landningsavgifter. Det framkom också vid samma tidpunkt att bolaget ställde in flygningar till Bryssel i Belgien för att undvika kvarstad av sina luftfartyg där.⁹¹ EUROCONTROL:s agerande samt dessa sistnämnda exempel antyder att man genom Romkonventionen inte lyckats skapa ett enhetligt skydd på internationell nivå för de luftfartyg som enligt konventionen skall vara fria från kvarstad. Möjligheten finns för gäldenärer i stater som ratificerat Romkonventionen att kringgå konventionens kvarstadsfrihetsregler. Det är även rimligt att anta att detta är en omständighet som också medvetet utnyttjas inom flygbranschen.

⁸⁷ Op. cit. s. 49.

⁸⁸ Se bl.a. *Moussé, Jean*; "The Recovery of Route Charges and the Exercise of the Right of Detention in the United Kingdom", *Air & Space Law*, vol. XX number 3 1995 och *Hertwig, Askan*; "EUROCONTROL's Exercise of Detention Rights in the United Kingdom Illegal?", *Air & Space Law*, vol XX number 6 1995.

⁸⁹ Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation – Eurocontrol, Bryssel den 13 december 1960.

⁹⁰ *Moussé, Jean*; "The Recovery of Route Charges and the Exercise of the Right of Detention in the United Kingdom", *Air & Space Law*, vol. XX number 3 1995 s.138.

⁹¹ <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/1575513.stm> .

5 Utmätning

5.1 Allmänt

Enligt huvudregeln kan en exekutionstitel i regel inte läggas till grund för verkställighet mot annan än den som i exekutionstiteln ålagts förpliktelsen.⁹² I de fall då en fordran fastställts att utgå ur viss specificerad egendom kan exekutionstiteln verkställas även mot ny ägare. Exempelvis kan en fordran som fastsällts att utgå i lös egendom på grund av panträtt utmätas även hos ny ägare.⁹³ En fordran fastställd i en exekutionstitel kan också överlåtas, och förvärvaren av anspråket kan söka utmätning på grund av samma exekutionstitel. Förvärvet måste förvisso kunna styrkas.⁹⁴

För att egendom skall kunna utmätas gäller enligt huvudregeln att den också skall kunna överlåtas (5:5 1 st. UB). Emellertid får egendom som gäldenären förvärvat på kredit, under förbehåll om återtaganderätt för kreditgivaren, utmätas fastän egendomen på grund av kreditavtalet inte får överlåtas (5:5 2 st. UB). Huruvida ett överlåtelseförbud får sakrättslig verkan avgörs enligt civilrättsliga regler.⁹⁵ Vidare gäller det för lös egendom att den endast får utmätas om egendomen är *tillgänglig* vid förrättningen, eller om egendomen på grund av *registrering* kan identifieras och då det inte föreligger hinder mot säkerställande av utmätningen (4:7 UB). Ett svenskt registrerat luftfartyg kan emellertid utmätas trots att hinder mot säkerställande av utmätningen föreligger (4:7 2 st. UB). Det är därmed möjligt att utmäta ett svenskt luftfartyg som befinner sig på resa utomlands genom s.k. *distansutmätning*.⁹⁶ Ett luftfartyg som utmätts genom distansutmätning skall säkerställas så snart hindret bortfallit (6:1 2 st. UB). Detta innebär i praktiken att så snart luftfartyget återvänder till Sverige bör ett säkerställande ske. Om luftfartyget utmätts i annan stat, innan kronofogdemyndigheten kunnat säkerställa den svenska utmätningen skall den utländska utmätningen gälla som panträtt (4:30 2 st. sista meningen UB).

Kronofogdemyndigheten skall genast underrätta inskrivningsmyndigheten och Luftfartsverket när ett svenskt registrerat luftfartyg, eller in-tecknade reservdelar till ett sådant luftfartyg, har utmätts (6:20 p 1 UF). Samma gäller då andel eller villkorlig äganderätt till registrerat luftfartyg eller in-tecknade reservdelar utmäts. Utmätningen skall antecknas i in-teckningsregistret enligt 41 § InskrvL och utgör därefter hinder för ny in-teckning enligt 12 §. Ifall domstolen eller kronofogdemyndigheten fastställer att en förfallen

⁹² Gregow, Torkel; Utsökningsrätt s. 95.

⁹³ Op. cit. s. 96.

⁹⁴ Ibid.

⁹⁵ Walin m.fl.; Utsökningsbalken – En kommentar s. 221.

⁹⁶ Peter Löfmarck i Karnov 2001/02 s.3290.

fordran skall utgå med särskild förmånsrätt i registrerat luftfartyg eller intecknade reservdelar till luftfartyg, skall det anses omedelbart utmätt (4:27 UB). Även i detta fall skall luftfartyget eller intecknade reservdelarna säkerställas, under förutsättning att försäljning begärts, eller ett särskilt yrkande om säkerställande framställts (6:1 3 st UB).⁹⁷ Försäljning skall i så fall begäras hos kronofogdemyndigheten inom två månader från det att beslutet eller utslaget vann laga kraft (4:27 2 st UB).

Tillbehör till luftfartyg får inte utmätas skilt för sig (4:6 2 st UB). Bestämmelsen har som syfte att tillgodose intecknings- och andra förmånsrättsinnehavares intressen.⁹⁸ Egendomen förutsätts ha ett större värde som en helhet än vad de olika delarna skulle ha skilt för sig. Dessutom kan ianspråktagandet av endast en enhet omöjliggöra eller försvåra användandet av den resterande delen av egendomen, samt leda till en värdeförstöring av den.⁹⁹ För luftfartyg innebär detta att exempelvis motorer inte kan utmätas enskilt. Det råder liten tvekan om att ett luftfartyg utan motorer skulle sakna samma värde som ett komplett luftfartyg. Förutom att motorer är väsentliga komponenter för driften av ett luftfartyg, vars saknad sänker objektets värde, kan luftfartyget inte heller generera inkomster utan dem. Om en inteckning i ett luftfartyg omfattar även reservdelar, får inte heller reservdelarna utmätas skilt för sig, i vart fall inte utan inteckningshavarens samtycke (4:6 3 st UB). Tillgångarna får dock, inte heller i detta fall, skiljas utan särskilda skäl. Kronofogdemyndigheten skall alltså pröva huruvida det är lämpligt att reservdelar utmäts skilt för sig, inteckningshavarens samtycke till trots.¹⁰⁰

Ett registrerat luftfartyg eller intecknade reservdelar till luftfartyg får, endast om sökanden begär det, utmätas för fordran som inte är förenad med särskild förmånsrätt i egendomen (4:5 UB). Bestämmelsen grundar sig på det faktum att egendomen lätt kan bli osåld på grund av att skyddsbeloppet inte uppnås. Ett luftfartyg skall därför inte tas i anspråk om inte sökanden begärt det.¹⁰¹ Det kan här påminnas om att en fordringsägare, enligt svensk rätt, erhåller panträtt i ett luftfartyg då inteckning i fartyget meddelats (14 § Lag (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg (InskrL). Panträtten omfattar förutom flygplanskroppen även motorer, propellrar, radioutrustning, instrument och andra tillbehör oavsett om de är anbragda i luftfartyget eller tillfälligt skilda från det (14 § 2 st. InskrL). Således kan flygplansmotorer enligt svensk rätt inte vara föremål för inteckning skilt för sig på grund av att de blir tillbehör så snart de tillfogas luftfartyget (14 § 2 st. InskrL e contrario).

⁹⁷ *Walin m.fl.*; Utsökningsbalken – En kommentar s. 237.

⁹⁸ *Op. cit.* s. 131.

⁹⁹ *Gregow, Torkel*; Utsökningsrätt s. 104.

¹⁰⁰ *Walin m.fl.*; Utsökningsbalken – En kommentar s. 131.

¹⁰¹ *Op. cit.* s. 130.

Generellt kan det vidare konstateras att utmättningsbeslutet inte medför att borgenären får panträtt i den ianspråktaga egendomen.¹⁰² Beslutet medför dock förmånsrätt i egendomen enligt 8 § FRL. För luftfartyg, eller intecknade reservdelar till luftfartyg, inträder denna förmånsrätt först då ärendet angående anteckning om utmätningen tas upp på inskrivningsdag (4:30 2 st UB). Om en inteckning söks på samma inskrivningsdag eller senare som ett ärende angående anteckning om utmätningen tagits upp, har förmånsrätt på grund av utmätning företräde (9§ 3 st. FRL). Detta betyder att en inteckning som söks efter utmättningsbeslutet, men innan utmättningsärendet tagits upp hos inskrivningsdomaren vid Stockholms domsaga, får högre prioritet än utmätningen.¹⁰³ Förmånsrätten som medföljer utmätningen innebär att sökanden får rätt till betalning ur egendomen framför gäldenärens övriga oprioriterade borgenärer. Det framgår emellertid ur 9 § 1 st. FRL att förmånsrätt på grund av utmätning går efter andra särskilda förmånsrätter. Detta innebär att en sökande, vars fordran är förenad med t. ex. panträtt, får inte en bättre ställning genom den förmånsrätt som utmätningen medför.¹⁰⁴ Förmånsrätt på grund av utmätning gäller även vid konkurs.¹⁰⁵

En borgenär som har sin fordran förenad med särskild förmånsrätt, d v s har panträtt i ett luftfartyg, har rätt att få egendomen vari panträtten gäller utmätt enligt 4:4 UB. Det är dock igen skyldighet att i första hand hålla sig till egendom där förmånsrätten gäller.¹⁰⁶ Ifall två utmätningssökanden konkurrerar med varandra, har den som har särskild förmånsrätt i princip en skyldighet att hålla sig till den egendom där förmånsrätten gäller. Enligt 4:4, 2 meningens UB får nämligen annan tillgång inte utmätas för fordringen om det är till skada för annan sökande, d v s att den senare inte får fullbetalning.¹⁰⁷

5.2 Exekutionsunderlaget

Exekutionsunderlaget vid utmätning utgörs endast av egendom som tillhör gäldenären.¹⁰⁸ De problem som kan uppstå då det avgörs vilken egendom som anses tillhöra gäldenären består huvudsakligen av antingen rättsfrågor eller bevisfrågor. För rättsfrågornas del kan det vara frågan om fall där egendomen ostridigt sålts, men oklarhet råder huruvida äganderätten övergått (egendomen har t.ex. sålts med äganderättsförbehåll) eller huruvida sakrättsligt skydd uppkommit (t.ex. köparen har inte hunnit få saken i sin

¹⁰² *Gregow, Torkel*; Utsökningsrätt s. 197.

¹⁰³ *Walin m.fl.*; Utsökningsbalken – En kommentar s. 194.

¹⁰⁴ *Gregow, Torkel*; Utsökningsrätt s. 197.

¹⁰⁵ *Ibid.*

¹⁰⁶ *Walin m.fl.*; Utsökningsbalken – En kommentar s. 129.

¹⁰⁷ *Op. cit.* s. 130.

¹⁰⁸ *Håstad, Torgny*; Sakrätt avseende lös egendom s. 106.

besittning).¹⁰⁹ Dessa situationer löses genom sakrättsliga regler. Bevisfrågor kan däremot uppkomma då exempelvis en tredje man hävdar att han har separationsrätt till egendom som gäldenären besitter. För dessa fall, då äganderättsförhållanden till egendomen inte kan tillförlitligt utredas, innehåller UB bevisregler som kan tillgripas.¹¹⁰

5.2.1 Presumptionsregeln

4:17 UB ställer ett beviskrav, enligt vilket lös egendom får tas i mät om det ”framgår” att den tillhör gäldenären.¹¹¹ Huvudregeln för lös egendom är enligt 4:18 UB att gäldenären anses äga den egendom som han har i sin besittning. UB innehåller beträffande luftfartyg en kompletterande bestämmelse i 4:18 2 st. Enligt regeln presumeras *ett registrerat* luftfartyg tillhöra gäldenären om denne är *inskriven som ägare* och det inte framgår att egendomen tillhör någon annan. Denna presumptionsregel gäller även luftfartyg som är registrerade i främmande stat (1:8 UB), samt för ideell andel i luftfartyg och villkorlig äganderätt till luftfartyg, eller andel däri (1:10 UB). Om själva inskrivningen är förenad med villkor, skall detta beaktas.¹¹² Exempelvis skall ett innehav av ett registrerat luftfartyg på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, antecknas i luftfartygsregistret enligt 2:10 1 st. luftfartslagen. Presumptionsregeln innebär i praktiken att det åligger den tredje man som vill freda egendom från utmätning att styrka de omständigheter som medför att han är ägare till egendomen.¹¹³

Då presumptionsregeln i 4:18 2 st. specifikt begränsas till att gälla registrerade luftfartyg torde icke-registrerade luftfartyg falla in under den vanliga regeln i 4:18. Det råder i princip ingen registreringsplikt beträffande luftfartyg i Sverige, registrering beaktas snarare som en rättighet. I praktiken krävs dock registrering i luftfartygsregistret ifall ett luftfartyg skall användas.¹¹⁴ Därmed finns det teoretiskt sett en möjlighet att ett luftfartyg som utmäts inte är registrerat.

Orsaken till att UB:s presumptionsregel grundar sig på vem som står inskriven som ägare istället för på vem som har besittning, har sannolikt ett praktisk skäl. Ett besittningskrav skulle vara mindre praktiskt, dels på grund av luftfartygens storlek, men också på grund av att hangarutrymmen där fartyg kan förvaras är begränsade.

Trots att en inskrivning i luftfartygsregistret ansetts grunda presumption om äganderätt i samband med utmätning, har en sådan inskrivning dock igen

¹⁰⁹ *Håstad, Torgny*; Sakrätt avseende lös egendom s. 106.

¹¹⁰ *Ibid.*

¹¹¹ *Walin m.fl.*; Utsökningsbalken – En kommentar s. 154.

¹¹² *Op. cit.* s. 164.

¹¹³ *Håstad, Torgny*; Sakrätt avseende lös egendom s. 107.

¹¹⁴ SOU 1997:122 s. 79.

sakrättslig verkan. I Sverige saknas möjlighet till sakrättsligt skydd för äganderätt genom inskrivning enligt InskrL eller genom anteckning i luftfartygsregistret.¹¹⁵ Hur sakrättsligt skydd erhålls är i viss mån omtvistat, men den allmänna uppfattningen torde vara att luftfartyg måste traderas till förvärvaren. Luftfartyg betraktas alltså som lösa saker, för vilka som huvudregel gäller, att det krävs besittningsövergång för att skydd mot säljarens borgenärer skall inträda.¹¹⁶ Det räcker med andra ord inte att ett överlåtelseavtal träffats. Denna regel, som benämns traditionsprincipen, innebär generellt att så länge en lös sak finns kvar i överlåtarens besittning, är köparen inte skyddad mot att saken tas i anspråk genom utmätning eller konkurs (se dock presumtionsregeln i UB för registrerade luftfartyg ovan).¹¹⁷ Traditionskravet torde kunna ersättas av denuntiation i de fall där fartyget befinner sig hos tredje man.¹¹⁸ Dock är det sannolikt inte möjligt att undgå traditionskravet genom att följa registreringsförfarandet i lösöreköpslagen. Osäkerheten gällande tillämpligheten av lösöreköpslagen på luftfartyg har sin grund i ett uttalande i propositionen till lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg. Där konstaterades att lösöreköp inte skulle vara tillämpligt på luftfartyg, närmast då dessa, oavsett storlek, alla är inteckningsbara.¹¹⁹

Beträffande presumtionsregeln i 4:18 2 st. UB framgår det i propositionen att en inskrivning i luftfartygsregistret ansetts vara tillräckligt betryggande för att grunda en presumtion om äganderätt i utmätningssammanhang, trots att anteckningen om äganderätt inte har någon nämnvärd sakrättslig betydelse. Denna uppfattning verkade vila starkt på förväntningen om att reglerna gällande inskrivning av äganderätt till luftfartyg skulle bli ändrade, inom en inte alltför avlägsen framtid, till att närmare överensstämma med vad som gäller för skepp.¹²⁰ Någon sådan reform har dock ännu inte genomförts. Som vidare stöd för valet av presumtionsregeln för luftfartyg konstaterades i propositionen att en ansökan om registrering, som ägaren av ett luftfartyg gör, skall åtföljas av en utredning till styrkande av hans rätt enligt 2:5 luftfartslagen.¹²¹ Vid tiden för propositionens utarbetande gällde dessutom, att om en ändring beträffande äganderätten blev aktuell, var såväl den nya som den tidigare ägaren skyldiga att ofördröjligen anmäla detta. Stadgandet som fanns i 2:7 1 st. luftfartslagen har dock numera upphävts. I propositionen påmindes ytterligare om den anmälningsskyldighet som finns för dem som träffar ett avtal om kreditköp med ett förbehåll om återtaganderätt.¹²² Ett sådant innehav skall antecknas i luftfartygsregistret enligt 2:10 luftfartslagen.

¹¹⁵ Henrik Kjellin i Karnov 2001/02 s. 2125.

¹¹⁶ *Håstad, Torgny*; Sakrätt avseende lös egendom s. 41.

¹¹⁷ Op. cit. s. 51.

¹¹⁸ Henrik Kjellin i Karnov 2001/02 s. 2125.

¹¹⁹ Prop. 1955:13 s. 130.

¹²⁰ Prop. 1980/81:8 s. 426.

¹²¹ Prop. 1980/81:8 s. 425.

¹²² Ibid.

5.2.2 Brytande av presumtionen

Enligt 4:18 2 st. UB kan presumtionen brytas om det framgår att egendomen tillhör annan än den som är inskriven som ägare. Kravet är med andra ord att gäldenären redan står som inskriven ägare. En ansökan om inskrivning är inte tillräcklig, om den inte hunnits bifallas.¹²³ Jämförelsevis kan det konstateras att för skeppsegendom gäller den s.k. inskrivningsprincipen för uppkomsten av det sakrättsliga skyddet.¹²⁴ Inskrivningen utgör därför ett mycket starkt stöd för att den inskrivne är ägare till ett visst skepp. För luftfartyg är stödet dock inte lika starkt, då inskrivningen saknar samma sakrättsliga betydelse. Följaktligen krävs det inte lika mycket för att det skall anses framgå att ett luftfartyg tillhör annan än den inskrivne ägaren. Det bör ändå ställas relativt stora krav på bevisningen för att presumtionen skall brytas.¹²⁵

I de fall då presumtionsregeln inte blir tillämplig kan dock de förvärvshandlingar som inskrivningsansökan grundas på läggas till grund för en prövning av utmätning enligt UB 4:17.¹²⁶ Ifall någon annan än gäldenären är inskriven som ägare kan utmätning också prövas enligt UB 4:17.¹²⁷ Detta var fallet i RH 1982:138 där frågan om brytandet av presumtionen var aktuell. I fallet kunde utmätning av ett luftfartyg för mannens skulder inte ske då hustrun var antecknad som ägare i luftfartygsregistret.

I målet överklagades kronofogdemyndighetens utmättningsbeslut av hustrun hos länsstyrelsen. Länsstyrelsen upphävde utmätningen varefter kronofogdemyndigheten begärde fastställelse av utmätningen hos hovrätten. Hovrätten lämnade kronofogdemyndighetens besvär utan bifall med motiveringen att staten inte åberopat tillräcklig bevisning för att luftfartyget skulle tillhöra mannen. Kronofogdemyndigheten argumenterade att luftfartyget, enligt planets resedagbok, brukats regelmässigt av gäldenären. Genom detta försökte kronofogdemyndigheten göra gällande att de av hustrun åberopade fångeshandlingarna skulle vara upprättad i efterhand och således utgöra ett skenavtal. Kronofogdemyndigheten menade att trots att ett antal institutioner, däribland luftfartsverket, förmåtts att uppta hustrun som ägare på basen av fångeshandlingarna hade det inte funnits anledning för dessa institutioner att pröva det faktiska äganderättsförhållandet. Denna ståndpunkt tyder på att kronofogdemyndigheten ansåg att, trots att en ansökan om inskrivning av äganderätt enligt 2:5 luftfartslagen skall åtföljas av en utredning till styrkande av sökandens rätt därtill, den praktiska tillförlitligheten av en sådan utredningen inte är tillräckligt hög. Kronofogdemyndigheten menade dessutom att hustrun, trots påståenden, hade inte kunnat genom eget arbete erhålla medel till inköp av flygplanet

¹²³ *Gregow, Torkel*; Tredje mans rätt vid utmätning s. 217.

¹²⁴ *Rune, Christer*; Rätt till skepp s.76.

¹²⁵ *Gregow, Torkel*; Tredje mans rätt vid utmätning s. 218.

¹²⁶ Op. cit. s. 217.

¹²⁷ Op. cit. s. 224.

ifråga. Det förelåg också ett intresse för gäldenären och hans hustru att ange henne som köpare då gäldenären var försatt i konkurs vid inköpet. Kronofogdemyndigheten har sannolikt ansett att det med alltför stor lätthet går att upprätta skenavtal för att undandra egendom ur utmätning på grund av presumtionsregeln i 4:18 2 st. UB.

Rättsfallet belyser vissa brister i det nuvarande rättsläget. Utsökningsbalkens presumtionsregel har stadgats i väntan på en reform beträffande den sakrättsliga verkan av registrering av luftfartyg. Det faktum att två olika system råder beträffande utmätningsmöjlighet och sakrättsligt skydd kan inte heller anses vara önskvärt ur en praktisk synpunkt. Förvisso kan presumptionen brytas genom att framlägga bevis i form av bl.a. fångeshandlingar, men ett klart utrymme finns för genomförandet av den senblivna reformen.

Presumtionsregelns förhållande till det sakrättsliga skyddet kan belysas med hjälp av följande exempel. Anta att A säljer sitt registrerade luftfartyg till B. B blir inskriven som ägare i luftfartygsregistret men luftfartyget kvarblir i A:s besittning. I detta fall har, enligt rådande uppfattning, B inte fått sakrättsligt skydd för sitt förvärv men i princip är luftfartyget fredat från utmätning för A:s skulder. För att luftfartyget skall kunna tas i mät måste presumptionen brytas. Anta istället att B får luftfartyget i sin besittning men A står kvar som ägare i luftfartygsregistret. I detta fall har B fått sakrättsligt skydd för sitt förvärv men ändå inte automatiskt fått skydd mot A:s utmätningsborgenärer. Istället måste B eventuellt skilt styrka att luftfartyget tillhör honom. Om uppkomsten av det sakrättsliga skyddet skulle sammanfalla med presumtionsregeln i 4:18 2 st. UB, skulle rättsläget i viss mån präglas av större klarhet. Att knyta det sakrättsliga skyddet och UB:s bevisregler till ett och samma moment skulle således vara en välkommen ändring.

5.3 Bruksrätter vid utmätning

5.3.1 Kort om leasing inom flygindustrin

Inom flygindustrin är förekomsten av generella leasingavtal samt leasingbaserad finansiering stor. Leasingavtalen följer ofta en struktur där ett flygbolag leasar luftfartyg från ett visst finansbolag. Det förekommer flera sådana bolag på världsmarknaden, vars huvudsakliga syssla är att leasa luftfartyg till operatörer världen över. Leasingbaserad finansiering används vid bl.a. köp av nya luftfartyg. Leasingförhållandet följer i dessa fall ofta följande uppbyggnad. Flygoperatören beställer ett eller flera luftfartyg enligt sina egna specifika önskemål från en tillverkare. Tillverkaren levererar i sin tur det färdiga luftfartygen till sitt egna separata finansieringsinstitut. Finansieringsinstitutet köper luftfartyget och får äganderätten därtill. Därefter upprättas ett leasingavtal mellan flygoperatören och

finansieringsinstitutet över de luftfartyg som operatören beställt från tillverkaren.

Ett grunddrag i leasingförhållanden är att äganderätten kvarstannar hos leasegivaren. Leasetagaren får istället endast en rätt att nyttja luftfartyget. Nyttjanderätter placeras sedvanligt till gruppen bruksrätter. Nyttjanderätt innebär att en part i ett avtalsförhållande får använda motpartens egendom, oftast för ett bestämt syfte.¹²⁸ Det bör poängteras att enligt svensk rätt bör i allmänhet den som lämnat egendom i annans besittning utan att därvid ha sålt, bytt eller givit bort egendomen ifråga, ha separationsrätt till egendomen ifall besittaren blir utsatt för exekution.¹²⁹ Leasegivaren har därmed enligt huvudregeln separationsrätt vid utmätning hos leasetagaren. Leasegivaren har ju aldrig överlåtit äganderätten utan låtit leasetagaren nyttja luftfartyget med begränsad rätt. Leasingobjektet tillhör inte leasetagaren, och kan därför inte tas i anspråk av hans borgenärer.¹³⁰ Då det gäller anförtrodd egendom är det enligt svensk rätt således likgiltigt att exekutionsgäldenärens besittning kan ge sken av äganderätt.¹³¹ Den som vill separera egendomen måste dock bevisa att den inte sålts till gäldenären.

Vid s.k. sale and lease back är förhållandet dock ett annat. Sale and lease back innebär att en användare säljer ett luftfartyg som han äger till t.ex. ett finansbolag, och leasar sedan denna samma egendom av finansbolaget. I dessa transaktioner lämnar inte luftfartyget bolagets, dvs. användarens, besittning. Vid sådana fall saknar leasegivaren i princip sakrättsligt skydd för sitt förvärv, om inte föreskrifterna i lösöreköplagen iakttagits.¹³² Som det framkommit tidigare kan detta förfarande inte användas för luftfartyg. Förslag om att lösöreköplagen skulle förtydligas till att omfatta även luftfartyg har dock lagts fram av leasingutredningen. Utredningen ansåg att det inte finns bärande skäl för att vidhålla ståndpunkten att luftfartyg inte kan göras till föremål för lösöreköp. Genom att förtydliga lösöreköplagen till att även omfatta luftfartyg skulle ett osäkerhetsmoment fås bort. Rättsläget anses enligt utredningen nämligen så pass osäkert att svenska flygbolag har svårt att genomföra sale and lease back-affärer med svenskregistrerade luftfartyg. Utländska leasegivare vill av förstaeliga skäl vara säkra på att få sakrättsligt skydd för köpta flygplan. Tendensen har blivit att svenskregistrerade luftfartyg omregistreras i Norge eller Danmark.¹³³

¹²⁸ *Håstad, Torgny*; Sakrätt avseende lös egendom s. 28.

¹²⁹ *Op. cit.* s. 145f.

¹³⁰ SOU 1994:120 s. 167.

¹³¹ *Håstad, Torgny*; Sakrätt avseende lös egendom s. 146.

¹³² *Håstad, Torgny*; Sakrätt avseende lös egendom s. 151.

¹³³ SOU 1994:120 s. 447.

5.3.2 Nyttjanderätt

Begränsade sakrätter, som t.ex. panträtt eller retentionsrätt, hindrar inte utmätning. Sådana rättigheter skall ändå beaktas under utmätning förfarandet.¹³⁴ Inte heller hindras utmätning p.g.a. särskild förmånsrätt, men förmånsrättsinnehavaren har dock rätt till betalning ur influtna medel.¹³⁵

Beträffande det sakrättsliga skyddet av en nyttjanderätt till lösöre finns det enligt huvudregeln ingen lagstiftning.¹³⁶ Utsökningsbalken saknar bestämmelser enligt vilka försäljning av utmätt lös egendom borde ske med förbehåll för nyttjanderätt som upplåtits av ägaren.¹³⁷ Det har länge ansetts att nyttjanderätt till lös sak saknar sakrättsligt skydd mot upplåtarens borgenärer eller tidigare eller senare förvärvare av äganderätt, panträtt eller annan sakrätt till egendomen.¹³⁸ Med andra ord anses satsen *köp bryter legostämman* gälla fullt ut.¹³⁹ Detta gäller oavsett om nyttjanderättshavaren har egendomen i sin besittning.¹⁴⁰ På grund av detta kan ett luftfartyg säljas exekutivt utan något särskilt förbehåll för eventuella nyttjanderätter.¹⁴¹ Nyttjanderättshavaren får istället nöja sig med en skadeståndsfordran mot upplåtaren.¹⁴² Ett avtalsvillkor, enligt vilket en nyttjanderätt skall gälla vid frivillig överlåtelse, saknar sannolikt verkan vid exekutiv försäljning. Det är inte sagt att ett sådant villkor godtas i förhållande till upplåtarens borgenärer.¹⁴³

Rimligheten av det rådande läget, beträffande nyttjanderätters ställning vid utmätning, har vid ett flertal tillfällen ifrågasatts.¹⁴⁴ Det har ansetts att ståndpunkten i svensk rätt kan karaktäriseras som relativt primitivt. Den borde överges och istället borde nyttjanderätters ställning stärkas. Ett argument för denna stärkning är att långvariga nyttjanderätter är jämförbara med köp.¹⁴⁵ Det har tidigare övervägts att nyttjanderätter till luftfartyg skulle ges sakrättsligt skydd genom inskrivning.¹⁴⁶ Det senaste förslaget bygger på en skyldighet att anmäla en nyttjanderättsupplåtelse av registrerat luftfartyg, avseende obestämd tid eller en tid om minst en månad.¹⁴⁷ Förslaget innebär

¹³⁴ *Gregow, Torkel*: Utsökningsrätt s. 108.

¹³⁵ *Ibid.*

¹³⁶ *Håstad, Torgny*; Sakrätt avseende lös egendom s. 429.

¹³⁷ *Op. cit.* s. 434.

¹³⁸ SOU 1994:120 s.188.

¹³⁹ *Walin m.fl.*; Utsökningsbalken – En kommentar s. 152.

¹⁴⁰ *Gregow, Torkel*: Utsökningsrätt s. 108.

¹⁴¹ *Walin, Gösta*; Separationsrätt s.46.

¹⁴² *Ibid.*

¹⁴³ *Walin m.fl.*; Utsökningsbalken – En kommentar s. 152.

¹⁴⁴ *Ibid.*

¹⁴⁵ SOU 1976:70 s. 92.

¹⁴⁶ *Ibid.*

¹⁴⁷ SOU 1997:122 s. 85.

att en sådan nyttjanderätt skulle kunna bli föremål för inskrivning i luftfartygsregistret, med sakrättslig verkan.¹⁴⁸

Förslaget, till införandet av en skyldighet att anmäla nyttjanderättsupplåtelse, har också en offentligrättslig aspekt. Det anses av säkerhetsskäl viktigt att Luftfartsinspektionen har möjlighet att se vem som rent faktiskt brukar ett svensk registrerat luftfartyg. Det förekommer att flygplanstillverkare utger löpande rekommendationer för modifiering av luftfartyg samt ändring av och tillägg i underhållsprogram. Dessa rekommendationer kan sedan upphöjas till luftvärdighetsdirektiv utgivna av olika länders luftfartsmyndigheter, vilka med fördel kommer till brukarens kännedom så snabbt som möjligt.¹⁴⁹

Då man diskuterar reformbehovet, av det sakrättsliga skyddet för nyttjanderätter, kan det påminnas om vissa av orsakerna till den stora förekomsten av leasingavtal inom flygindustrin. Leasing ger, som det tidigare konstaterats, flygoperatörer en större flexibilitet samt möjlighet att frigöra kapital för sin verksamhet. Detta är speciellt sant vid sale and lease back-affärer. Arrangemangets flexibilitet kan tänkas vara speciellt viktigt för mindre luftfartygsoperatörer. För små bolag är det särskilt betydelsefullt att kunna anpassa sig till marknadsläget genom bl.a. flexibla leasingarrangemang. Det faktum att ett ingånget leasingavtal kan upphöra på grund av utmätning hos leasegivaren kan skapa ett mindre osäkerhetsmoment vid planering av verksamheten. Förutom det direkta bortfallet av driftintäkter kan situationen bidra till negativ publicitet, på grund av inställda flygningar m.m., vars effekt inte heller bör underskattas. Att återfå passagerarnas förtroende är inte sällan svårt. En reglering där nyttjanderätt skulle ges en starkare ställning kan bidra till stabilitet vad gäller leasing i flygindustrin. I belysning av faktumet att leasing är en ekonomiskt värdefull och långvarig form av nyttjanderätt, samt med beaktandet av att frågan diskuterats i flertalet olika forum, är en reform desto mer önskvärd.¹⁵⁰

5.4 Om exekutiv försäljning och förmånsrätt

Reglerna om exekutiv försäljning av luftfartyg finns i 11 kap. UB. I stora drag tillämpas samma regler som gäller för exekutiv försäljning av skepp. Då det gäller försäljningen av utländska luftfartyg eller intecknade reservdelar till sådana fartyg, tillämpas även reglerna i KonvL. Vid utmätning av luftfartyg gäller att exekutiv försäljning i regel endast får ske om de sakägare som har bättre rätt än exekutionssökanden blir skyddade, den s.k. täckningsprincipen.¹⁵¹ Fordringar som har bättre rätt än

¹⁴⁸ Op. cit. s. 86.

¹⁴⁹ Ibid.

¹⁵⁰ Millqvist, *Göran*; Finansiell leasing s. 245.

¹⁵¹ SOU 1997:122 s. 69.

exekutionssökandens fordringar är med andra ord skyddade. Tillsammans med försättningskostnaderna bildar de det s.k. skyddsbeloppet.¹⁵² På grund av täckningsprincipen löper panträttshavare i luftfartyg inte någon risk ifall fartyget säljs för en oprioriterad fordran.¹⁵³ Övertagandepincipen gäller inte beträffande luftfartyg.¹⁵⁴

Angående inbördesförhållandet mellan fordringsägare kan det konstateras att utmätningen medför förmånsrätt i den utmätta egendomen (8 § FRL). Om utmätning beslutats samtidigt för två eller flera borgenärer, får de enligt 9 § 4 st. FRL lika rätt till betalning. Med andra ord får de betalning i proportion till sina fordringar (1§ 2 mening FRL).¹⁵⁵ Enligt huvudregeln gäller de särskilda förmånsrätterna inbördes efter FRL:s paragrafers följd och den inbördes numreringen. Dock har panträtt i luftfartyg och reservdelar till luftfartyg företräde framför retentionsrätt i luftfartyg eller intecknade reservdelar till luftfartyget (9 § 2 st. FRL)

Förmånsrätt på grund av utmätning har å sin sida företräde framför en inteckning som sökts på samma inskrivningsdag, eller senare, som ett ärende angående anteckning om utmätning har tagits upp (FRL 9 § 3 st.). Vid utmätning av svenskregistrerat luftfartyg, eller intecknade reservdelar till sådant luftfartyg, uppkommer förmånsrätt först då ärende angående anteckning om utmätningen tas upp på inskrivningsdag (4:30 2 st. UB). Även andel i ett sådant luftfartyg eller i sådana reservdelar och villkorlig rätt till sådan egendom eller andel omfattas (1:10 UB). Denna regel gäller inte utländska luftfartyg (1:8 2 st. UB). I praktiken innebär detta att förmånsrätt inträder då utmätningen antecknats i inskrivningsregistret. Upptas mer än ett sådant ärende på samma inskrivningsdag skall den utmätning som ägde rum först ha företräde (4:30 2 st. 2 mening UB)

Trots att utmätning enligt 8§ FRL medför förmånsrätt i den utmätta egendomen går luftpanträtt undantagslöst före.¹⁵⁶ Denna förmånsrätt åtnjuts när fordringen enligt 11 kap UB tas upp i sakägarförteckningen, även om fordringen har uppkommit först efter det att utmätning har ägt rum.¹⁵⁷ Fordringar som har uppkommit på grund av samma händelse har lika rätt till betalning. Enligt 11:3 LL har den som har en fordran på bärgarlön eller fordran på ersättning för särskilda kostnader som någon i övrigt haft för bevarandet av ett luftfartyg eller gods, luftpanträtt i fartyget eller i godset. Luftpanträdden omfattar inte ersättning för skador på luftfartyget eller gods som utgår på grund av försäkring eller av andra skäl. (11:4 LL). För att luftpanträtt skall uppstå krävs att bärgarlönen eller ersättningen avser åtgärder som avslutats i Sverige (11:3 1 st. LL in fine). Då det gäller luftfartyg som inte är registrerade, eller gods i sådant luftfartyg, medför

¹⁵² *Gregow, Torkel*; Utsökningsrätt s. 252.

¹⁵³ *Op. cit.* s. 252, jämför s. 310.

¹⁵⁴ *Op. cit.* s. 310

¹⁵⁵ *Håstad, Torgny*; Sakrätt avseende lös egendom s. 133.

¹⁵⁶ *Walin m.fl.*; Förmånsrätt, lönegaranti, kvittning mot lön m.m. s. 87.

¹⁵⁷ *Ibid.*

luftpanträtt rätt till betalning ur utmätt egendom om borgenären anmäler sin fordran hos kronofogdemyndigheten innan egendomen säljs, eller om försäljning sker underhand, senast då försäljning skall äga rum (8:10 UB). I detta fall kan fordringen ha uppkommit efter att utmätningen ägde rum.¹⁵⁸

¹⁵⁸ Ibid.

6 Internationellt erkännande av rätt till luftfartyg

6.1 Genèvekonventionen

Genèvekonventionen om internationellt erkännande av rätt till luftfartyg har införlivats i svensk rätt genom lag (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg (KonvL). Lagen är tillämplig på luftfartyg som används vid civilflygfart. Utanför tillämpningsområdet faller således de luftfartyg som är avsedda för militär-, tull- eller polistjänst (9 § 2 st. KonvL). Lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg gäller luftfartyg som är registrerade i Sverige medan KonvL gäller inskrivningar som skett i luftfartyg som är registrerade i andra konventionsstater (se 1 § KonvL). Dessa två lagar komplettera på så sätt varandra.

Genèvekonventionen är i grund och botten en lagvalskonvention enligt vilken de flesta äganderätsfrågorna gällande luftfartyg underställs registreringslandets lag. Den generella internationellt privaträttsliga uppfattningen följer också denna huvudregel. På grund av ovissheten om var ett luftfartyg befinner sig vid en viss tidpunkt anses ett luftfartyg i sakrättsligt avseende ”beläget” i registreringslandet.¹⁵⁹ Detta hör samman med att äganderätten och hypotekarisk panträtt inskrivs i offentliga register i registreringslandet. Beroende på vilket rättssystem som blir tillämpligt, finns risken att synsättet beträffande vissa säkerhetsrätters ställning kan vara högst ofördelaktig.¹⁶⁰ Enligt KonvL skall till luftfartyg hänföras förutom flygplanskroppen även motorer, propellrar, radioutrustning, instrument och andra tillbehör, oavsett om de är anbragda i fartyget eller tillfälligt skilda därifrån (1 § 2 st. KonvL). Stadgandet i InskrL gällande en panträtts omfattning överensstämmer med denna definition (14 § 2 st. InskrL).

Stater som ratificerat Genèvekonventionen har åtagit sig att erkänna inskrivningar som skett i andra fördragslutande stater.¹⁶¹ KonvL anger i vilken utsträckning inskrivningar som skett i utländska register erkänns i Sverige.¹⁶² Enligt 2 § KonvL erkänns vissa rättigheter i Sverige om de tillkommit enligt lagen i den fördragslutande stat i vilkets nationalitetsregister luftfartyget är registrerat då rätten görs gällande. Det krävs också att rätten är inskriven i registreringslandets inskrivningsbok. De rättigheter som erkänns enligt 2 § är följande:

¹⁵⁹ *Bogdan, Michael*: Svensk internationell privat och processrätt s. 283.

¹⁶⁰ *Goode, Roy*: Festskrift till Jan ramberg s. 152.

¹⁶¹ Henrik Kjellin i Karnov 2001/02 s. 2106.

¹⁶² *Ibid.*

1. äganderätt till luftfartyg,
2. med besittning förenad rätt att genom köp förvärva sådant fartyg,
3. nyttjanderätt till sådant fartyg enligt upplåtelse på minst sex månader,
4. panträtt eller annan sådan rätt till luftfartyg tillkommen enligt avtal och såsom säkerhet för fordran till visst belopp.

De sakrättsliga verkningarna av en inskrivning regleras i 3 § KonvL. Där framkommer att verkan av en inskrivning i förhållande till tredje man bedöms enligt lagen i den stat där rätten är inskriven, dvs. registreringslandet. Detta innebär att en nyttjanderätt, som annars inte har något sakrättsligt skydd i Sverige, kan komma att erkännas vid en exekution. Andra meningen i 3 § innehåller ett skydd för borgenärer som i Sverige söker exekution i ett utländskt luftfartyg.¹⁶³ Enligt skyddet får avtal som ligger till grund för en inskrivning, och som ingåtts av gäldenären med vetskap om att exekutiva förfaranden inletts, inte åberopas till nackdel för utsökningsborgenären (eller konkursborgenären) i vidare mån än som följer av svensk rätt. Även den som köpt ett luftfartyg vid exekutiv försäljning omfattas av samma skydd. En gäldenär skall alltså med andra ord inte kunna omintetgöra en exekution genom att träffa avtal i ond tro.¹⁶⁴

Enligt 4 § 2 st. KonvL innefattar begreppet reservdelar föremål som är avsedda att anbringas i luftfartyget istället för delar eller föremål som borttagits därifrån. Som exempel nämns delar av flygplanskroppen samt motorer, propellrar, radioutrustning och instrument eller delar därav. Utländska säkerhetsrätter i luftfartyg som även omfattar reservdelar vilka förvaras på angivna platser, skall också erkännas i Sverige under vissa förutsättningar. Det krävs närmare bestämt att rättighetens beskaffenhet och omfattning skall på ett ändamålsenligt och väl synligt sett vara anslaget vid förvaringsplatsen. Namnet på rättighetens innehavare, hans adress, samt den inskrivningsbok i vilken rätten är inskriven, skall också framgå (4 § KonvL). Stadgandets tillämpningsområde är inte begränsat till att enbart gälla reservdelar som förvaras i Sverige, utan omfattar även reservdelar som är upplagda i annan konventionsstat.¹⁶⁵

Enligt 5 § KonvL erkänns under vissa omständigheter också luftpanträtt i utländskt fartyg. Om bärgning eller åtgärder för bevarande av ett luftfartyg har avslutats i annan konventionsstat, och om lön för bärgning samt ersättning för oundvikliga kostnader för bevarandet av luftfartyget medför luftpanträtt i fartyget, erkänns panträtten även i Sverige. Panträtten medför då förmånsrätt framför andra rätter till luftfartyget. Dock krävs det att anspråket på luftpanträtt antecknats i inskrivningsboken i registreringslandet och att överenskommelse träffats om det belopp som panträtten avser, eller att talan om borgenärens rätt väckts i laga ordning (5 § 2 st. KonvL).

¹⁶³ Henrik Kjellin i Karnov 2001/02 s. 2106.

¹⁶⁴ Ibid.

¹⁶⁵ Ibid.

Då ett utländskt luftfartyg eller reservdelar skall säljas exekutivt ankommer det på den som sökt åtgärden att ingiva ett gravationsbevis från registreringslandets vederbörande myndighet. Gravationsbevisets måste översättas och detta skall vara styrkt. Vidare måste, då exekutionen gäller luftfartyg, försäljningen kungöras på registreringsorten en månad före auktionen (6 § KonvL). En underrättelse skall också skickas till de borgenärer som innehar en inskriven rättighet i fartyget som erkänns enligt KonvL. Sålunda gäller vissa särregler för utländska luftfartyg utöver de grundläggande reglerna om exekution i 11 kap. UB.¹⁶⁶

KonvL innehåller också regler som gäller vid överflyttning av ett utländskt fartyg till det svenska luftfartygsregistret (7 § KonvL). Stadgandet innehåller regler till skydd för innehavaren av en inskriven rättighet i ett luftfartyg.¹⁶⁷ Utgångspunkten är att ett utländskt luftfartyg får inte överföras till det svenska luftfartygsregistret utan samtycke från innehavaren av en inskriven rättighet. Då fartyget överflyttas får rättighetens innehavare rättigheten inskriven i den svenska inskrivningsboken, *om* den är sådan att den kan inskrivas som inteckning enligt InskrL.

6.2 Unidroit-konventionen

Arbetet med att framställa en ny konvention rörande internationella intressen i lösöre påbörjades för knappt femton år sedan. År 1988 föreslog den kanadensiska regeringen att UNIDROIT skulle utreda möjligheterna att överföra vissa principer som framkommer i UNIDROIT:s konvention om internationell finansiell leasing till att gälla intressen i lösöre generellt. Det var främst frågan om leastagares vissa sakrättsliga rättigheter mot leasegivarens konkursbo och andra borgenärer. En första rapport framlades av en utredningsgrupp år 1989. Ärendet upptogs därefter i UNIDROIT:s arbetsplan år 1990.¹⁶⁸ På basis av en komparativ rättsstudie om de internationella aspekterna av intressen i lösöre, samt på grund av svaren på en utskickad enkätstudie, beslöts det år 1992 att det fanns utrymme för UNIDROIT att försöka utarbeta enhetliga internationella regler gällande säkerhetsrätter i värdefull rörlig lös egendom. En utredningsgrupp framlade ett preliminärt utkast till en konvention rörande internationella intressen i lösöre i december 1997. Utkastet gick ut på att inte bara sedvanliga säkerhetsrätter skulle medräknas, utan också leastagares intressen i leasingsammanhang skulle beaktas. Konventionen skulle skapa ett internationellt register i vilket rättigheter skulle registreras för att sedan gälla i internationella samband.¹⁶⁹

¹⁶⁶ Henrik Kjellin i Karnov 2001/02 s. 2107.

¹⁶⁷ Ibid.

¹⁶⁸ <http://www.unidroit.org/english/internationalinterests/history.htm> .

¹⁶⁹ <http://www.unidroit.org/english/internationalinterests/history.htm> .

Som det konstaterades i avsnitt 2, antogs UNIDROIT:s utkast till en konventionen om internationella intressen i lösöre, och därtill hörande protokoll med specifika regler för luftfartyg¹⁷⁰, vid en konferens, som hölls mellan den 29 oktober och 16 november 2001 i Sydafrika. Varken konventionen eller protokollet har dock trätt i kraft än.¹⁷¹ Konventionens huvudsyfte är bl.a. att underlätta samt minska kostnaderna för beviljandet av kredit inom flygindustrin.¹⁷² Denna målsättning nås genom upprättandet av en materiellt och kommersiellt inriktad internationell reglering med bl.a. regler för leasing av luftfartyg. Syftet är också att underlätta återtagandet (repossession) av luftfartyg samt kreditgivares eller leasegivares möjligheter till att använda andra rättsliga hjälpmedel (remedies).¹⁷³

Konventionens Utredningskommitté koncentrerade sig ursprungligen på att finna en lösning på det s.k. lex situs-problemet. Lex situs regeln är en internationellt privaträttslig regel som innebär att lagen i de land där en lös sak befinner sig skall tillämpas vid avgörandet av eventuella rättsliga frågeställningar.¹⁷⁴ Lex situs regelns nackdel är att den minskar förutsägbarheten av en transaktion vilket i sin tur leder till högre transaktionskostnader.¹⁷⁵ Lex situs-problemet kunde egentligen ha lösts genom en ny internationell lagvalskonvention. Det fanns dock tre huvudsakliga orsaker till varför utarbetandet inom UNIDROIT fortsatte. För det första framkom det att vissa säkerhetsrätter erkänns inte, trots att rättigheten tillkommit enligt lagen i en viss stat. Detta är fallet främst i länder med kontinentaleuropeiska rättsystem (s.k. Civil law länder).¹⁷⁶ För det andra, har vissa länder regler som favoriserar inhemska parter vid tvister. Ytterligare en orsak till att UNIDROIT-konventionen började utarbetas var den feedback som utredningsgruppen fått från de olika representanterna inom flygindustrin. Det framkom att själva lex situs-problemet hade, beträffande luftfartyg, redan en lösning i Genèvekonventionen och var därför av mer marginell betydelse. Representanterna uttryckte istället ett större intresse över en konventions potential till att tillgodose och främja tillgångsbaserad finansiering¹⁷⁷ inom flygindustrin.

¹⁷⁰ hädanefter UNIDROIT-konventionen.

¹⁷¹ http://www.icao.int/cgi/goto_leb.pl?icao/en/leb/treaty.htm.

¹⁷² Wool, Jeffrey: "The Next Generation of International Aviation Finance Law: An Overview of the Proposed Unidroit Convention on International Interest in Mobile Equipment as Applied to Aircraft Equipment" Air and Space Law, vol. XXIII, number 6, 1998, s. 243.

¹⁷³ Crans, Berend J.H.; "Analysing the Merits of the Proposed Unidroit Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Aircraft Equipment Protocol on the Basis of a Fictional Scenario" Air and Space Law, vol. XXV, number 2, 2000 s. 51.

¹⁷⁴ Wool, Jeffrey: "The Next Generation of International Aviation Finance Law: An Overview of the Proposed Unidroit Convention on International Interest in Mobile Equipment as Applied to Aircraft Equipment" Air and Space Law, vol. XXIII, number 6, 1998, s. 244.

¹⁷⁵ Op. cit. s. 243.

¹⁷⁶ Op. cit. s. 245.

¹⁷⁷ S.k. Asset based financing.

UNIDROIT-konventionen består alltså av en huvuddel och ett protokoll som behandlar angelägenheter som är specifika för luftfartyg. Protokollens syfte är att anpassa huvudkonventionens regler till att specifikt beakta de karakteristiska frågorna för vissa kategorier av lösöre.¹⁷⁸ Protokollet som behandlar luftfartyg är i sig omfattande. Den består av 37 artiklar indelade i 6 kapitel. Kapitel 1 innehåller allmänna regler samt regler gällande protokollets tillämpningsområde. Här återfinns bl.a. definitioner på termer samt lagvalsregler. Protokollets andra kapitel innehåller bestämmelser om rättsliga hjälpmedel (remedies), regler om prioritet (priorities), samt om överlåtelse (assignments). Kapitel 3 innehåller å sin sida regler om själva registreringen av intressen i luftfartyg, medan forumregler finnes i kapitel 4. Kapitel 5 behandlar UNIDROIT-konventionens förhållande till andra konventioner. Avslutande bestämmelser angående ratifikation samt konventionens ikraftträdande finns i kapitel 6.

6.2.1 Förhållandet till andra konventioner

Kapitel 5 anger UNIDROIT-konventionens förhållande till tre andra konventioner, som är av relevans. Det rör sig om den ovan behandlade Genèvekonventionen, Romkonventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad på luftfartyg, och UNIDROIT:s konvention om internationell finansiell leasing. Enligt artikel XXIII ersätter UNIDROIT-konventionen Genèvekonventionen då det gäller luftfartyg, som det definieras i protokollet, samt luftfartygsdelar. Genèvekonventionen gäller dock fortfarande för det frågor som inte är reglerade i UNIDROIT-konventionen.

Genèvekonventionen och UNIDROIT konventionen skiljer sig i huvudsak på fyra punkter. Medan Genèvekonventionen är principiellt ett instrument för erkännande av rättigheter, ligger tyngdpunkten i UNIDROIT-konventionen istället på en reglering av säkerhetsbaserade transaktioner samt leasing.¹⁷⁹ Genèvekonventionen utgår också ifrån att säkerhetsrätter är nationellt skapade, i luftfartygets registreringsland. I motsats till detta, skapar UNIDROIT-konventionen ett system där utgångspunkten är en internationellt skapad säkerhetsrätt. På så sätt har man i den nya UNIDROIT-konventionen eftersträvat att främja internationell tillgångsbaserad finansiering.¹⁸⁰ Skillnaden märks också av att UNIDROIT-konventionen skapar ett internationellt register, medan Genèvekonventionen utgår istället ifrån nationella register. På detta sätt ”internationaliseras” tillkännagivandet av in-teckningar och andra säkerhetsrätter i luftfartyg.¹⁸¹

¹⁷⁸ <http://www.unidroit.org/english/internationalinterests/history.htm> .

¹⁷⁹ Op. cit. s. 271.

¹⁸⁰ Wool, Jeffrey: ”The Next Generation of International Aviation Finance Law: An Overview of the Proposed Unidroit Convention on International Interest in Mobile Equipment as Applied to Aircraft Equipment” Air and Space Law, vol. XXIII, number 6, 1998, s. 272.

¹⁸¹ Ibid.

Den kanske största skiljaktigheten mellan Genèvekonventionen och UNIDROIT-konventionen består dock i synsättet på flygplansmotorer som föremål för bl.a. hypotekariskpanträtt. Genèvekonventionen innehåller bestämmelser om säkerhetsrätter i enbart reservmotorer. Flygplansmotorer kan således inte skilt för sig vara föremål för säkerhet. UNIDROIT-konventionen utgår emellertid ifrån att flygplansmotorer är värdefulla objekt, vilka kan utgöra separata tillgångar vid finansiering.¹⁸² Flygplansmotorer, tillsammans med flygplanskroppen och helikoptrar, utgör de föremål som enligt UNIDROIT-protokollet kan utgöra säkerhetsobjekt.¹⁸³ Flygplansmotorer som är jetdrivna, turbindrivna, eller kolvdrivna utgör de typer av motorer som omfattas av UNIDROIT-konventionen. Utanför faller motorer som används för militär-, tull- eller polistjänst. För jetdrivna och turbindrivna motorer ställs ytterligare krav på motoreffekt, för att de skall kunna utgöra säkerhetsobjekt (Artikel I (2) (b) UNIDROIT-protokollet).

Vissa av de rättsliga hjälpmedel, som står till borgenärens förfogande, i UNIDROIT-konventionen är till sin beskaffenhet sådana att de kan falla inom Romkonventionens tillämpningsområde (art. 2 Romkonventionen).¹⁸⁴ Det finns således en potentiell konflikt mellan UNIDROIT-konventionens regler om t.ex. återtagande, och Romkonventionens kvarstadsfrihet. På grund härav finns det bestämmelser i UNIDROIT-konventionen, i artikel XXIV, som reglerar förhållandet till Romkonventionen. Enligt bestämmelsen ersätter UNIDROIT-konventionen Romkonventionens regler, då det gäller luftfartyg. En stat kan dock, vid tillträde till UNIDROIT, reservera sig från denna regel, vilket leder till att Romkonventionen gäller oförändrad (art. XXIV (2) UNIDROIT-konventionen).¹⁸⁵ Denna reservationsmöjlighet kan tänkas leda till situationer där UNIDROIT-konventionens regler, som syftar till att bl.a. främja ett snabbt återtagande av luftfartyg, inte får full slagkraft. Enligt artikel XXV ersätter UNIDROIT-konvention även UNIDROIT:s konvention om internationell finansiell leasing, men bara i den mån saken gäller luftfartygsdelar. Den nya UNIDROIT-konventionen anses vara ett överlägset instrument, vilket lett till att den fått företräde.¹⁸⁶

6.2.2 Kritiken mot UNIDROIT

UNIDROIT-konventionen har fått uppmärksamhet bland jurister inom flygbranschen. Bland de mest positiva aspekterna av konventionen har framlagts den ökade tillgängligheten för flygbolag att bekosta sin

¹⁸² Ibid.

¹⁸³ se artikel 2.2 och 2.3 UNIDROIT-konventionen (inte protokollet).

¹⁸⁴ Se s. 13.

¹⁸⁵ Wool, Jeffrey: "The Next Generation of International Aviation Finance Law: An Overview of the Proposed Unidroit Convention on International Interest in Mobile Equipment as Applied to Aircraft Equipment" Air and Space Law, vol. XXIII, number 6, 1998, s. 273.

¹⁸⁶ Ibid.

verksamhet genom tillgångsbaserade finansiering. Konventionen anses dra ner transaktionskostnader, vilket i sin tur främjar denna form av finansiering. Utöver detta förväntas konventionen också bidra med andra positiva aspekter, som hör samman med tillgångsbaserad finansiering. Det handlar om bokförings, beskattnings, och företagsfinansieringsfördelar.¹⁸⁷ Flygbolag placeras i ett bättre läge beträffande möjligheterna att anskaffa och driva luftfartyg. För flygplanstillverkarna väntas konventionen också utvidga marknaden.¹⁸⁸ UNIDROIT-konventionen har dock inte undkommit negativ kritik. Det har till och med föreslagits att det system som konventionen bygger upp har inslag av oönskad imperialism, vilket i sin tur kan urholka konventionens mål.¹⁸⁹ Konventionen anses skapa en särskild grupp av borgenärer, främst utländska investerare och långgivare med intressen i luftfartyg, vilka har mer långtgående rättigheter än andra borgenärer.¹⁹⁰

Sättet enligt vilket säkerhetsrätter skapas är också föremål för kritik. I de flesta länder, med kontinentaleuropeiska rättsystem, skapas säkerhetsrätter i lösa saker enligt *lex rei sitae* regeln, dvs. enligt lagen i det land där saken befinner sig då rätten skapas.¹⁹¹ För luftfartygens del gäller den s.k. *lex registri* regeln, dvs. registreringslandets lag, på grund av ovissheten av var ett luftfartyg befinner sig.¹⁹² Genèvekonventionen följer denna princip då bl.a. giltigheten av en inskrivning bedöms enligt registreringslandets lag. UNIDROIT-konventionen ger, däremot, möjlighet för parterna att avtala om tillämplig lag (art. VIII (2) UNIDROIT-protokollet). Detta förhållande kan enligt Crans komma att vålla problem i kontinentaleuropeiska rättsystem.¹⁹³ Förmodligen syftar han på de olika internationellt privaträttsliga regler som UNIDROIT-konventionen kan komma att stå i konflikt med. Stort arbete har dock lagts ner, under förarbetet, på att tillgodose de olika rättsystemens krav.¹⁹⁴ Motsättningen mellan s.k. civil law och common law-länder bör inte heller överdrivas, då någon direkt skiljelinje mellan dessa rättsystem inte alltid finns. Vissa kontinentaleuropeiska rättsystem har t.ex. mottagit inflytanden från common law och tvärtom.¹⁹⁵

¹⁸⁷ *Clancy, David – Voss, Gregory*; "Facilitating Asset-Based Financing and Leasing of Aircraft Equipment Through The Proposed Unidroit Convention: Manufacturers' Perspective" *Air and Space Law*, vol. XXIII, number 6, 1998 s. 287.

¹⁸⁸ *Ibid.*

¹⁸⁹ *Crans, Berend J.H.*; "The Unidroit Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Aircraft Equipment Protocol: Some Critical Observations" *Air and Space Law*, vol. XXIII, number 6, 1998 s. 277.

¹⁹⁰ *Ibid.*

¹⁹¹ *Crans, Berend J.H.*; "The Unidroit Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Aircraft Equipment Protocol: Some Critical Observations" *Air and Space Law*, vol. XXIII, number 6, 1998 s. 278.

¹⁹² *Bogdan, Michael*; *Svensk internationell privat- och processrätt* s. 283.

¹⁹³ *Crans, Berend J.H.*; "The Unidroit Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Aircraft Equipment Protocol: Some Critical Observations" *Air and Space Law*, vol. XXIII, number 6, 1998 s. 279.

¹⁹⁴ *Goode, Roy*; *Festskrift till Jan ramberg* s. 153.

¹⁹⁵ *Ibid.*

Behovet av en ny konvention, då Genèvekonventionen redan finns, har också ifrågasatts. Genèvekonventionen anses, trots att den inte ratificerats av alla länder, vara ett bra rättsligtinstrument med ett tillräckligt skydd för lease- och långivare. UNIDROIT-konventionen skjuter åt sidan ett system som redan bevisat sin användbarhet. Det förs fram viss tveksamhet över huruvida UNIDROIT-konventionen kommer att erhålla större acceptans än Genèvekonventionen, och på så sätt få större spridning.¹⁹⁶ I och med att det finns möjlighet för tillträdande stater att reservera sig¹⁹⁷ på varierande sätt, ifrågasätter Crans om konventionen når verklig slagkraft i de jurisdiktioner, mot vilka konventionen egentligen riktar sig. Det syftas här på länder vars rättsystem är överbelastade eller korrumpade.¹⁹⁸ Protokollet anses också innehålla en brist i och med att motorer och luftfartygskroppar ses som separata säkerhetsobjekt, men inga konkreta lösningar ges för konflikter mellan rättighetsinnehavare i motorer och rättighetsinnehavare i flygplanskroppen.¹⁹⁹ Artikel XIV (3) stadgar dock att äganderätt, eller andra intressen i en flygplansmotor, inte påverkas av huruvida motorn är anbragd eller skiljd från själva flygplanskroppen. Det kan däremot ifrågasättas varför enbart motorer, men inte t.ex. navigeringsutrustning, gjorts till föremål för säkerhet.²⁰⁰ UNIDROIT-konventionens effekter kan självfallet värderas först då den trätt i kraft och nyttjats under en viss tid. Protokollet träder i kraft, mellan de stater som ratificerat den, på första dagen av den månad, som följer tre månader efter det datum då det åttonde ratifikationsinstrumentet mottagits (art XXVIII (1) UNIDROIT-protokollet).

¹⁹⁶ Op. cit. s. 280.

¹⁹⁷ Se artikel X (2) och XXX (2) UNIDROIT-protokollet.

¹⁹⁸ Crans, Berend J.H.; ”Analysing the Merits of the Proposed Unidroit Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Aircraft Equipment Protocol on the Basis of a Fictional Scenario” Air and Space Law, vol. XXV, number 2, 2000 s. 51.

¹⁹⁹ Op. cit. s. 281.

²⁰⁰ Ibid.

7 Sammanfattande synpunkter

Det gällande författningarna på den civila luftfartsrättens område har utretts tidigare. Den senaste utredningsgruppen tillkallades av regernigen den 28 augusti 1996. Utredningen, som antagit namnet Lufträttsutredningen, särredovisade frågan om sakrättslig verkan av registrering av luftfartyg. Delbetänkande ”Rättigheter i luftfartyg” (SOU 1997:122) avlämnades i september 1997. Delbetänkandet behandlar i huvudsak sakrättsliga aspekter gällande luftfartygsregistrering. Viss exekutionsrättslig följdslagstiftning behandlas dock också, emedan kvarstadsfrågor samt internationellt erkännande av rättigheter i luftfartyg ges mindre utrymme.

Luftfartsutredningens viktigaste förslag, med tanke på det som behandlas i detta arbete, gäller den sakrättsliga ställningen av nyttjanderätter till luftfartyg samt reformering av momentet för det sakrättsliga skyddet. Idéen som förs fram är att äganderättsterminologin från sjörätten överförs till lufträtten, så att det blir möjligt att skriva in både fullbordade och ofullbordade förvärv med sakrättslig verkan. Möjligheterna till inskrivning i luftfartygsregistret skulle utökas till att gälla förvärv av luftfartyg, optionsrätt till luftfartyg, nyttjanderätt till luftfartyg och in-teckning i luftfartyg eller reservdelar till luftfartyg. Nyttjanderätter på obestämd tid eller bestämd tid om minst sex månader föreslås kunna skrivas in i luftfartygsregistret.²⁰¹ Nyttjanderätter skulle vara skyddade vid utmätning utan särskilt förbehåll, ifall rättigheten har bättre rätt än exekutionsfordringen. Utredningen föreslår också att en generell skyldighet att anmäla nyttjanderättsupplåtelse till luftfartygsregistret införs. Detta skulle gälla de nyttjanderätter som inte skrivs in, eller sådana som är kortare än sex månader och som således inte skulle kunna skrivas in. På detta sätt skulle det ur luftfartygsregistret alltid framgå vem som rent faktiskt brukar ett visst luftfartyg.

Då det gäller det sakrättsliga momentet, föreslår utredningen att det istället för tradition skulle utgöras av inskrivning. Inskrivning av äganderätt till luftfartyg skulle med andra ord ge skydd mot överlåtarens borgenärer.²⁰² På grund av detta föreslås också ett statligt ansvar för eventuella rättsförluster som kan uppkomma till följd av inskrivningsuppgifter i luftfartygsregistret. Uppgifter i luftfartygsregistret skulle således ha en självständig rättsgrundande verkan i förhållande till det materiella rättsläget. Uppbyggnaden skulle med andra ord innebära att en rättshandling vidtagen av tredje man i god tro i överensstämmelse med en uppgift i luftfartygsregistret, skulle bli giltig även om den i sig skulle vila på materiellt felaktig grund.²⁰³ Kontrollen av uppgifter vid inskrivning föreslås på grund av det ovan sagda också bli noggrannare.

²⁰¹ Op. cit. s. 25.

²⁰² Op. cit. s. 95.

²⁰³ SOU 1997:122 s. 121.

Luffartsutredningens delbetänkande färdigställdes för knappt sex år sedan. Det är därför oundvikligt att reformförslagen till vissa delar inte återspeglar det nuvarande rättsläget. Den största ändringen i rättsläget gäller utvecklingen på det internationella planet, speciellt frågan om in-teckning i luftfartygsdelar. Det bör dock uppmärksammas att delbetänkandet är en särredovisning av en något snävare frågeställning, dvs. reformeringen av det sakrättsliga momentet. Det förefaller därför självklart att vissa frågor berörs mer summariskt samt att vissa ansetts fall utanför utredningen. Utredningen lägger dock fram förslag som trots allt fortfarande är relevanta och berör frågor som är i behov av reform. Exempelvis har det sakrättsliga reformbehovet uppmärksammas vid tidigare tillfällen. Införandet av regler liknande de som finns inom sjörätten har varit aktuellt även vid dessa tillfällen. Det faktum att någon reform inte skett tycks indikera att rättsutvecklingen stagnerat. Den gällande uppfattningen, enligt vilken ett luftfartyg i sakrättslig hänseende är att likställas med annan lös sak, förefaller, med tanke på att frågan utretts tidigare, som än mer omodernt. Det förslag till sakrättsligt moment som Luftfartsutredningen lagt fram överensstämmer i grunden med de tidigare förslagen och skulle också innebära att UB:s presumptionsregel samt uppkomsten av det sakrättsliga skyddet skulle vila på samma grund. Som det konstaterats tidigare, förväntades de luftfartsrättsliga reglerna ändras till att motsvara det som gäller för skepp då UB förbereddes. Det är därför lämpligt att luftfartygsregistret skulle ges den rättsliga verkan som den de facto givits i UB. Luftfartsutredningens förslag om tillerkännande av sakrättslig verkan för nyttjanderätter skulle likaså utgöra en välkommen rättsligreform. Sentensen ”köp bryter legostämman” återspeglar en ytterst föråldrad inställning som inte kan anses tillgodose leasetagares intressen vid ekonomiskt betydelsefulla avtalskonstruktioner. På det internationella planet har nyttjanderätter under en längre tid i viss mån tillerkänts rättslig verkan, bl.a. beaktas de i Genèvekonventionen, något som i sig talar för en ändring.

Utredningsförslaget bygger i stort sett på en anpassning av regler från sjörätten till lufträttens område. Ur ett rättshistoriskt perspektiv är detta något som präglar lufträttens utveckling. Lufträttens civilrättsliga regler har till stora delar hämtats ur sjörättens regelsystem, då dessa två transportmedel har flere likheter, inte minst deras internationella karaktär. Sjørätten är dock betydligt äldre och sjöfarten utgör också en större sektor jämfört med luftfarten. På grund av en längre historisk utveckling är det också naturligt att sjörätten utvecklats mer. Men trots likheterna som transportmedel, skiljer sig luftfartyg och skepp som objekt märkbart, framför allt beträffande deras konstruktion. Luftfartyg präglas av en lös konstruktion som medför att merparten av komponenterna på luftfartyg är fullt utbytbara med komponenter på annat luftfartyg av samma typ. Skepp kännetecknas inte av samma konstruktionsflexibilitet, utan är som huvudregel sammanställda av fasta komponenter som inte går att bytas ut med delar från annat skepp. En tydlig brist i Luftfartsutredningens delbetänkandet anknyter till detta problem, nämligen frågan om in-teckning av flygplansmotorer skilt för sig. En av UNIDROIT-konventionens mest framträdande punkter utgörs

närmare bestämt av upprättande av regler som möjliggör inteckning av flygplansmotorer som skilda säkerhetsobjekt. Då Luftfartsutredningen framarbetade sitt delbetänkande hade arbetet med UNIDROIT-konventionen inte framskridit så långt, vilket delvis förklarar varför saken inte behandlats mer ingående. Från ett finansieringsperspektiv innebär möjligheten att inteckna motorer större finansieringsmöjligheter. Det ter sig praktiskt, då motorer kan ha ett avsevärt värde, att möjliggöra deras användning som skilda säkerhetsobjekt.

Då det gäller UNIDROIT-konventionen skapar konventionen tre kategorier av internationella rättigheter/intressen i luftfartyg. Dessa utgörs av intressen som uppkommer på grund av avtal där ett luftfartyg (eller delar därav) används som säkerhet, intressen som uppstår då luftfartyg säljs med villkor gällande äganderättens övergång samt leasegivares intressen på grund av leasingavtal. Det är tydligt att UNIDROIT-konventionen är ett instrument ägnat finansierarna. Konventionen innehåller regler om rättsliga hjälpmedel som bl.a. medför att panträttssinnehavare har rätt att återta, sälja eller hyra ett luftfartyg eller del därav samt att ta emot vinst som resulterar av användandet av luftfartyget eller luftfartygsdelar, ifall gäldenären inte uppfyller sina förpliktelser. Detta är en långtgående rättighet som åtminstone på pappret stärker en finansiärs ställning och som kan förväntas leda till att finansiärer är mera benägna att ingå avtal för finansiering av luftfartyg. Ett tänkbart problem med möjligheten att inteckna motorer kan tänkas uppstå ifall en borgenär skulle skilja en motor från luftfartygskroppen. Utan en motor är ett luftfartyg givetvis inte användbart vilket betyder att dess värde som säkerhetsobjekt förändras. Förmodligen är detta en omständighet som leder till att luftfartyg som säkerhetsobjekt värderas med beaktande av detta.

På grund av att de rättsliga hjälpmedlen som UNIDROIT-konventionen skapar liknar de åtgärder som avses i Romkonventionen, ges UNIDROIT-konventionen företräde. Detta innebär i praktiken att Romkonventionens regler om frihet från kvarstad inte längre är tillämpliga ifall UNIDROIT-konventionen träder i kraft. Stater kan dock reservera sig på denna punkt vilket innebär att Romkonventionen i så fall skulle fortsätta att gälla. Det faktum att reglerna om frihet från kvarstad kan förbigås genom UNIDROIT-konventionen väcker åter frågan om reglerna överhuvud längre är befogade. Luftfarten har utvecklats mycket snabbt till ett omfattande transportsystem sen Romkonventionen tillkom. Reglerna om frihet för kvarstad har utan tvekan tillkommit för att ett behov att främja luftfartens utveckling fanns. Dagsläget kännetecknas dock inte längre av samma behov. Inom Europa finns det numera ca 140 luftrafikoperatörer som opererar reguljär trafik.²⁰⁴ Marknaden har avreglerats och består inte längre enbart av statligt ägda flygbolag. Konkurrensen är å sin sida avsevärd vilket lett till att flera flygbolag befinner sig i ekonomiska svårigheter. Europeiska kommissionen har startat en process för att utvärdera hur EG förordning 2407/92 bör

²⁰⁴ European Commission Consultation paper on the revision of the regulations (EEC) No. 2407/92, 2408/92, 2409/92 of the 23 July 1992 forming the third air transport package, s. 2.

ändras.²⁰⁵ En av punkterna som kommissionen för fram är frågan om behovet av att ställa ytterligare finansiella krav på lufttrafikoperatörer på grund av att vissa inom sektorn befinner sig i svårigheter. Denna omständighet samt luftfartens förändring till marknadskonkurrens talar indirekt för avskaffandet av reglerna om frihet för kvarstad. Då marknaden inte längre består av enbart statliga flygbolag finns inget behov av att skydda det allmänna intresset av en ostörd lufttrafik. Att industrin styrs av marknadskonkurrens talar emot en specialreglering av möjligheten att belägga luftfartyg med kvarstad. Kvarstad av luftfartyg är snarare ett viktigt instrument som indirekt bidrar till viss borgenärskontroll. Det finns ett flertal exempel på fall där passagerare blivit strandsatta på grund av operatörers dåliga ekonomiska situation. Dessa förhållanden har inte förorsakats av kvarstadsåtgärder utan oftast på grund av att bolagets borgenärer påbörjat exekutiva förfaranden. Det finns därför inte i dagsläget heller möjlighet att garantera en ostörd passagerarbefordran då marknadskonkurrens utesluter statligt ingripande. Institutet kvarstad skulle enbart innebära att operatörer med ekonomiska svårigheter tidigare bemöts av åtgärder från sina borgenärer. Det kan också påpekas att kvarstadslänkande åtgärder används i de stater som inte ratificerat Romkonvention utan till synes större negativa effekter för lufttrafiken.

UNIDROIT-konventionen för med sig både positiva och negativa aspekter. Konventionens uppbyggnad är komplicerad då den består av en huvuddel och ett separat protokoll. På grund av att det i dessa instrument hänvisas från det ena instrumentet till det andra, är det svårt att bilda en översiktlig bild av konventionen. Det kan dock inte förnekas att UNIDROIT-konventionen för med sig positiva regler som torde bidra till en ökad förekomst av bl.a. tillgångsbaserad finansiering inom flygindustrin. Förutom de ovan behandlade punkterna, skapar konventionen ett internationellt register i vilket internationella intressen i luftfartyg kan antecknas. På så sätt efterliknas ytterligare ett centralt register system som redan finns inom sjörätten. Man kan kanske ändå med fog förhålla sig en aning skeptisk till huruvida UNIDROIT-konventionen kommer att nå en tillräcklig acceptans för åsidosätta Genèvekonventionen. UNIDROIT-konventionen ger verktygen till att skapa bättre förutsättningar för finansiering av luftfartyg internationellt sett. Huruvida detta nås i varje tillträdande stat är en annan fråga. Risker finns också att konventionens centrala del, nämligen de rättsliga hjälpmedlen som står till borgenärernas förfogande, urholkas på grund av möjligheterna för tillträdande stater att reservera sig på vissa viktiga punkter. En anslutning för Sveriges del innebär att ställning måste tas till reglerna om frihet för kvarstad, samt ändring av synsättet på vad som utgör tillbehör till luftfartyg. Sammanfattningsvis kan det konstateras att följande ändringar på lufttrafikens område bör övervägas:

1. Kopplandet av det sakrättsliga momentet till registrering.
2. Införandet av rätt till inskrivning av nyttjanderätt samt skydd av sådan rättighet vid utmätning.

²⁰⁵ Ibid.

3. Avskaffandet av regler gällande frihet från kvarstad.
4. Möjlighet att inteckna luftfartygsmotorer skilt för sig.

Källförteckning

1 Offentligt tryck, propositioner m.m.

Prop. 1980/81:84

Prop. 1938:16

SOU 1997:122 Rättigheter i luftfartyg

SOU 1994:120 Finansiell leasing av lös egendom

SOU 1979:70 Rätt till luftfartyg m.m.

2 Rättsfall

RH 1982:138

3 Litteratur

Balfour, John; European Community Air Law, London 1995.

Bogdan, Michael; Svensk internationell privat- och processrätt, femte upplagan, Stockholm 1999.

Clancy, David – Voss, Gregory; "Facilitating Asset-Based Financing and Leasing of Aircraft Equipment Through The Proposed Unidroit Convention: Manufacturers' Perspective" Air and Space Law, vol. XXIII, number 6. 1998 sidorna 287-289.

Crans, Berend J.H.; "The Unidroit Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Aircraft Equipment Protocol: Some Critical Observations" Air and Space Law, vol. XXIII, number 6, 1998 sidorna 277-282.

Crans, Berend J.H.; "Analysing the Merits of the Proposed Unidroit Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Aircraft Equipment Protocol on the Basis of a Fictional Scenario" Air and Space Law, vol. XXV, number 2, 2000 sidorna 51-56.

Diederiks-Verschoor; An Introduction to Air Law, sjätte upplagan, Kluwer Law International 1997.

Ekelöf, P. O. - Bylund, T. - Boman, R.; Rättegång - Tredje Häftet, sjätte upplagan, Stockholm 1994.

Elwing, Carl M. i Karnov 2001/02 sidan 2894.

Fitger, Peter; Rättegångsbalken I, Göteborg 2002.

Fitger, Peter; Processrätt I (RB Kap. 1-34), Stockholm 1996.

Goode, Roy; "The Draft Unidroit Convention on Interests in Mobile Equipment" i Festskrift till Jan ramberg, Stockholm 1996.

Gregow, Torkel; Utsökningsrätt, tredje omarbetade upplagan, Stockholm 1996.

Gregow, Torkel ; Tredje Mans Rätt vid Utmätning, Lund 1987.

Heumann, Lars; Specialprocess – utsökning och konkurs, femte upplagan, Stockholm 2000.

Håstad, Torgny; Sakrätt Avseende Lös Egendom, sjätte omarbetade upplagan, Stockholm 1996.

Karlstedt, Göran i Karnov 2001/02 sidan 2147.

Kjellin, Henrik i Karnov 2001/02 sidan 2106 och 2125.

Löfmarck, Peter i Karnov 2001/02 sidan 3279.

Malanczuk, Peter; Akehurst's Modern Introduction to International Law, seventh revised edition, Cornwall 1997.

Martinsson, Jonas; Rättigheter i luftfartyg – Det sakrättsliga skyddet för rättigheter i luftfartyg vid objektbaserad finansiering och leasing, examensarbete vid Lunds Universitet vårterminen 2002.

Matte, Nicolas M.; Treatise on Air-Aeronautical Law, Montreal 1981.

Millqvist, Göran; Finansiell leasing, Lund 1987.

Moussé, Jean; "The Recovery of Route Charges and the Exercise of the Right of Detention in the United Kingdom", Air & Space Law, vol. XX number 3, 1995 sidorna 137-145.

Persson, Lars; Registrering av luftfartyg - Analys av rättsläget och förslag på reform för registrering av luftfartyg, examensarbete vid Lunds Universitet 2002.

Påhlsson, Lennart; "Säkerhetsåtgärder och andra interimistiska åtgärder i internationella tvister", Svensk Juristtidning 1996 sidorna 385-413.

Riksskatteverket; Utsökning, Stockholm 1990.

Rune, Christer; Rätt till skepp, Göteborg 1991.

Videla, Escalada Federico; Aeronautical Law, Sijthoff & Noordhoff 1979.

Walin, Gösta; Separationsrätt, Stockholm 1975.

Walin, Gösta - Gregow, Torkel – Löfmarck, Peter; Utsökningsbalken – En kommentar, tredje upplagan, Stockholm 1999.

Westberg, Peter; ”Civilprocessuella säkerhetsåtgärder – ett instrument för konfliktlösning?” Svensk Juristtidning, 1990 sidorna 161-176.

Wool, Jeffrey; ”The Next Generation of International Aviation Finance Law: An Overview of the Proposed Unidroit Convention on International Interest in Mobile Equipment as Applied to Aircraft Equipment” Air and Space Law, vol. XXIII, number 6, 1998, sidorna 243-276.

4 Övrigt

UNIDROIT

<http://www.unidroit.org> (senast kontrollerad 2002-12-17)

<http://www.unidroit.org/english/internationalinterests/history.htm>

(senast kontrollerad 2002-12-17)

ICAO

<http://www.icao.int> (senast kontrollerad 2002-12-17)

http://www.icao.int/cgi/goto_leb.pl?icao/en/leb/treaty.htm

(senast kontrollerad 2002-12-17)

<http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/1575513.stm>

(senast kontrollerad 2002-12-17)

5 Dagstidningar

Dagens Industri; ”Flyget i Europa återhämtar sig sakta” 3 april 2002,

”SAS tillbaka på Linate” - 11 mars 2002 s.12,

”Bara nytänkande kan ge försprång i luften” - 22 mars 2002 s.2,

”Affärsresebyråer positiva till SAS nya giv” - 23 mars 2002 s.7,

” Köpenhamn, AP Möller ägda Maersk Air är i djup kris” -
28 mars 2002.