



JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Lars Persson

Registrering av luftfartyg

Analys av rättsläget och förslag på reform för registrering av
luftfartyg

Examensarbete
20 poäng

Lars-Göran Malmberg

Transporträtt

Termin 9

Innehåll

FÖRKORTNINGAR	2
1.INLEDNING	3
1.1 Bakgrund	3
1.2 Syfte	4
1.3 Avgränsningar	4
1.4 Material	5
1.5 Problem och frågeställning	5
1.6 Uppsatsens disposition	5
2.REGISTRERING AV LUFTFARTYG	7
2.1 Rätt till registrering	7
2.2 Krav för registrering av luftfartyg	11
2.2.1 Luftvärdighetsbevis	11
2.2.2 Luftvärdighetsbevisets dubbelreglering	13
2.2.3 Miljövårdighet	14
2.3 Interimsregistrering	15
2.4 Luftfartyg under uppbyggnad	16
2.5 Brukarförteckning	17
2.6 Anmärkning om nyttjanderätt till luftfartyg	17
3. GENÈVEKONVENTIONEN	19
3.1 Konventionens omfattning	19
3.2 Nationellt register	20
3.3 Registreringsöverföring	21
3.4.1 Registreringsöverföring vid exekutiv försäljning	22
3.4.2 Regler för reservdelslager	22
3.5 Genèvekonventionens framtid	22
3.6 Inskrivning av rätt till luftfartyg	23
3.7 Lagens tillämpningsområde	23

3.8 Om intecknings verkan och omfattning	25
3.8.1 Regler för reservdelslager	25
3.8.2 Tillbehör	26
4 UNIDROIT	27
4.1 Syftet med Unidroit	27
4.2 Konventionens omfattning	28
4.3 Registrets omfattning	28
4.5 Förhållandet mellan Unidroit och Genèvekonventionen	29
4.6 Nackdelar med Unidroit	30
5 REFORMBEHOVET	32
5.1 Luftfartygs säregenhet	32
5.2 Luftfartens behov av överskådlighet vid registrering och inskrivning	33
5.3 Förslag till Reform	34
5.3.1 Ett svenskt register	34
5.3.2 Ett svenskt register och ett internationellt	36
6 ANALYS	38
KÄLLFÖRTECKNING	41
RÄTTSFALLSFÖRTECKNING	44

Förkortningar

AOC	Air operator certificate
BCL	Bestämmelser för Civil Luftfart
BCL-M	Bestämmelser för Civil Luftfart Material bestämmelser
BCL-T	Bestämmelser för Civil Luftfart Trafikregler för Luftfart
ECAC	European Civil Aviation Conference
EEG	Europeiska ekonomiska gemenskapen
EES	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EG	Europeiska gemenskapen
HB	Handelsbanken
HD	Högsta Domstolen
ICAO	International Civil Aviation Organization
InskrL	Lag (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Requirements
JB	Jordabalken (1970:994)
KonvL	Lag (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.
LF	Luftfartsförordningen (1986:171)
LFI	Luftfartsinspektionen
LFS	Luftfartsverkets författningssamling
LFV	Luftfartsverket
LkL	Lag (1845:50 s.1) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva (Lösöresköpslagen)
LL	Luftfartslag (1957:297)
Prop.	Proposition
RegF	Förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret
SjöL	Sjölag (1994:1009)
SOU	Statens offentliga utredningar
Unidroit	The International Institute for the Unification of Private Law/Internationella institutet för privaträttens uniformering

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Sjöfartens regler har ofta stått som förebild åt den luftfartsrättsliga lagstiftningen. Sjöfarten har en betydligt längre historia de båda transportmedlen har ofta uppfyllt samma syfte. På det privaträttsliga området har även fastighetsrättens regler stått som förebild. Mycket har hänt sedan luftfartslagen¹ (LL) och inskrivningslagen² (InskrL) tillkomst år 1955. I förarbetet till inskrivningslagen skriver regeringen att den snart kommer att behöva omrevideras, men att behovet var tillräckligt stort för att driva igenom reformen.³ Flygindustrin har genomgått en teknisk utveckling och antalet människor som utnyttjar flyget idag överskrider vida vad industrin kunde förvänta sig på 1950-talet. En sådan utveckling kräver givetvis regleringar på områden inom säkerhet, teknik och ekonomi. International Civil Aviation Organisation (ICAO) fyller här en viktig funktion som den gemensamma organisationen för gemensamma regler. ICAO har sitt säte i Montreal och utgör en paraplyorganisation till FN som övervakar att reglerna som överrenskommits efterlevs.⁴

Luftfartens gränsöverskridande verksamhet kräver ett samarbete mellan världens stater, även utöver det som finns genom ICAO och Chicagokonventionen⁵. Ett antal Europeiska samarbetsorgan har tillkommit och olika konventioner utarbetats⁶. Svensk luftfartsrättsliga lagstiftning har inte lyfts till några högre höjder. Vi har deltagit i de flesta samarbeten och skrivit under konventioner, men den egna luftfartsrättsliga lagstiftningen har bara gradvis ändrats sedan 1950-talet. Ett par olika utredningar har tillsatts för att utreda lagstiftningen, men ingen av dem har lett till någon lagändring. I stället har vi gjort smärre ändringar för att möta de internationella överenskommelser vi skrivit under. Luftfartsindustrins internationella karaktär med flygningar över olika gränser kräver tydliga och exakta register i händelse av olyckor men även för att kunna undersöka dess legala status t.ex. vid in-teckning och försäljning.

Genom att dela den luftfartsrättsliga lagstiftningen i två huvuddelar, LL och InskrL har det skapats två separata register. Luftfartsverket i Norrköping för ett offentligrättsligt äganderegister. Här kan luftfartygets innehavare bli införd som ägare till ett luftfartyg, dock utan att något sakrättsligt skydd uppstår. För att få tillstånd till att flyga sitt fartyg måste det vara registrerat.

¹ Luftfartslag (1957:297)

² Lag (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg

³ Prop. 1955:13 s. 240

⁴ Malmberg s.74

⁵ Convention on International Civil Aviation (Chicagokonventionen)

⁶ Joint Aviation Regulation, European Civil Aviation Conference m.fl.

Vill någon inteckna sitt luftfartyg och använda det som en inteckningsssäkerhet då antecknas detta i en inskrivningsbok vid Stockholms tingsrätt.

1.2 Syfte

Med inriktning på registrering och inskrivning av rättigheter i luftfartyg har jag för avsikt att redogöra för det aktuella rättsläget, och vad som skulle kunna ändras för att uppnå en snabbare och smidigare handläggning av luftfartygsregistrering. Ett antal förslag på ändringar kommer att föreslås och dessutom försök till att redogöra om det är till en fördel att ha ett inskrivningsregister med sakrättslig verkan vilket föreslås i SOU 1997:122.⁷ eller att bibehålla nuvarande system. Syftet med arbetet är således att se på hur förhållandet med två olika register för registrering av luftfartyg respektive inskrivning av rättigheter i ett annat är rationellt eller, om detta kan ändras för att uppnå en bättre överskådlighet och en starkare rättssäkerhet. År 2001 antogs även Unidroit-konventionen⁸, som innebär att ett internationellt register kommer att etableras för inskrivning av rättigheter. I analysen beaktas även den nyskapade Unidroit-konventionen och dess syfte att skapa ett internationellt register och vad detta kommer att innebära för det svenska systemet.

1.3 Avgränsningar

I arbetet att analysera rättsläget vid olika registreringar såsom nationalitetsregistrering och inskrivning av olika rättigheter i luftfartyg är det svårt att avgränsa sig strikt till registrering som sådan. Finansieringsformerna är något som ligger bakom många av reglerna. Uppsatsen är avgränsad till registreringsreglerna och dess bakgrund medan finansieringsalternativ och dess funktion samt uppbyggnad lämnas därhän. Under uppsatsen kommer det att hänvisas till bl.a. leasing, men då enbart vid tillfällen då det anses nödvändigt för att förstå sammanhanget vid registreringsfrågor. Av betydelse för en sakrättslig verkan är även regler av exekutionsrättslig karaktär, men inte heller dessa får plats i detta arbete.

⁷ SOU 1997:122 Rättigheter i luftfartyg s.118

⁸ Diplomatic Conference to adopt a mobile equipment convention and an aircraft protocol. Draft (UNIDROIT) Convention on International Interest in Mobile Equipment

1.4 Material

Mängden litteratur har varit starkt begränsad. Få personer i Sverige sysslar i dag med juridiska frågor inom flygindustrin och ännu färre skriver avhandlingar i ämnet. Det som tilldrar sig störst intresse när det gäller litteratur är problemen kring leasing och dess olika varianter. I arbetet med registreringsfrågor finns det två utredningar, SOU 1976:70 rätt till luftfartyg m.m. och SOU 1997:122 Rättigheter i luftfartyg, som varit en inspirationskälla för idéer till en reform. Lagtextens förarbeten är en naturlig källa som tillsammans med kommentarerna till LL och InskrL i Karnov har även de hjälpt till i arbetet med uppsatsen. I övrigt har utländsk litteratur och artiklar varit bidragande källor, i synnerhet artiklar i Air & Space Law.

1.5 Problem och frågeställning

Hur registreras ett luftfartyg i dag, rörande inskrivning av äganderätten till luftfartyg och panträtt i sådan egendom.

- Är det tillfredställande med två olika register som i sin tur är delade på två myndigheter?
- Är en fortsatt registreringsrätt önskvärd eller kan det vara till fördel med en registreringsplikt?
- Bör Sverige ratificera Unidroit-konventionen och därmed få tre separata register?
- Vad blir Genève-konventionens funktion i framtiden?

Vilken form av registrering är att föredra för att uppnå en snabb och säker handläggning och hur mycket skall dessa reformer anpassas till ett internationellt register som Unidroit-konventionen kommer innebära.

1.6 Uppsatsens disposition

För att nå upp till det utfästa syftet har jag valt att disponera uppsatsen med att inledningsvis redogöra för det offentlighetsliga registret av luftfartyg. Detta innefattar bl.a. registreringsrätt, nationalitetsvillkor och registrering som förutsättning för luftfart. Efter detta behandlas 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, härnäst kallad Genève-konventionen, konventionslagen och deras betydelse i registreringsssammanhang vid internationella förhållanden. Även Inskrivningslagen och dess regleringar med införande av inteckningar i inskrivningsbok tas upp för analys samt reformförslag

Den sista stora biten för att nå fram till ett reformförslag och en analys är en genomgång av Unidroit-konventionen, dels vad den innehåller men även

dess förhållande till nationell rätt och Genève-konventionen. Löpande under dessa delar av uppsatsen ges det utrymme för kommentarer dels egna men även tidigare utredningars förslag på åtgärder som kan vara till fördel för en reform för registrering för luftfartyg. Under rubriken reformförslaget kommer de nämnda kommentarerna och förslagen knyts samman i ett reformförslag av registreringssystemet. Reformen kommer inte vara ett förslag på fullständig omdaning av registrering men väl en rad åtgärder som skulle kunna förenkla handhavandet vid inskrivning och registrering av luftfartyg.

I uppsatsen har jag valt att använda uttrycken luftfartyg och flygplan om vartannat. Luftfartyg är det författningensliga uttrycket medan flygplan är den vardagliga benämningen. En viktig skillnad mellan de båda uttrycken är att helikopter faller in under definitionen på luftfartyg.

2.Registrering av luftfartyg

Internationell luftfart kräver gemensamma regler inte minst ur säkerhetssynpunkt men som vi kommer att se i senare kapitel även utifrån ekonomisk synpunkt. Luftfartens centrala regelverk emanerar från Chicago-konventionen och de annex som utfärdats i anslutning till denna. 1957 års Luftfartslag är en tydlig reflektion av konventionen. Registrering av luftfartyg sker alltså både offentligt och privaträttsligt beroende på vilken funktion den skall fylla.⁹

2.1 Rätt till registrering

Registrering av luftfartyg i Sverige sker i luftfartygsregistret, som förs av luftfartsverket i Norrköping. I motsats till förfarandet inom Sjölagen¹⁰ (SjöL) har man i Luftfartslagen valt en registreringsrätt¹¹. Genom LL 1 kap. 1,2 §§ krävs det för luftfart i Sverige att fartyget är registrerat här eller utomlands. Kravet på att fartygen är registrerade för att få framföras innebär i praktiken att samtliga luftfartyg är registrerade.¹² Det är här tal om en offentlighetsrättslig registrering och ett luftfartyg får bara registreras i Sverige enligt LL 2 kap. 2 § om det ägs av:

- svenska staten, svensk kommun eller landstingskommun
- medborgare i ett land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller dödsbo efter sådan person
- en förening, samfällighet eller stiftelse med svensk nationalitet. EES-avtalet ger även utländska motsvarigheter rätt till registrering om de har sitt säte i ett land som omfattas av avtalet.

Dessa regler instiftades genom en ändring av luftfartslagen¹³. Tidigare hade registreringsreglerna återfunnits i registreringslagen, regeringen ansåg att dessa skulle inarbetas i Luftfartslagen. Luftfartygets nationalitet konstitueras genom denna registrering som går tillbaka till artikel 17 i Chicago-konventionen. Luftfartyg som blivit infört i det svenska registret anses med detta som svenskt. Det är enligt 2 kap 3 § LL förbjudet att i Sverige registrera luftfartyg, som redan är registrerat utomlands. Bestämmelsen härstammar ifrån artikel 18 i ovan nämnda konvention, som kräver avregistrering i det främmande registret innan det registreras i Sverige. Chicago-konventionen som sådan ställer inga krav på var det skall

⁹ Escalada Videla, Federico ”Aeronautical” s.132

¹⁰ Sjölagen (1994:1009) 2 kap. 1 §

¹¹ Luftfartslag (1957:297)

¹² SOU 1997:122 Rättigheter i luftfartyg s.79

¹³ Prop. 57:69 s.55,

registreras, bara det registreras nationellt eller i ett internationellt register.¹⁴ Genom registreringen blir nämligen staten eller organisationen där luftfartyget är registrerat ansvariga för detsamma under internationell rätt.¹⁵ Även luftfartyg som förts in i registret med stöd av 2 kap. 2§ 2st räknas som svenska.¹⁶

Inom EU har det vidtagits en rad åtgärder för att avreglera flygmarknaden. Bland annat har det öppnats upp för flyglinjer med regelbunden trafik inom gemenskapen. Detta är något som är grundläggande för tanken med gemenskapen, fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital. Utgångspunkten inom gemenskapen har varit att inom inre marknaden bör ett lufttrafikföretag kunna använda ett luftfartyg oavsett var inom gemenskapen det ägs. Det får dock inte inskränka de förpliktelser som den tillståndsgivande medlemsstaten har i fråga om lufttrafikföretagets tekniska duglighet. Kommissionen ville skapa gemensamma regler för den inre marknaden med större flexibilitet vid registrering och leasing av luftfartyg i medlemsländerna.

Artikel 8. 2a börjar med ett krav på att luftfartyg som används av ett lufttrafikföretag måste registreras i medlemsstaten eller inom gemenskapen. Samtliga medlemsländer har valt ett krav på nationell registrering.¹⁷ I samma artikel punkten 3 tillåter förordningen ett undantag vid kortvariga leasingavtal. Tyvärr definieras inte vad ett kortvarigt leasingavtal innebär. Men enligt Balfour¹⁸ skulle det röra sig om en ”traffic season”¹⁹ En medlemsstat är även skyldig att tillåta registrering i sitt nationella register, utan diskriminering eller dröjsmål, luftfartyg som är registrerade och ägs av en medborgare i ett annat medlemsland enligt art. 8. 4.

En grundläggande tanke var tidigare att endast luftfartyg som har någon anknytning till Sverige skall få registreras i det svenska luftfartygsregistret.²⁰ Ursprungligen var kravet att det skulle ägas av ett svenskt subjekt, senare har detta utvidgats till subjekt hemmahörande i EES. Dispensregeln i LL 2 kap 2 § 2 st. möjliggör finansiell leasing (en form av s k dry lease in) för en svensk operatör från t ex. en amerikansk eller japansk bank eller finansiär från Cayman Island under förutsättning att den svenska operatören baserar luftfartyget i Sverige. Den här dispensregeln tillämpas ganska ofta och fyller därför en viktig funktion.²¹

¹⁴ Chicagokonventionen art. 17

¹⁵ Mencik von Zebinsky A.A European Union External Competence and External Relations in Air Transport. s. 65

¹⁶ Prop. 1955:13 s. 121

¹⁷ Gradin, Anders [Cit. (1)] Föreläsning ”Liberalisation within the EU” med Anders Gradin (Jurist vid Luftfart och samhälle LfV) 2001-03-06 EC-air Law, Specialkurs vid Juridiska Fakulteten Lunds Universitet [Cit. (1)]

¹⁸ Balfour, Rickets Air & Space Law 1993 nr 1 s. 26, Balfour European Community Air Law s. 45

¹⁹ Balfour, Rickets Air and Space Law 1993 nr 1 s. 26

²⁰ Prop. 1955:13 s.296

²¹ Larsson, Bengt Email korrespondens med Bengt Larsson 2002-04-18 (Jurist vid LfV)

Dispensregeln fanns med redan i 1955 års registreringslag men i dispensregeln sägs inte så mycket om propositionen.²² Lagen är numera överförd till 2 kap 2 § 2 st. LL. Det kan spåras protektionistiska tankar med krav på substantiellt svenskt ägarskap²³. Redan på 50-talet fanns säkert också tankegångar om att Sverige inte fick bli en bekvämlighetsflaggstat för luftfartyg. Detta gäller i hög grad även idag. Mera konkret handlar det idag om flygsäkerheten och tillsynsansvaret för luftvärdigheten²⁴. Enligt Chicagokonventionen artikel 31 och annex 8 har registreringsstaten tillsynsansvaret för luftvärdigheten, d.v.s. utfärdande och förnyelse av luftvärdighetsbeviset. Om vi tillät "fri" registrering i Sverige, skulle vi riskera att ha tillsynsansvaret för luftfartyg som går i trafik i andra världsdelar utan någonsin komma till Sverige. Vi skulle riskera att tappa all kontroll över dessa luftfartyg. Vi skulle antagligen inte vara beredda att överlämna tillsynen till den stat där luftfartygen opererar (vilket kan tillåtas i enlighet med Chicago-konventionens Artikel 83 bis) Ett leasat luftfartyg som opereras av ett (svenskt) flygföretag med svenskt drifttillstånd, AOC skall enligt huvudregeln vara svenskregistrerat så att Luftfartsinspektionen får en helhet i tillsynen över luftfartyg och operatör

Lufträttsutredningens förslag ifrån 1997, nämner en liberalisering som medger att svenska flygföretag med svenskt AOC kan operera på marknader utanför Sverige. Till exempel kan de operera inom det avreglerade EES men även i andra delar av världen där de har tillstånd för sådan verksamhet. Ett svenskt AOC förutsätter att flygföretaget har huvudkontor etc. i Sverige, vilket innebär att Luftfartsinspektionen har erforderlig kontroll över företaget och dess flygmateriel. Då kan kravet på basering i Sverige lämnas därhän. En liberalisering av luftfartsindustrin inom Europa har inneburit en rad förenklingar för luftfart i Europa. Grundläggande för verksamheten hos Luftfartsinspektionen är att LL och LF avspeglar internationella åtaganden genom Sveriges anslutning till Chicagokonventionen. Härutöver gäller EG-förordningar och EG-direktiv genom Sveriges medlemskap i Europeiska unionen.

1997 års utredning tolkar Licensieringsförordningen som så att drifttillståndet utgör utgångspunkt för tillståndet att registrera luftfartyg i luftfartygsregistret, eller som de säger står bäst i "samklang"²⁵ med rådets förordning. Bokstavtolkas Licensieringsförordningen är där inget i den som uttryckligen medger en sådan tolkning som gjorts i 1997 års utredning enligt min mening. I ingressen står det däremot att ett lufttrafikföretag bör kunna använda luftfartyg oavsett var inom gemenskapen de ägs, utan att detta inskränker på de förpliktelser som den tillståndsgivande medlemstaten har ifråga om lufttrafikföretagets tekniska duglighet. Kan bara säkerheten

²² Prop.1955:13 s. 296

²³ Jfr. Escalada Videla, Federico "Aeronautical law"s.136

²⁴ Larsson, Bengt

²⁵ SOU 1997:122 s.81

garanteras så är det säkert till en fördel om flygindustrin kan få tillgång till nya sätt att etablera sig genom bruk av olika typer av finansieringsalternativ

Genom reglerna i LL vill staten skaffa sig en kontroll över flygbolagen.²⁶ Dispensmöjligheten i 2 kap. 2 § LL hindrar inte en dry-leasing av ett luftfartyg, men hindrar en wet-leasing.²⁷ Anledning till denna uppdelning är att vid en: wet-leasing skulle ett svenskt flygbolag med driftillstånd och en operativ licens wet-leasa ifrån ett land utanför EES, blir den operativa licensen aktuell i Sverige. Driftillståndet är däremot aktuellt i uthyrningslandet var fartyget är registrerat. Vid en: dry-leasing uppstår inte detta. Här registreras luftfartyget i Sverige trots att ägaren är medborgare utanför EES.²⁸ Wet-leasing förekommer trots allt med stater utanför EES. Licensieringsförordningen²⁹ art. 8 p.3 tillåter sådana avtal på grund av lufttrafikföretagets tillfälliga behov eller under extraordinära förhållanden.³⁰ Vid dessa förhållanden tar bolaget som hyr in fartyget den kommersiella risken, medan uthyrarlandet står för den operationella tillsynen genom att de utfärdar driftillståndet. En anledning till undantaget i art. 8 p 3 är att t.ex. låta företag starta upp sin verksamhet med hjälp av wet-leasing.³¹

Licensieringsförordningen kräver i artikel 10 att lufttrafikföretag som leasar eller hyr ut ett luftfartyg måste inhämta ett förhandsavgörande av tillståndsmyndigheten. Tillståndsmyndighet i Sverige är luftfartsverket.³² Villkoret är sedan en del av leasingavtalet. Vid wet-leasing avtal med ett företag utanför EES måste leasagaren leva upp till de säkerhetskrav som ställs i det licensgivande landet. Regeln om att det skall bli enklare att använda luftfartyg i ett medlemsland trots att det är registrerat i ett annat, skulle kunna leda till att leasgivare och finansiärer sätter press på flygbolagen att övertyga dess nationella myndigheter att godkänna utlandsregistrerade fartyg med svagare krav för luftvärdighet. Med lättare krav hos vissa länder för registrering skulle det kunna uppstå bekvämlighetsregistrering i vissa länder eller det helt motsatta, att länder som i dag har tillfredställande krav vad gäller säkerhet ändrar dessa i motsatt riktning. Risken finns att luftfartsindustrin får något som liknar det som sjöfartsindustrin lever med d.v.s. företag registrerar sina skepp i underutvecklade länder och kringgår avgifter och krav på säkerhet som finns i företagets hemort.³³

²⁶ Gradin, Anders [cit. Gradin (2)] Telefonintervju med Anders Gradin (Jurist vid LFFV avd. Luftfart och Samhälle) 2002-03-06 Specialkurs vid Juridiska Fakulteten, Lunds Universitet. [cit. (2) Gradin]

²⁷ Om skillnaden mellan Wet/dry-leasing se dispositionen ovan.

²⁸ ECAC Recommendations (ECAC/21) p.4

²⁹ Rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag

³⁰ Extra ordinära förhållanden: En speciell flygplanstyp som inte finns inom gemenskapen eller något godtagbart substitut. , Balfour European Community Air Law s. 45

³¹ Smithies Richard M. Air & Space Law 1997 nr.3 s. 153

³² BCL-A 3

³³ Larsson, Bengt

2.2 Krav för registrering av luftfartyg

Kravet för att få ett luftfartyg registrerat är att det har ett luftvärdighetsbevis och i fall som regeringen eller myndighet som regeringen bedömer även har ett miljövärdighetsbevis³⁴. Bevisen skall vara utfärdade eller godkända i Sverige enligt 2 kap. 4 § LL. Detsamma gäller vid användning av luftfartygen³⁵. Eftersom ett luftfartyg ändå inte får brukas utan att det är luftvärdigt och miljövärdigt har det åstadkommit en dubbelreglering. Tekniska föreskrifter och exakta krav av miljövärdighetsbevis faller som tidigare nämnts utanför syftet med arbetet. Den vedertagna begreppsbenämningen av ett luftfartyg är den i Chicagokonventionens bilagor: "Aircraft. Any machine that can derive support in the atmosphere from the reaction of the air other than the reactions of the air against the earth's surface." Denna definition finns även översatt till svenska och är publicerad i Luftfartsinspektionens definitionssamling (LFS 1996:26) "Luftfartyg (Aircraft) Anordning som kan erhålla bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av dess reaktioner mot jordytan." Definitionen återfinns även i Trafikregler för luftfart, BCL-T, fastställd av regeringen och kungjord av Luftfartsverket i enlighet med kungörelsen (1961:563) angående trafikregler för luftfart. En annan definition går att finna genom Genèvekonventionen. Här ville delegaterna ha generella regler för luftfartyg som flyger internationella rutter, vilket utelämnar luftballonger och liknande.³⁶ Genèvekonventionen kommer att behandlas längre fram.

2.2.1 Luftvärdighetsbevis

Ett luftfartyg får idag bara registreras om det har ett luftvärdighetsbevis och med vissa undantag miljövärdighetsbevis LL 2 kap. 4 §. Kravet på luftvärdighetsbevis har inte reglerats genom internationella konventioner därför finns det också olika regler i de nordiska länderna. Chicagokonventionen innefattar huvudregeln att luftfartyg har den nationalitet som den stat det är registrerat i.³⁷ Konsekvensen av detta är att reglerna om luftvärdighet är en nationell angelägenhet och skyldighet för registreringsstaten.

Inom EU har de inte försökt ändra på denna huvudregel genom ett gemensamt register utan som vi sett tidigare upplåtit detta till medlemsländerna. Härav är det medlemsländernas inhemska rätt som är avgörande. Med en nationell reglering av luftvärdighetskraven finns det risk att syftet med Europeiska Gemenskapen förhindras men även att

³⁴ Luftfartslag 1957:297 2 kap. 4 §

³⁵ Luftfartslag 1957:297 3 kap. 1 §

³⁶ Diedericks-Verschoor "An introduction to Air Law" s. 176

³⁷ Chicagokonventionen Artikel 17.

bekvämlighetsregistrering uppstår. För att förhindra alltför stora skillnader mellan kraven i medlemsländerna bör de gemensamma reglerna istället harmonisera tekniska krav och handläggningen av administrativa ärenden inom den civila luftfarten i synnerhet inom områden som tillverkning, drift, underhåll av luftfartyg, personal och organisationer. Genom förordningen skapades Joint Aviation Authorities (JAA) som varje medlemslands luftfartsmyndighet skall vara medlem i. JAA spelar en central roll för utvecklingen av gemensamma regler men kan inte tvinga igenom dessa i medlemsländerna.³⁸

Likt Sverige har både Finland och Danmark likvärdiga bestämmelser om krav på luftvärdighetsbevis. Däremot har Norge slopat detta krav sedan år 1994.³⁹ I Sverige finns det ju till och med en form av dubbel reglering. Dels reglerna i 2 kap. 4 § LL som kräver att luftfartyget har ett luftvärdighetsbevis för registrering. Dessutom krävs luftvärdighetsbevis för bruk av ett luftfartyg 3 kap. 1 § LL. Syftet med denna dubbelreglering synes vara att förhindra andra föremål än luftfartyg kommer in i registret⁴⁰. Frågan varför någon skulle vilja få något registrerat i registret som inte är att likna vid ett luftfartyg kommer osökt. Vidare i samma stycke i propositionen ansåg regeringen att kravet på luftvärdighet i samband med registreringen skulle leda till större efterlevnad av kravet på luftvärdighet och miljövårdighet, utan att för den skull vara någon garanti.

Ett luftfartyg anses luftvärdigt, om det är konstruerat, utrustat och hållet i stånd på ett sådant sätt att flygegenskaperna för säkerhetens krav är uppfyllda.⁴¹ Genom ett typcertifikat blir luftfartyget godkänt för ett luftvärdighetsbevis. Detta sker genom en typgranskning, där LFV godkänner konstruktionskrav och typen godkänds. Motsvarande gäller även vid modifiering. Även flygplanstillverkare behöver ett typcertifikat för att få sina fartyg godkända. Undantaget från kravet för typcertifiering är amatörbyggda luftfartyg och andra experiment eller specialklassade luftfartyg.

Enligt 3 kap. 3 § första stycket LL är det Luftfartsverket som har tillsynen över luftvärdigheten hos luftfartyg, tillbehör och reservdelar till luftfartyg. När ett luftfartyg har visats vara luftvärdigt, utfärdar Luftfartsverket enligt 3 kap. 3 § LL ett bevis om detta. Formuleringen innebär att det inte finns något obligatoriskt krav på besiktning för att utfärda ett luftvärdighetsbevis. Beviset kan begränsas till att avse viss tid, viss luftfart eller luftfart inom visst område. Enligt Luftfartsverkets bestämmelser BCL-M 1.7 är luftvärdighetsbevis tidsbegränsade till normalt ett år, utom bevis för segel- och motorsegelflygplan som normalt gäller i fem år. Luftfartyg med

³⁸ Balfour "European Community Air Law" s. 45

³⁹ SOU 1997:122 Rättigheter i luftfartyg s. 82

⁴⁰ Prop. 84/85:212 s.148

⁴¹ 2 kap 4 § LL

bibehållen luftvärdighet ger ägaren möjlighet att förnya luftvärdighetsbeviset utan några problem⁴².

För att få lov att framföra ett svenskt luftfartyg har det ställts krav på ett motsvarande svenskt luftvärdighetsbevis 3 kap. 4 § LL. Samma reglering ger rätt att flyga även med ett utländskt intyg som godkänts av Luftfartsverket. Vid luftfart inom svenskt område skall även utländska luftfartyg enligt paragrafens andra stycke ha sådana luftvärdighetsbevis eller bevis som har utfärdats eller godkänts i en annan stat och som skall erkännas här i riket enligt avtal med den specifika staten.

En rad olika underlåtenheter att utföra reparationer och dylikt kan innebära att luftvärdighetsbeviset förloras enligt 3 kap. 5, 6 §§ LL om:

- luftfartyget inte underhålls på föreskrivet sätt
- föreskrivna ändringar inte utförs
- ändringar som kan antas ha betydelse för luftvärdigheten görs i luftfartyget eller dess utrustning
- av Luftfartsverket föreskriven besiktning eller kontroll inte utförs, eller
- luftfartyget eller utrustningen har skadats på ett sätt som uppenbarligen har betydelse för luftvärdigheten.

I dessa fall inträder ogiltigheten automatiskt. Luftfartsverket har ytterligare en möjlighet till indragning av luftvärdighetsbevis genom 3 kap. 5 § andra stycket LL, om det inträffar andra omständigheter som kan antas ha betydelse för luftvärdigheten. Ett ogiltigt luftvärdighetsbevis skall, om Luftfartsverket begär det, lämnas till Luftfartsverket. Ogiltigheten gäller till dess att luftfartyget förklaras luftvärdigt.

Ägaren är den som har ansvar för att fartyget är luftvärdigt när det används. Skulle det vara någon annan än ägaren som utnyttjar planet svarar denne istället för luftvärdigheten enligt 3 kap. 7 § LL. Den som bär ansvar enligt paragrafen skall i sin tur anmäla sådant som har betydelse för luftvärdigheten till Luftfartsverket. Samma skyldighet gäller även för befälhavaren enligt 5 kap. 2 § LL.

2.2.2 Luftvärdighetsbevisets dubbelreglering

Vid en revidering av luftfartslagen år 1986 ville luftfartsinspektionen se en ändring av 2 kap. 4§. Dubbelregleringen att luftfartyg skall vara luftvärdigt och miljövärddigt för registrering ansågs vara onödig då ett luftfartyg för att få framföras ändå måste vara luftvärdigt och miljövärddigt. Dessutom ställs det inga sådana krav förrän efter tre år för att luftfartyget skall få stanna kvar i registret.⁴³ Regeringen menade i den nämnda propositionen att kravet

⁴² 3 kap. 3 § 2st. LL

⁴³ Prop. 84/85:212 s. 148

skulle leda till en bättre efterlevnad av reglerna, men att det inte finns någon garanti att kravet är uppfyllt då det används. Vidare menade regeringen att det utgjorde en spärr emot andra föremål än luftfartyg kunde registreras. Det blev därför heller ingen lagändring. Skulle luftfartygsregistret reformeras så att det med registreringen uppkommer ett sakrättsligt skydd emot överlåtarens borgenärer hamnar saken i en annan situation. Traditionellt behandlas luftfartyg som lösöre varpå äganderättsregistrering med sakrättslig verkan inte förekommer. Vid en reformering skulle det eventuellt tilldra sig intresse att få andra saker än luftfartyg registrerade. Dubbelregleringen som finns idag utgör ett skydd mot detta.

I SOU 1997:122 menade utredarna att vedertagen begreppsbestämning⁴⁴ på området skulle vara tillräcklig för att undvika registrering av andra föremål. Reglerna om luftvärdighetsbevis är offentlighetsbetingad medan reformen till sakrättsligt skydd genom registrering är av privaträttslig natur. Luftfartyg som i dag inte anses luftvärddiga eller miljövärddiga skulle därmed inte kunna registreras och därför inte heller uppnå det sakrättsliga skydd som uppnås med reformen.

Krav om luftvärdighetsbevis har inte, som tidigare behandlats, reglerats genom någon internationell konvention (se 2.2.1 ovan) vilket har lett till olika regler världen över. Med enbart nationell reglering finns det, som tidigare stycke behandlat, en risk för bekvämlighetsregistrering. I LL 2 kap 4 § ställs kravet att ägaren har ett luftvärdighetsbevis för registrering av luftfartyget, vilket även krävs för bruk av luftfartyg. I propositionen till lagen⁴⁵ hänvisar regeringen att dubbelregleringen skulle vara ett sätt att förhindra att andra föremål än luftfartyg kunde registreras. Frågan är då varför någon skulle vilja få något som inte är ett luftfartyg registrerat. Regeringens förhoppning var att det skulle leda till en bättre efterlevnad av kravet på luftvärdighet och miljövärdighet. De insåg dock att detta inte var något som kunde garanteras.

2.2.3 Miljövärdighet

Luftfartslagens 3 kap. 2-9 § regleringar om luftvärdighet och bevis på sådant gäller även för frågan om miljövärdighetsbevis. Reglerna om miljövärdighet har även de sitt ursprung i Chicagokonventionen och dess annex 16 del 1 (miljövärdighet). Reglerna i LL gäller parallellt med de miljöregler som finns i miljöbalken. För att registrera ett luftfartyg krävs det vid vissa typer av luftfartyg ett krav på miljövärdighetsbevis vad detta innebär i detalj faller utanför denna uppsats. Inom gemenskapen finns det beträffande miljövärdighet få regler, direktivet 83/206 EEG 1979 om begränsningar av buller från underljudsfartyg är ett undantag. Flygplan som omfattas av detta direktiv får enligt Chicagokonventionen inte registreras i ett medlemsland.

⁴⁴ Se ovan 2.4 Krav på luftfartyg

⁴⁵ Prop. 84/85:212 s.148

2.3 Interimsregistrering

I Sverige är det enbart SAAB i Linköping som tillverkar luftfartyg i större omfattning. När ett lufttrafikföretag således vill införskaffa ett nytt luftfartyg är de därmed ofta hänvisade till utländska tillverkare. För att flyga hem flygplanet måste det registreras. Kravet på registrering för att framföra flygplanet har lösts genom en form av tillfällig registrering. Reglerna om interimsregistrering återfinnes i 2 kap. 11 § LL. En förutsättning för registrering är att luftfartyget uppfyller kraven om ägandeskap enligt 2 kap. 2 § LL. Dessutom måste det avregistreras i det land där det befinner sig 3 § samma kapitel. Reglerna är även tillämpliga vid köp av befintligt luftfartyg från utlandet. Den interimistiska registreringen sker inte i det vanliga registret utan såsom anteckning i ett särskilt bihang till detta. Det är inte fråga om någon registrering i egentlig mening utan om en interimistisk anteckning, som inte ger någon möjlighet att in-teckna flygplanet.⁴⁶

Genom anteckningen i bihanget till luftfartygsregistret utfärdar luftfartsverket ett interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis. Luftfartyget anses därmed som svenskt. Detta interimistiska registreringsbevis är en förutsättning för att kunna flyga hem luftfartyget ifrån utlandet. Flygplanet får inte heller vara registrerat längre än tre månader i bihanget. En annan praktisk skillnad mellan de båda formerna för registrering är den att sedvanlig registrering kräver att fångeshandlingen lämnas in.

Regler om interimsregistrering återfinns i ett s.k. bihang till luftfartygsregistret 2 kap. 11 § LL. Luftfartyg under uppbyggnad kan inte registreras som sådant här i landet. Det är inte fråga om någon registrering i egentlig mening utan om en interimistisk anteckning, som inte ger någon möjlighet att in-teckna flygplanet.⁴⁷ Luftfartyget betraktas dock som svenskt enligt 2 kap. 14 §. Den tid som ett flygplan kan vara infört i bihanget till luftfartygsregistret är högst 3 mån enligt 27 § LF.

Det förekommer omkring 150-170 registreringar i luftfartygsregistret per år.⁴⁸ Cirka 35 av dessa är registreringar av svenskbyggda flygplan. Resterande registreringar grundas på förvärv från utlandet. En del av flygplanen som förvärvats utomlands antecknas först i bihanget till luftfartygsregistret. In-teckning i bihanget är främst avsett för det fall ett luftfartyg ägs av någon som kommer att kunna registrera luftfartyget i det svenska luftfartygsregistret, men som behöver flyga till Sverige innan luft- och miljövärdighetsbevis utfärdats.

⁴⁶ Prop. 1955:13 s. 123

⁴⁷ Prop. 1955:13 s.123

⁴⁸ SOU 1997:122 s. 85

En ytterligare skillnad mellan anteckning i bihanget och registrering i luftfartygsregistret är den att i det senare krävs det att fångeshandlingen skall ges in i original eller i vidimerad kopia, vilket med tanke på postgång och tidskillnader kan ta flera dagar. Vid anteckning i bihanget godtas faxkopior av fångeshandlingen. Detta leder i sin tur till att en registrering i bihanget kan ske samma dag en flygplansaffär gjorts upp. Med tanke på det stora värde ett flygplan betingar är det av stor vikt, att det inte blir stående utan att det omedelbart kan utnyttjas. Tidsbesparingar på en enda dag medför stora skillnader i kostnader och intäkter.⁴⁹

2.4 Luftfartyg under uppbyggnad

Frågan om registrering och inteckning av luftfartyg debatterades ordentligt vid LL tillkomst⁵⁰. Flygplanstillverkning är väldigt kostnadskrävande och kreditförsörjningen är väsentlig både för tillverkare och beställare. Likartade problem finns inom skeppsbyggnadsindustrin. I dagsläget finns det ingen rätt till registrering eller inskrivning av rätt till luftfartyg under uppbyggnad. Inom sjörätten finns en sådan möjlighet⁵¹. Motivet till detta är, att det är svårt att rätt fastställa när ett skepp under uppbyggnad nått det stadium av fullbordan, att det utan vidare är registreringspliktigt som skepp.⁵²

Tillverkning av luftfartyg görs vanligen i långa serier och byggnadsmaterialet är inte regelmässigt märkt vilket leder till att en identifiering är möjlig först vid ett sent stadium av bygget.⁵³ Sjögående skepp kan normalt identifieras på ett betryggande sätt redan i tidigt tillverkningsskede. Skeppsbyggnadsmaterial är vanligen märkt för visst bygge. Dessutom byggs de ofta inte i lika långa serier.⁵⁴ I de båda utredningar som gjorts av rättigheter i luftfartyg⁵⁵ är de överens om att företagshypotek är den bästa formen för finansiering under byggnadsstadiet. I betänkandet av pantbrevsutredningen⁵⁶ fann de sakkunniga emellertid vid sitt utredningsarbete att det fanns ett behov av att kunna pantsätta flygplansbygge, enligt vilken tillverkaren skulle ha rätt att registrera ett flygplansbygge, inteckna och pantsätta fartyget.

⁴⁹ SOU 1997:122 s.87

⁵⁰ Prop. 1955:43 s.100, NJA II 1955 s.160

⁵¹ Sjölagen 2 kap. 1 §

⁵² Rätt till skepp. Rune

⁵³ SOU 1976:70 S.89

⁵⁴ SOU 1976:70 S.89

⁵⁵ SOU 1976:70, SOU 1997:122

⁵⁶ SOU 1982:57 Pantbrev s.141 ff.

2.5 Brukarförteckning

Paragrafen 11a i 2 kap. i LL reglerar vad som kallas brukarförteckning. Den kom till som ett komplement till reglerna i 1 kap. 6 § LL där det gjordes möjligt att överföra ansvaret för luftvärdighet och miljövårdighet beträffande sådana utländska luftfartyg som på grund av nyttjanderättsavtal används av en svensk brukare. Tidigare hade det slagits fast att ansvaret för ett luftfartygs luftvärdighet och miljövårdighet kunde överföras mellan olika registreringsstater genom ett tillägg i Chicagokonventionen 83 bis. Sådana luftfartyg, som brukas av svenskar, kan inte dubbelregistreras enligt Chicagokonventionen artikel 18. Härav får inte brukarförteckningen vara utformad som ett register över luftfartyg. Istället utformas den som en förteckning över vilka juridiska eller fysiska personer som innehar utländska fartyg med nyttjanderätt.

Det finns däremot inga skyldigheter att göra en anmälan till brukarförteckningen varken i 2 kap. 11a § LL, 7 § LF eller 30-32 §§ förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m. Anledningen till detta framgår inte i förarbetet, men ett lufttrafikföretag som använder ett luftfartyg som tillhör ett annat företag eller det omvända måste dock enligt artikel 10 i licensieringsförordningen inhämta ett förhandsgodkännande av tillståndsmyndigheten. Eftersom luftfartsinspektionen, som är tillsynsmyndighet, också måste godkänna avtalet både operativt som tekniskt får Luftfartsinspektionen kännedom om det utländska flygplanet ändå. Luftfartsverket har förberett en brukarförteckning men den har inte kommit till användning än.⁵⁷ Brukarförteckningen framstår som en form av dubbelreglering, åtminstone ur tillsynssynpunkt. Så som det framstår idag utgör den enbart en blank förteckning utan någon funktion.

2.6 Anteckning om nyttjanderätt till luftfartyg

I 2 kap. 10 § LL finns regler om innehavsanteckning i luftfartygsregistret. Enligt första stycket skall innehavet av ett registrerat luftfartyg som köpts på kredit med förbehåll om återtaganderätt antecknas i luftfartygsregistret. De som träffar avtal om ett sådant köp skall genast anmäla det till Luftfartsverket. Säljaren står kvar i registret antecknas som ägare och köparen antecknas som innehavare.

Enligt paragrafens andra stycke kan, om någon innehar ett registrerat luftfartyg med nyttjanderätt för obestämd tid eller bestämd tid om minst två veckor, en anteckning om innehavet göras i luftfartygsregistret på begäran av ägaren eller nyttjanderättshavaren. Det finns ett antal olika skäl till varför det är intressant vem som faktiskt är brukare av ett registrerat plan.

⁵⁷ SOU 1997:122 s. 92

Luftfartsmyndigheten, och dess motsvarighet utomlands, får fortlöpande information av flygplanstillverkare om modifieringar och uppgraderingar av olika flygplanstyper. Dessa kan i sin tur omvandlas till bindande föreskrifter, s.k. luftvärdighetsdirektiv.⁵⁸

Om luftfartsmyndigheten kan komma i kontakt med den som faktiskt brukar ett plan är detta värdefullt ur bl.a. säkerhetssynpunkt. Andra tillfällen som en anteckning om nyttjanderätt kommer till gagn är vid tillsynsverksamhet och tillståndsprovning t.ex. vid provning av operativ licens⁵⁹. På så sätt ges luftfartsverket möjlighet att kontrollera om någon har nyttjanderätten till ett luftfartyg. Även andra myndigheter och privatpersoner borde ha intresse av att kunna få uppgift från luftfartygsregistret om vem som är brukare av ett visst luftfartyg.

⁵⁸ SOU 1997:122 s. 81

⁵⁹ EEG nr 2407/92

3. Genèvekonventionen

Vid tillgångsbaserad finansiering utgör luftfartyget den huvudsakliga kreditsäkerheten. För långgivaren är det av vikt att hans säkerhet, luftfartyget, kan återtagas och att krediten avvecklas. På grund av detta är det viktigt att hans rättigheter i luftfartyget blir erkända världen över inte bara i registreringslandet⁶⁰. Vid ett återtagande måste långgivaren ha rätt till att avregistrera luftfartyget och få det registrerat i ett nytt land. Anledningen till att Genèvekonventionen får en så pass stor plats i detta arbete är att den ligger till grund för Konventionslagen.⁶¹ Genèvekonventionen har inget materiellt innehåll utan är en ren lagvalskonvention. Dess syfte är att reglera äganderätten till luftfartyg samt andra sakrätter i fartygen.⁶² Den tar sikte på inskrivningar som skett i andra länder och i vilken mån dessa erkänns i Sverige. Fram till i dag har konventionen blivit ratificerad av 86 länder.⁶³ När konventionen utarbetades uppstod det problem mellan olika juridiska traditioner i synnerhet mellan länder med common-law och civil-lawländer. Detta är en av orsakerna till varför länder som Australien, Kanada, Storbritannien, Ryssland, Japan och Finland deltar i samarbetet.⁶⁴ Med anledning av Sveriges ratificering av Genèvekonventionen antogs en konventionslag. Till skillnad från inskrivningslagen⁶⁵ behandlar konventionslagen inskrivningar som skett i utlandsregistrerade luftfartyg. Syftet med lagen är att avgöra huruvida dessa inskrivningar erkänns i Sverige. Detta leder till att lagens regler blir lösningen på kollisionssnormer som kan uppstå när olika rättssystem möts.

3.1 Konventionens omfattning

Konventionen reglerar framför allt frågan om ett erkännande, som i en stat vederbörligen stiftade rättigheter i luftfartyg, skall åtnjuta i andra fördragsslutande stater. Inhemska, registrerade plan faller inte in under konventionen enligt artikel IX. Fördragsslutande parter förbinder sig, i enlighet med artikel 1, att erkänna vissa slag av rättigheter i luftfartyg:

- a. äganderätt till luftfartyg; (hit räknas även säljarens ägarförbehåll vid avbetalningsköp)
- b. besittning av luftfartyg förenad med rätt att genom köp förvärva fartyget
- c. nyttjanderätt till luftfartyget enligt upplåtelse på minst sex månader

⁶⁰ Escalada, Videla s. 132

⁶¹ Lag (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

⁶² Se Prop. 1955:13 s. 87

⁶³ <http://www.icao.int/icao/en/LEB/Genev.htm>

⁶⁴ Diedericks-Verschoor "An introduction to Air Law" s. 139

⁶⁵ Lag (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg

- d. hypotek, ”mortgage” och annan liknande rättighet i luftfartyg tillkommen enligt avtal som säkerhet för betalning av gäld.

Möjligheten att få sina rättigheter respekterade gäller endast under förutsättning att rättigheterna tillkommit i överenskommelse med lagen i fördragsslutande stat, i vilket luftfartyget är nationalitetsregistrerat vid tiden för rättighetens tillkomst. Dessutom att rättigheten är inskriven i en offentlig inskrivningsbok i den fördragsslutande staten, där fartyget nationalitetsregistrerats.

3.2 Nationellt register

De fördragsslutande staterna är inte tvingade att föra register. I praktiken kommer dock inte medlemsstaten att tillgodogöra sig konventionens fördelar utan ett sådant⁶⁶. Under förarbetet till konventionen föreslogs det att den stat som inte förde ett register ändå skulle få tillgodose utländska rättigheter utan egen motsvarighet.⁶⁷I konventionen framgår det inga detaljerade uppgifter om hur ett register skall se ut. Artikel II reglerar enbart:

1. alla rättigheter knutna till ett luftfartyg skall införas i samma register,
2. ett undantag medges dock för rättigheter enligt artikel VII § 1 vid tredjemans inblandning då nationell rätt är tillämplig.
3. fördragsslutande stat kan förhindra att rättigheter främmande för inhemsk rätt drivs in.

Länder som har ratificerat konventionen har åtagit sig att erkänna inskrivningar som skett i andra fördragsslutande länder. Konventionen som sådan reglerar inte hur olika rättigheter uppstår inom nationell rätt. Detta bygger på en princip om registrering i nationellt register ger även att registreringslandets rätt är gällande.⁶⁸ Detta leder till problem. Inskrivningen av luftfartyg kan ske på många olika sätt i världen. I Sverige måste en in-teckning i luftfartyget skrivas och registreras hos inskrivningsmyndigheten. Medan det i USA uppkommer en sådan redan genom ett avtal mellan två parter som sedan inte behöver registrera denna för att bli gällande.⁶⁹

⁶⁶ Diedericks-Verschoor ”An introduction to Air Law” s. 179

⁶⁷ Diedericks-Verschoor ”An introduction to Air Law” s. 172

⁶⁸ Diedericks-Verschoor ”An introduction to Air Law” s. 173

⁶⁹ Diedericks-Verschoor ”An introduction to Air Law” s. 180

3.3 Registreringsöverföring

För att undvika att ett intecknat luftfartyg säljs utomlands, utan borgenärens samtycke, har konventionen genom artikel IX ett krav på samtycke. Borgenärerna till ett intecknat luftfartyg skall innan ett luftfartyg förs ur registret ha medgett detta till inskrivningsmyndigheten. Ett undantag görs för reglerna om exekutiv försäljning i artikel VII. Regeln har fått sin motsvarighet i 7 § konventionslagen.

Härigenom skapas ett dubbelt säkerhetssystem. Ett intecknat svenskt fartyg får inte föras ur de två registerna innan borgenären hörts. Dessutom får inte köparen i utlandet registrera det i sitt hemland innan myndigheten där fått ett godkännande från de svenska myndigheterna.⁷⁰ Konventionen har inget direkt påbud om att ett fartyg skall föras ut ur registerna. Vid en exekutivförsäljning i ett annat land än registreringslandet skulle detta leda till en dubbelregistrering när det registreras i det land det blir sålt. En sådan bestämmelse skulle i så fall leda till en dubbelregistrering som inte är tillåten enligt Chicagokonventionen.⁷¹ Enligt International Law Association skulle problem av denna karaktär lösas genom att ursprungslandet för registreringen avregistrerar fartyget ur sitt register.⁷² Hur det löses rent praktiskt ges det inget svar på.

I 2 och 3 stycket av 7 § tvingas en borgenär i utlandet att hålla sig ajour med vad som händer i det nya registreringslandet. Efter det att borgenären medgett en omregistrering måste denne även söka inskrivning i det svenska registret för att bibehålla sin förmånsrätt. Tidsfristen som ges är på tre månader efter nationalitetsregistreringen. Nyttillkomna inskrivningar skulle annars uppnå förmånsrätt. Tidsfristen om tre månader räknas obönhörligen från införandet i nationalitetsregistret. En registrering i bihanget är inte tillräckligt eller så fort ett utländskt luftfartyg blivit nationalitetsregistrerat i Sverige är det luftfartsverkets skyldighet att meddela detta till inskrivningsdomaren. Enligt lagens formulering skall luftfartsverket meddela bevis om registreringen och om de inskrivna rättigheterna. I propositionen⁷³ ansåg regeringen det lämpligt att luftfartsstyrelsen som först får kännedom om eventuell inteckning anmäler detta till inskrivningsmyndigheten. Genom detta förfarande tillkännagörs häftande inskrivningar snabbt och det uppnås således ett skydd för den som tänker låna ut pengar till fartygets nya ägare.

⁷⁰ Genèvekonventionen art. IX

⁷¹ Art 18 ” An aircraft cannot be validly registered in more than one State, but its registration may be changed from one state to another”.

⁷² Diedriks –Vershoor s.150

⁷³ Prop. 1955:13 s. 325

3.4.1 Registreringsöverföring vid exekutiv försäljning

Vid en exekutiv försäljning av luftfartyg eller reservdelar tillhörande fartyget är det den som påkallar försäljning som skall styrka sin rätt. I den stat fartyget är registrerat skall inhämtas ett gravationsbevis med en översättning av detsamma. Senast en månad innan auktionen skall en kungörelse utfästas om försäljning på registreringsorten enligt gällande rätt.⁷⁴

3.4.2 Regler för reservdelslager

Reservdelarna utgör en del av luftfartyget enligt artikel XVI Genèvekonventionen. Värdet kan i vissa fall uppgå till så mycket som 25% av värdet på flygflottan.⁷⁵ Motorer, propellrar, radioutrustning, instrument och tillbehör är sådant som faller in under artikel X § 4 så som reservdelslager. Dessa saker finns utplacerade längs flygrutterna och lyder under *lex rei sitae*.⁷⁶ Rättigheterna följer de krav angående sakrättsligt skydd som gäller för luftfartyg där det är registrerat.

3.5 Genèvekonventionens framtid

Betydelsefulla länder, för luftfartsindustrin, så som Kanada, Storbritannien, Japan och Ryssland har dock inte ratificerat konventionen. Avsaknaden av dessa nationer bidrar givetvis till att konventionen inte får den verkan som var dess syfte.⁷⁷ Mellan de fördragsslutande nationerna har det ändå uppnåtts en viss säkerhet för kreditgivare. För att uppnå en för alla nationer godtagbar lösning, vad gäller rättigheter i luftfartyg och registrering har det nyligen antagits en Unidroit-konvention. Genom denna vill medlemsländerna åstadkomma ett internationellt register för att säkerställa internationella rättigheter i luftfartyg. Unidroit kommer att behandlas i sin helhet längre fram.

Framtiden för Genèvekonventionen framstår som oviss⁷⁸, den kommer enligt Unidroit protokollet kap. 5 art. XXII att bibehållas men en definition på luftfartyg skall ändras till flygplanskropp, flygplansmotorer och helikopter samtidigt skall Unidroit vara den konvention som har företräde. Däremot nämns det inte i Unidroit-protokollet hur luftfartyg som idag är intecknade kommer att behandlas.

⁷⁴ Diedericks-Verschoor "An introduction to Air Law" s. 186

⁷⁵ Diedericks-Verschoor "An introduction to Air Law" s. 187

⁷⁶ Persson Annina H "Förbehållsklausuler- en studie om en säkerhetsrätts nuvarande och framtida ställning" s. 386

⁷⁷ Jfr Crans Air&SpaceLaw 1998 nr. 2 s. 280

⁷⁸ Crans Air&SpaceLaw 1998 nr. 6 s. 280

3.6 Inskrivning av rätt till luftfartyg

InskrL avser en inskrivning av privaträttslig betydelse som sker i Sverige. 1948 års Genèvekonvention ställer inga krav på fördragsslutande stater att upprätta en inskrivningsbok. Utan en sådan kan de dock inte tillgodogöra sig konventionens fördelar⁷⁹. I konventionen nämns det inte i detalj hur en sådan inskrivningsbok skall se ut. De krav konventionen innehåller är att, alla inskrivningar avseende visst luftfartyg skall göras i samma inskrivningsbok. Samtliga inskrivningar i Sverige företas i Stockholms tingsrätt och förs här in i inskrivningsboken.

I Sverige finns det således två centrala register för luftfartygs vidkommande. Vi har ett offentligrättsligt hos luftfartsverket, som registrerar vem som är ägare till ett luftfartyg. Denna registrering ger inget sakrättsligt skydd. För att uppnå sakrättsligt skydd skulle det krävas att en ägare kan skriva in äganderätten i inskrivningsboken. Eftersom vi inte kan skriva in äganderätten i Sverige, åtnjuter vi inte heller något sakrättsligt skydd utomlands för densamma.

Vid utformningen av inskrivningslagen försökte regeringen knyta an till Genèvekonventionens regleringar och annan föreliggande inskrivningslagstiftning.⁸⁰ Vid denna tidpunkt förelåg det ett förslag på reformering av inskrivningsrätten i fast egendom. De sakkunniga ansåg därmed det som bäst att inte använda sig av någon ny inskrivningsform. Istället ville de sakkunniga ändra inskrivningsboken när revisionsarbetet av fastighetsrättens inskrivningssätt var klart. I motiven till lagen ansågs det förvisso lämpligare med en modernare lagstiftning, men den starka önskan om en ny lagstiftning angående inskrivning av rätt till luftfartyg gjorde att en lag ändå kom till stånd.⁸¹

3.7 Lagens tillämpningsområde

Med stöd av InskrL är det möjligt att skriva en panträtt i luftfartyget och på så sätt använda det som säkerhet för en kredit. InskrL innehåller inte någon definition av vad som utgör luftfartyg utan använder sig av den som finns i LL. Detta beror bland annat på att den närmare innebörden saknar självständig betydelse i lagen. Enligt 1 § gäller lagens tillämplighet för luftfartyg som är införda i det svenska luftfartygsregistret. Således undantas luftfartyg i vissa internationella förhållanden där det finns speciella regler.⁸²

⁷⁹ Diedericks-Verschoor "An Introduction to Air Law" s. 177

⁸⁰ Prop. 1955:13 s. 240

⁸¹ Prop. 1955:13 s. 240

⁸² Se lagen i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

Vad som kan intecknas är luftfartyget och reservdelar till detsamma. Panträtten som uppkommer har sedan förmånsrätt.⁸³ Det är bara panträtter som kan skrivas in och mellan dessa råder det ingen speciell ordning som det gör i jordabalken.⁸⁴ Äganderätten kan således inte skrivas in utan luftfartyg betraktas som lös egendom, enligt de flesta⁸⁵, vilket i sin tur kräver tradition. Inte heller utfärdas någon motsvarighet till lagfart men namnet på den som är registrerad som ägare i luftfartygsregistret antecknas i inskrivningsboken. Kravet på tradition borde kunna ersättas med denuntiatio när fartyget befinner sig hos tredje man.⁸⁶

En inteckning i luftfartyget skall medges av dess ägare. Efter detta skrivs det in i inskrivningsboken.⁸⁷ I andra paragrafen InskrL medges även inteckning till säkerhet för en och samma fordran i flera luftfartyg, med krav på att samma förmånsrätt gäller i samtliga fartyg. Inskrivningsmyndigheten måste således kontakta LfV för kontroll av vem som är ägare till luftfartyget. Det finns ingen datoriserad kommunikation mellan dessa båda myndigheter. Kontakten däremellan sker via brev, fax eller telefon.⁸⁸ Det samma gäller vid det omvända förhållandet, det vill säga när ett luftfartyg skall avregistreras så måste detta medges av inteckningsinnehavaren. För att en inteckning skall komma till stånd måste den som medger inteckningen vara införd som ägare i luftfartygsregistret. En anteckning om ägandeskapet i luftfartygsregistret sker dock utan att se till om kravet på tradition är uppfyllt.⁸⁹ Om så inte är fallet kan likväl den som önskar att inteckningen skall beviljas frambringa bevis om att denne verkligen är ägare till luftfartyget enligt InskrL 7 § 2 st. I förarbetet till InskrL förklaras bakgrunden till 7 § att den inte var avsedd att fastställa äganderättens övergång vid köp eller liknande. Osäkerhet om vem som är den rätte ägaren till fartyget, får i varje särskilt fall prövas om det finns några villkor som inskränker dennes rätt att pantförskriva fartyget. Vid osäkerhet kan myndigheten även låta ansökan om inteckningen förklaras vilande enligt 10 §. Således skulle det kunna vara så, att ett flygplan som ingår i en säljares konkurs skulle kunna vara behäftat med pantträtt på grund av köparens åtgärder.⁹⁰

I 11 § InskrL regleras även den påtalade situationen, om en säljare efter avtalet om försäljning och innan ny köpare blivit införd som ägare, kan säljaren upplåta inteckningar utan hinder av försäljningen. Enbart om

⁸³ 4 § 9p Lag (1970:979) om förmånsrätt

⁸⁴ Jordabalken 19 kap. 6 §

⁸⁵ Jfr. Persson Annina H "Förbehållsklausuler- en studie om en säkerhetsrätts nuvarande och framtida ställning" s. 183, Håstad Torgny "Sakrätt avseende lös egendom" s.301

⁸⁶ Se inledande kommentaren till InskrL i Karnov, Kjelin Henrik s.2125

⁸⁷ InskrL 1,2 §§

⁸⁸ Larsson, Bengt

⁸⁹ SOU 1982:57 s. 119

⁹⁰ SOU 1982:57 s. 119, SOU 1991:81 s.467

ansökan om inteckning och registrering av ägandeskap sker samma dag blir det ett förhinder mot inteckning enligt 11 § 2 st.

3.8 Om intecknings verkan och omfattning

Sedan inteckning i luftfartyget meddelats har fordringsägarna panträtt i fartyget enligt InskrL 14 §. Panträtten som uppkommer genom inteckningen omfattar både flygplanskroppen och vad som i övrigt hör till luftfartyget. Följande två avsnitt omfattar en redogörelse för tillbehör och reservdelslager.

3.8.1 Regler för reservdelslager

Inte bara luftfartyget i sig kan intecknas utan även reservdelslagret.⁹¹ Det går även att inteckna en andel i ett reservdelslager. Inteckning sker då gemensamt med luftfartyget. Kravet för inteckning av reservdelslagret eller den del av lagret som intecknas är att antalet och till art ungefärligt antecknas i fordringshandlingen eller bifogad bilaga. Lagret skall dessutom befinna sig i Sverige eller annan stat som ansluter sig till konventionen. Fartyget och reservdelslagret bildar således en inteckningsenhet och svarar solidariskt för den intecknade fordringen enligt 17 § InskrL. Praktiskt innebär det att om inte en viss del av reservdelslagret räcker till för skulden kan även annan del som intecknats tas i anspråk.

Till reservdelar räknas föremål avsedda att anbringas i luftfartyget i stället för de delar eller föremål som borttagits därifrån 4 § InskrL. Föremål avsedda att anbringas innebär att det skall finnas ett visst lokalt samband och vidare att föremålen förvaras ombord. De delar som antas vara reservdelar är delar av flygkroppen, motorer, propellrar, radioutrustning och instrument jämte delar därav. Definitionen ansluter nära den som ges för tillbehör. För att ett föremål skall kunna klassas som reservdel krävs det även att det kan vara ett tillbehör. Förklaringen som ges i förarbetet är att del som inte kan vara tillbehör till ett luftfartyg eller del därav kan inte heller vara reservdel.⁹²

⁹¹ . Kraven återfinns i 4 § InskrL som bygger på artikel X i Genèvekonventionen. Noterbart är att begreppet reservdellager är vidare i konventionen än i InskrL. Se Prop. 1955:13 s.101, NJA II 1955 S. 161 ff.

⁹² Prop. 1955:13 s. 102, 108

3.8.2 Tillbehör

Panträtten omfattar, som nämnts tidigare, utöver flygplanskroppen även motorer, propellrar, radioutrustning instrument och andra tillbehör, vare sig de är anbragta på luftfartyget eller tillfälligt avskilda därifrån.⁹³ För att ett föremål skall anses blivit anbragt på luftfartyget måste det finnas ombord för att luftfartyget skall anses luftvärdigt.⁹⁴ Vidare omnämns det i förarbetet att även andra föremål, som normalt sett tillhör eller kan vara tillbehör till ett luftfartyg, skall omfattas av inteckningen, oavsett om de är anbragda på luftfartyget eller om de är erforderliga för fartygets luftvärdighet. Med anledning härav anses flygplansstolar, syrgasmasker, sjukvårdslådor, nödstegar, fallskärmsljus och liknande som tillbehör till fartyget. Föremål som är typiska för att betjäna passagerare är undantagna och likaså drivmedel.

⁹³ Prop. 1955:13 s. 315

⁹⁴ Prop. 1955:13 s. 108

4 Unidroit

Nationell rätt är reglerar först och främst inhemska förhållanden. Sällan är den anpassad för gränsöverskridande transaktioner. Luftfartyg å andra sidan rör sig dagligen världen över i transportsyfte. Tillverkning av luftfartyg är begränsad till ett fåtal länder och är väldigt kapitalintensiv. Få företag som startar en flyglinje har råd att införskaffa ett fartyg varpå leasing utgör ett komplement till det traditionella köpet. Vid både köp eller leasing över nationella gränser uppkommer det lätt konflikter mellan olika rättssystem. 1948 års Genèvekonvention, är som beskrivit tidigare, primärt en lagvalskonvention. Tillämplig är enligt konventionen den lag där luftfartyget är registrerat, vilken i sin tur kan vara mer eller mindre fientligt inställd mot kreditsäkerhetsåtgärder och liknande.⁹⁵ För att uppnå ett bättre skydd för borgenärerna och således även underlätta internationella transaktioner skapades Unidroit-konventionen.

4.1 Syftet med Unidroit

Genom Unidroit-konventionen vill ICAO⁹⁶ undvika att någon nationell rätt används. Istället skall de självständiga reglerna i konventionen användas. I skapandet av konventionsreglerna så har de försökt att fläta samman civil-law och common-law reglerna i görligaste mån.⁹⁷ Praktiskt skall fartygen registreras i det internationella registret som handhas av en tillsynsmyndighet. Genom registreringen skall myndigheten sedan kunna bedöma prioriteringsordningen mellan olika borgenärer och säkra deras registrerade rättigheter.⁹⁸

Genom att tillsätta en övervakande myndighet kommer det att skapas ett internationellt register.⁹⁹ Myndigheten kommer både att övervaka registret och tillsammans med medlemsländerna reglera och styra registret och dess innehåll. Inskrivningsmyndigheten kommer att vara en internationell juridisk person som åtnjuter en viss immunitet från den stat där den placeras.¹⁰⁰ När en stat ratificerar konventionen har den möjlighet att utpeka en inhemsk registreringsfilial.¹⁰¹ Denna inhemska myndighet kommer att utgöra en del av det internationella registreringssystemet och således inte följa inhemsk rätt. Istället lyder den under regler som fastställts av

⁹⁵ Crans, Berend J.H ”The Unidroit Convention on International Interest in Mobile Equipment... Air & Space Law nr 6 1998 s. 277

⁹⁶ Wool, Jeffrey ”The next Generation of International Aviation... Air and Space Law s.243

⁹⁷ Goode, Roy ”The Draft Unidroit Convention on Interest in Mobile Equipment”, s. 153

⁹⁸ Arundell, Mark and Wilson, Scott F ”The Need for International...” Air and Space Law s. 283

⁹⁹ Unidroit-Konventionen Art. 17

¹⁰⁰ Unidroit-Konventionen Art. 27

¹⁰¹ Unidroit-Protokoll Art. XIX

medlemsländerna genom Unidroit. En medlemsstats inhemska inskrivningsmyndighet får enbart bevilja inskrivning i helikopter och flygplanskropp nationalitetsregistrerat i landet samt inhemska prioriterade regler likt luftpanträtt. Flygplansmotorer kan inte nationalitetsklassas enligt Chicagokonventionen vilket omöjliggör en registrering via de inhemska inskrivningsmyndigheterna. En sådan registrering kräver således en registrering i det internationella registret. Konventionen och protokollet kan då sägas utgöra konstitutionen för den myndighet som skall tillsättas för det internationella registret. Olikheter i kategorierna skall så långt det är möjligt i enlighet med konventionen behandlas lika. När dessa inte kan undvikas så är en fortsatt kategorisering viktig. Skillnader som inte regleras direkt i konventionen eller vid likheter i densamma blir internationella lagvalsregler tillämpliga. Nackdelen med detta är att det kan uppstå olika tolkningar av konventionen beroende på lex fori.¹⁰²

4.2 Konventionens omfattning

Tre olika rättighetsformer omfattas av konventionen:

- en hypoteksinnehavares rättigheter
- en säljares ägandeförbehåll vid ett avbetalningsköp
- leasgivarens rättigheter enligt art. 7 i konventionen.

Denna uppdelning av rättigheter är en kompromiss för att något rättssystem inte skall bli förbisett. De tre olika kategorierna skall behandlas så lika som möjligt. Eventuella problem som kan uppstå skall i sin tur behandlas av tillämplig rätt enligt internationella lagvalsregler. Följden av detta blir att olika synsätt kan bli tillämpliga på samma typ av problem på grund av lex fori.¹⁰³

4.3 Registrets omfattning

Internationella registret har som uppgift att registrera olika finansierings och leasingavtal. I registret kommer tillbehör att kunna skrivas och för att vara identifierbara skall de vara märkta med serienummer från tillverkaren.¹⁰⁴ På så sätt skapas en unik märkning för tillbehören. Registret kommer att fungera som ett instrument för avgörandet mellan olika rättigheters prioritetsordning i fartygen. Detta avgörs genom tidpunkt för registrering enligt först till kvarnbasis.¹⁰⁵ Regeln har dock ett undantag: Medlemsstaterna får tillkännage vilka rättigheter som alltid skall ha prioritet

¹⁰² Goode, Roy ”The Draft Unidroit Convention on Interest in Mobile Equipment”, s. 155

¹⁰³ Goode, Roy ”The Draft Unidroit Convention on Interest in Mobile Equipment”, s. 153

¹⁰⁴ Unidroit-Protokoll Art. XII

¹⁰⁵ Unidroit-Konventionen Art 29

framför registrerade internationella rättigheter. För närvarande ges bärgarlön och bevarande av luftfartyg en luftpanträtt i Sverige. Olika nationella regler kan registreras hos registreringsmyndigheten och på så sätt uppnå en säkrare kreditsäkerhetsmarknad och att konventionen även skyddar bärgningskostnader. Värt att notera är att en registrering i det internationella registret inte garanterar en ägares rätt i alla medlemsländer till det som registrerats.¹⁰⁶ En registrering meddelar således finansiärer och andra om att det finns andra registrerade avtal men inte huruvida de är giltiga eller ej.

4.5 Förhållandet mellan Unidroit och Genèvekonventionen

Fyra större olikheter är framträdande mellan konventionerna. Genèvekonventionen är först och främst en lagvalskonvention som erkänner rättigheter i luftfartyg, medan Unidroit-konventionen har egna regler vad gäller finansiering och leasing.¹⁰⁷ Genèvekonventionen var i sig en unik skapelse för tiden kring år 1948 då ett lands rättigheter skulle kunna göras gällande i ett annat medlemsland. Mer än 50 år har dock passerat sedan dess tillkomst och finansieringsmöjligheterna har gradvis utvecklats. Idag är objektfinansierade lösningar tillsammans med leasing-avtal vardagsrealiteter. En annan skillnad dem emellan är att Genèvekonventionen har sitt ursprung i nationell rätt och vad denna erkänner i lösegendom, medan Unidroit-konventionen har en internationell utgångspunkt¹⁰⁸.

En orsak till att det skapats ett internationellt system är flygindustrins internationella prägel med krav på säkerhetsgarantier för objektfinansiering och leasing.¹⁰⁹ Det finns ingen internationell jurisdiktion att luta sig mot inom flygindustrin.¹¹⁰ Genom att erkänna ett internationellt register legitimeras även detsamma och skapar ett internationellt regelverk. Utförandet av registret överlättes till den internationella registermyndigheten. Själva ramen för den samma har godkänts av medlemsstaterna och utgör en gräns för internationella myndigheten när den skall bilda det nya registret.¹¹¹ Genèvekonventionen och Unidroit-konventionen gör även en skillnad mellan flygplansmotorer. I Unidroit anses de vara en säregen del med ett eget värde som kan pantförskrivas,¹¹² I Genèvekonventionen anses motorerna som en del av luftfartyget enligt art. 10 vare sig installerade eller tillfälligt bortkopplade. Under utvecklingen av Unidroit-konventionen ville organisationen bakom denna försäkra sig om

¹⁰⁶ Wool, J International Interest in Mobile... Air & Space Law nr 6 s. 274

¹⁰⁷ Jfr. Art. 1 Genèvekonv., Kap. 2,3 och 7 Unidroitkonv.

¹⁰⁸ Jfr. Genèvekonv. Art. 1 med Unidroitkonv. Art. 2

¹⁰⁹ Crans, Berend J.H "The Unidroit Convention on International Interest in Mobile Equipment... Air & Space Law nr 6 1998 s. 277

¹¹⁰ Wool, J International Interest in Mobile... Air and Space Law nr 6 1998 s. 273

¹¹¹ Unidroit-konventionen Art. 17

¹¹² Unidroitprotokollet Art. 9

en fortsatt fortlevnad mellan medlemsländerna i Genèvekonventionen och i största mån fläta samman de båda konventionerna. I synnerhet lagvalsprinciperna i Genève-konventionens kontra Unidroit-konventionens specialregler ansågs som viktiga.¹¹³ Medlemsländerna till Genèvekonventionen kommer även i fortsättningen att respektera andra medlemsländers regler. När staten i fråga även är ansluten till Unidroit-konventionen skall dock dessa regler tolkas med företräde. Vid kontraktskonflikt skall det även överlåtas till parterna att använda sig av Genèvekonventionen.¹¹⁴ Slutligen så är tanken att vid frågor om leasing och objektfinansiering är det Unidroit-konventionens regler som skall vara gällande.

4.6 Nackdelar med Unidroit

Genom skapandet av Unidroit-konventionen så får vi ett dubbelregister för rättigheter i luftfartyg. Först och främst det nationella inskrivningssystemet vid Stockholms tingsrätt och vid internationella förhållanden Unidroit med dess regler för inskrivning av rättigheter. I Sverige har vi dessutom luftfartygsregistret hos LFV, det vill säga tre separata register utan interna datakommunikationer. En rimlig fråga är om det verkligen behövs ett internationellt register när Genèvekonventionen finns? Tydligt är dock att Unidroit tar sikte på finansieringsformer som används dagligen och behöver regleras för kreditsäkerheter.¹¹⁵ Den kritik¹¹⁶ som framkommit mot konventionen är problemet med kvarstadsbelagda luftfartyg där leasgivare och kreditgivare förlorar stora summor varje dag planet inte kan brukas p.g.a. att vissa länder inte handhar ärenden om kvarstad tillräckligt snabbt¹¹⁷. Crans menar att det framför allt krävs att nationell rätt respekterar de regler som skapats genom Genèvekonventionen och inte tillåter inhemska kryphål för kvarstad och utdragna processer.

Ett krav på en konventions framgång ligger i antalet ratificeringar. Väldigt många länder har också ratificerat Genèvekonventionen men ett antal viktiga, inom flygindustrin, länder såsom Storbritannien, Japan och Kanada har inte ratificerat varpå slagkraften av konventionen blir begränsad. Problemet för Storbritannien ligger i deras rättssystem (common-law)¹¹⁸ och dess syn på lagfästa rättigheter och panträtter för reparation.¹¹⁹

¹¹³ Wool, J International Interest in Mobile... Air and Space Law nr 6 s. 273

¹¹⁴ Genèvekonv. Art 22, Unidroitprotokollet Art 22 (2)

¹¹⁵ Arundell, Wilson, The need for International... Air and Space Law nr 6 1998 s. 283

¹¹⁶ Crans, Berend J.H "The Unidroit Convention on International Interest in Mobile Equipment... Air & Space Law nr 6 1998 s. 274

¹¹⁷ Crans, Berend J.H "The Unidroit Convention on International Interest in Mobile Equipment... Air & Space Law nr 6 1998 s. 274

¹¹⁸ Diedericks-Verschoor "An introduction to Air Law" s. 139

¹¹⁹ Crans, Berend J.H "The Unidroit Convention on International Interest in Mobile Equipment... Air & Space Law nr 6 1998 s. 277

Enligt 14 § InskrL föreskrivs att när inteckning i luftfartyget har blivit beviljad har borgenären panträtt i fartyget. Panträkten omfattar enligt samma lagrum andra stycket, förutom flygplanskroppen också motorer, propellrar, radioutrustning och instrument och andra tillbehör, vare sig de är anbragta på luftfartyget eller tillfälligt avskilda därifrån. Detta kan jämföras med artikel XVI i Genèvekonventionen som i princip har samma utgångspunkt. Unidroit å andra sidan skall leasgivare kunna pantsätta flygplansmotorer separat även då de är anbragta på luftfartyget.¹²⁰ Detta är inte i enlighet med svensk lagstiftning, här betraktas luftfartyg som en enhet vilket det givetvis rent praktiskt inte är. Dagligen byts det motorer, radioutrustning, stolar och andra tillbehör. En ratificering av Unidroit-konventionen skulle innebära att svenska leasgivare vid internationella förhållanden kunde pantsätta motorer men inte vid inhemska avtal. Unidroit-konventionen lämnar inte något svar hur det skall förfaras med tidigare registrerade inteckningar som idag åtnjuter skydd genom Genèvekonventionen och huruvida dessa skall överföras till det internationella registret.

Ett annat tidsrelaterat problem är det med regionala kontor och att världen är indelad i olika tidzoner. Unidroit-konventionen tillåter att medlemsländerna inrättar regionala kontor för registrering¹²¹. Registreringen blir dock inte giltig förrän den förs in hos myndigheten som för det internationella registrets databas och tillgänglig enligt art. 19, 20 i konventionen. Med världen uppdelad i olika tidzoner kan först till kvarnbasis som det här handlar om få tråkiga konsekvenser vid registrering i ett regionalkontor.

¹²⁰ Unidroit-konventionen art. 2 3(a)

¹²¹ Unidroit-konventionen art. 17, protokollet art. 14

5 Reformbehovet

Ambitionen med denna uppsats är att redogöra för rättsläget vid registrering och inskrivning av luftfartyg i Sverige och huruvida denna kan effektiviseras. En snabb handläggning för registrering i luftfartygsregistret kan spara flygbolag med flera stora summor pengar. Luftfartygens extrema rörlighet gör det nödvändigt att samarbeta världen över med konventioner av diverse slag. Det hävdas ibland att det behövs ett internationellt system för erkännande av registrering av nationalitet, ägande och inteckningar, eftersom ett sådant system utgör basen för krediter och creditsäkerheter samt en ekonomiskt fungerande marknad.¹²² Ett väl fungerande Unidroitsystem som skulle kunna leda till säkrare lufttransporter, eftersom flygbolagen ges bättre möjligheter att anskaffa nyare och säkrare flygplan.¹²³

Den framlagda redogörelsen för rättsläget är uppdelad i fyra olika delar som alla har registrering som utgångspunkt. Jag har nu tänkt redogöra för de reformer, som jag tycker hade varit lämpliga för att underlätta registrering av luftfartyg. Uppsatsen var tänkt att disponeras så att en analys av rättsläget, skulle underlätta för förståelsen för reformförslaget. Fortsättningsvis kommer de olika delarna flätas samman för att nå fram till de reformer jag vill föreslå. Jag kommer inte nödvändigtvis kommentera alla delar, utan enbart de som skulle kunna förbättras.

5.1 Luftfartygs säregenhet

Sjörätten har ofta använts analogovis för lufträtten. Att regeringen redan på 1950-talet fann det naturligt att samreglera dessa två transportsätt är väl inte direkt konstigt men det finns i dag avgörande skillnader dem emellan som gör en gemensam reglering omöjlig. Inom sjörätten finns ett mycket tydligare samband mellan fartyg och motorer och övriga tillbehör som ofta är speciellt framtagna för det specifika fartyget. Luftfartyg och delar till luftfartyg produceras i längre serier, på så sätt är det möjligt att byta ut luftfartygets delar i takt med att behoven uppstår. Driften av luftfartyg blir därför också mer ekonomisk och säkrare då luftfartsinspektionen kan skicka ut servicebulletiner vid ändringar av någon detalj i luftfartygets konstruktion¹²⁴.

¹²² Gorton s. 298

¹²³ Wool, J: 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 nr. 6 1998*

¹²⁴ Jfr. 2.8 ovan

Eftersom flygplansmotorer är de mest värdefulla delarna av ett flygplan och skapandet av rättigheter i motorer är ett vanligt sätt att finansiera anskaffningen har alltså Unidroit-konventionen arbetats fram för att skapa kreditsäkerhet för motorer och tillbehör.

5.2 Luftfartens behov av överskådlighet vid registrering och inskrivning

I dagsläget är det så att om ett företag vill registrera sig som ägare till ett luftfartyg så gör de detta hos LFV i Norrköping. Detta är inget bevis på att företaget är den faktiske ägaren. Vill man få samma luftfartyg intecknat måste de vända sig till tingsrätten i Stockholm. Detta tvådelade system fungerar, det vet vi av erfarenhet, men det betyder inte att det inte kan effektiviseras. I en snar framtid kommer det dessutom med största sannolikhet att finnas ett internationellt register för rättigheter i luftfartyg och dess tillbehör genom Unidroit-konventionen. Huruvida Sverige ratificerar Unidroit-konventionen eller ej spelar inte någon större roll. Flygindustrins internationella karaktär så kan vi inte undvika följderna av den om tillräckligt många ratificerar densamma. Detta leder till tre separata register att ta hänsyn till. Dessutom finns det ingen datoriserad kommunikation mellan LFV och inskrivningsmyndigheten något som hade ökat både överskådligheten och behandlingen av registreringsärenden betydligt.

Egentligen spelar det ingen roll om det ställs ett krav på registrering eller registreringsrätt av luftfartyg bibehålls. Flygplanet måste ändå registreras innan det får framföras. Intresset av full kontroll över flygplansbeståndet har i princip enbart varit intressant ur beredskapsintresse.¹²⁵ Dagens krav på registreringskrav för framfart innebär en form av registreringsplikt. Tidigare utredningar¹²⁶ har inte sällan hänvisat till en form av harmonisering med sjörätten och dess system med registreringsplikt. I förarbetena 1955:13 och i 1976:70 SOU har regeringen även tagit sin utgångspunkt i JB när de lade fram förslaget till InskrL för luftfartyg. Vid utformningen av inskrivningslagen försökte regeringen knyta an till Genèvekonventionens regleringar och annan föreliggande inskrivningslagstiftning.¹²⁷ Vid denna tidpunkt förelåg det ett förslag på reformering av inskrivningsrätten i fast egendom. De sakkunniga ansåg därmed det som bäst, att inte använda sig av någon ny inskrivningsform, istället ville de ändra inskrivningsboken när revisionsarbetet av fastighetsrättens inskrivningssätt var klart. Regeringen ansåg det alltså förvisso lämpligare med en modernare lagstiftning men, den

¹²⁵ SOU 1997:122 s. 79

¹²⁶ SOU 1976:70/1997:122

¹²⁷ Prop. 1955:13 s. 240

starka önskan av en lagstiftning om inskrivning av rätt till luftfartyg gjorde att lag ändå kom till stånd.¹²⁸

Luftfartsinspektionen har idag ett väl utbyggt datoriserat system med ett sökregister för vem som är registrerad som ägare eller brukare av ett luftfartyg.¹²⁹ Utöver detta finns även Luftfartsverkets författningssamling tillgänglig med BCL och olika direktiv angående luftvärdighetsbevis, remisser, JAR:s bestämmelser m.m.¹³⁰ Detta ger en snabb tillgänglighet för kontroll över vilka regler som gäller eller vem som är presumtiv ägare till ett luftfartyg. Skulle ett sådant system kompletteras med länk till Inskrivningsmyndigheten i Stockholm med dess inskrivningsbok hade det uppnåtts en snabbare och mer överskådligt system.

5.3 Förslag till Reform

Utan tvekan behövs det en reglering av det registreringssystem som i dag berör Luftfartyg. Dagens register har sitt ursprung i regleringar som kom till på 1950-talet som genomgått enbart smärre ändringar under årens lopp beroende på diverse händelser som tvingat lagstiftaren att ändra i lagarna. I mitt förslag har jag tagit hänsyn till de två olika registerna som finns parallellt idag och det faktum att vi med stor sannolikhet kommer att få ytterliggare ett internationellt sådant. Detta internationella register kommer att ha helt andra förutsättningar än vad vi tidigare haft i Sverige för luftfartygs vidkommande. Jag är inte odelat positiv till Unidroit-konventionen, men den är dock med största sannolikhet något som kommer att bli en realitet och bör därför tas i beaktande vid ett reformförslag.

5.3.1 Ett svenskt register

Utgångspunkt för mitt förslag till registrering av luftfartyg är att Luftfartsverket i Norrköping kommer vara den centrala myndigheten för allt som berör luftfartyg. Inskrivningsmyndighetens uppgifter vid Stockholms tingsrätt bör flyttas till Luftfartsverket för att uppnå en optimal översyn på luftfartsbeståndet. Avsaknaden av automatisk databehandling dem emellan skulle bli ointressant och istället hade det uppstått ett system där ärendet hade behandlats av en och samma myndighet med fullständig kompetens på hela området kring luftfartyg. Vid valet av myndighet för inskrivningsverksamheten har regeringen i frågor om fastigheter valt att specialisera vissa tingsrätter att handha dessa spörsmål¹³¹, precis som inskrivningsmyndigheten i Stockholm är specialiserad på luftfartyg. Genom

¹²⁸ Prop. 1955:13 s. 240

¹²⁹ http://www.lfv.se/site/safety_aviation/site/LFRPub/search.asp

¹³⁰ <http://www.lfs.lfv.se/>

¹³¹ Prop. 1993/94:214

denna rationalisering blir två stycken centraliserade system ett gemensamt. Inte sällan är beroendet dem emellan ofrånkomligt t.ex. så får inte en inteckning i luftfartyg beviljas utan att den som är införd som ägare enligt luftfartygsregistret medger detta ägarskap.

Ytterst bygger InskrL på vad som fastslagits i Genèvekonventionen¹³² Denna ställer i praktiken ett krav på att enbart en inskrivningsbok förs i medlemslandet och att den innefattar alla rättigheter som kan skrivas in. Vid överlåtelse av luftfartyg finns det enligt många¹³³ ett grundläggande krav på besittningsövergång för att en förvärvare skall erhålla skydd mot överlåtarens borgenärer, undantag finns i LkL. Trots detta är rättsläget oklart då regeringen, i ett uttalande i propositionen till InskrL, ansåg att inte LkL vara tillämplig på luftfartyg. Syftet med detta arbete har inte varit att ta upp de många sakrättsliga spörsmål som finns med luftfartyg, men i detta sammanhang är det oundvikligt och av intresse för ett reformförslag för registrering av luftfartyg. Det kommer således kräva en ändring av InskrL om man vill undvika traditionskravet vilket i många fall för luftfartyg i sig är orimliga t.ex. vid sale and lease back.

Tidigare hade det slagits fast att ansvaret för ett luftfartygs luftvärdighet och miljövärdighet kunde överföras mellan olika registreringsstater genom art. 83 bis Chicagokonventionen. Luftfartyg som brukas av svenskar kan inte dubbelregistreras enligt Chicagokonventionen art. 18 och därför får brukarförteckningen inte vara utformad som ett register över luftfartyg utan istället som en förteckning över vilka juridiska eller fysiska personer som innehar utländska fartyg med nyttjanderätt. I skapandet av ett svenskt register skulle även regeln om brukarförteckning i 2 kap. 11a § LL, 7§ LF eller 30-32 §§ förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m. kunna tas bort. Anledningen till detta är att luftfartsinspektionen som är tillsynsmyndighet får kännedom om de utländska luftfartyget ändå. Härav har brukarförteckningen aldrig kommit i bruk. Jag har tidigare redovisat för vad som var tanken med denna lag vilket framstår som en onödig reglering. Även brukarförteckningen framstår som en form av dubbelreglering, åtminstone ur tillsynssynpunkt. Så som det framstår idag utgör den enbart en blank förteckning.

Ett överskådligt system med tillgänglighet för alla typer av luftfartyg är ett måste. Reglerna om luftvärdighetsbevis är offentlighetsbetingad medan reformen till sakrättsligt skydd genom registrering är av privaträttslig natur. Luftfartyg som i dag inte anses luftvärdiga eller miljövärdiga skulle därmed inte kunna registreras och därför inte heller uppnå det sakrättsliga skydd som uppnås med reformen. Således skulle en onaturlig uppdelning där fartyg, som idag är registrerade men inte luft- och miljövärdiga har sakrättsligt skydd, medan de som vill registrera motsvarande fartyg kommer att hamna utanför. I mitt reformförslag skall således även luftfartyg som inte är

¹³² Se s. 22 ovan

¹³³ SOU 1997:122 s. 87

kvalificerade enligt dagens regler om luftfärdighetsbevis kunna registreras. Spärr för registrering är den definition på luftfartyg som finns i Luftfartsverkets definitionssamling (LFS 1996:26) och , BCL-T, fastställd av regeringen och kungjord av Luftfartsverket i enlighet med kungörelsen (1961:563) angående trafikregler för luftfart.¹³⁴

5.3.2 Ett svenskt register och ett internationellt

Skapandet av ett svenskt register skulle fortfarande skilja sig sakrättsligt i jämförelse med vad det kommer att innebära om Unidroit-konventionen blir ratificerad. I utredningar¹³⁵ som gjorts har inte tänkt på det faktum att ett luftfartyg består av många dyra utbytbara delar som finansieras separat. Unidroit-konventionen är ett direkt svar på detta var företagen kan inteckna separata delar i ett internationellt register. Crans¹³⁶ ifrågasätter huruvida en sådan konvention verkligen behövs i en jurisdiktion med ett välbalanserat juridiskt system med sakrättsligt skydd för rättmätiga ägare till lös egendom. Crans¹³⁷ hävdar att Unidroit-konventionen har kommit till på grund av leasgivare och finansierares krav på säkerhet för lån till luftfartyg, motorer o.s.v. Enligt en undersökning av Luftfartsverket¹³⁸ så har Europas större flygbolag sammantaget gått med förlust under de sex senaste åren. Eftersom luftfartsindustrin är så väldigt gränsöverskridande, vad gäller finansierare och tillverkare, krävs det ett internationellt register som säkerställer rättigheter i luftfartygen och dess tillbehör på ett internationellt plan. Ett sådant internationellt register skulle innebära tre separata register att ta hänsyn till, vilket är ytterligare ett skäl för att sammanföra de i Sverige separata registerna.

Tyvänn för Genèvekonventionens vidkommande har en rad viktiga länder inte ratificerat konventionen.¹³⁹ För att Unidroit-konventionen skall bli en reform med genomslagskraft krävs det naturligtvis att så många länder som möjligt ratificerar konventionen. En svår fråga ur svenskt perspektiv är hur statsmakten skall lösa det faktum, att det inte går att inteckna till exempel flygplansmotor i Sverige vilket är tanken med Unidroit-konventionen. Genèvekonventionen lider av att inte tillgodose nutidens behov av nya finansieringsalternativ. Det går inte att bortse ifrån finansbolagens och leasgivarnas krav på säkerhet om de skall kunna fortsätta leasa ut motorer till annars fullt funktionsdugliga flygplan. Kompromissen mellan dessa båda konventioner blir inte lätt att lösa. Mycket är beroende på hur stor upplutning Unidroit-konventionen kommer att få i form av ratificerande

¹³⁴ Se ovan under 2.2 för definition.

¹³⁵ SOU 1976:70, 1997:122

¹³⁶ Crans, Berend J.H ”The Unidroit Convention on International Interest in Mobile Equipment... Air & Space Law nr 6 1998 s. 277

¹³⁷ Crans, Berend J.H ”The Unidroit Convention on International Interest in Mobile Equipment... Air & Space Law nr 6 1998 s. 277

¹³⁸ Rapport ifrån LFV om marknadssituationen för inrikesflyget

¹³⁹ Se s. 22 ovan

länder. Crans¹⁴⁰ beaktar vikten av att olika nationer inte respekterar Genèvekonventionen och att detta är en av de största orsakerna till att flygplan blir kvarhållna i korrumperade länder med mindre effektiva rättssystem. Vidare hävdar han att detta problem inte kommer att förändras för att det instiftas en konvention likt Unidroit. Problemet är att världens alla stater inte respekterar internationella överenskommelser och kvarstadskonventionen inte täcker in alla länder i världen genom begränsad ratificering.

Onekligen kommer vi få ett ”lapptäcke” av regler med två olika konventioner som ibland behandlar samma frågor, beroende på om staterna i ett speciellt sammanhang har ratificerat Genèvekonventionen eller Unidroitkonventionen. Alla internationella konventioner lider av en viss ovisshet om en eventuell tillämpning innan de börjat användas praktiskt. Flygindustrin är dock i behov av finansieringsalternativ, de närmsta 15 åren har det uppskattats att värdet av olika behov av flygdelar till en summa av 1,2 triljoner US dollar.¹⁴¹

¹⁴⁰ Crans, Berend J.H. ”Analysing the Merits of the Proposed Unidroit... Air and Space” Law nr 2 2002.

¹⁴¹ Wool, Jeffrey ”The Next Generation of International Aviation Finance Law... Air and Space Law nr 6 1998

6 Analys

I inledningen till arbetet nämnde jag att registreringen visar på två viktiga funktioner, nationalitet men även dess legala status. Eftersom luftfartyg dagligen korsar olika gränser världen över är det viktigt att de nationella registerna är uppdaterade och pålitliga och alltid återspeglar rätt ägandeförhållande. Tyvärr har vi inte samma synsätt på hur luftfartyg skall behandlas världen över. Vissa länder ser luftfartyget som en enhet medan det i andra länder tillåtes in-teckning av motorer separat. De nationella reglerna måste vara tydliga så att både inhemska och utländska företag skall kunna verka i Sverige eller med ett svenskt företag. Det kan inte vara meningen att de skall behöva vända sig till två myndigheter för att få fram den information man behöver. Registrering av luftfartyg är inte en typisk syssla för domstol. Dessutom arbetar luftfartsinspektionen dagligen med luftfartygsregistret varpå luftfartsverket är en naturlig placering för min reform. Nuvarande ordning med registrering av luftfartyg hos luftfartsverket och inskrivning av rätt till luftfartyg hos inskrivningsdomare i Stockholms tingsrätt är inte rationell. Tidigare utredningar har kommit till samma slutsats¹⁴². Systemet ger upphov till dubbelarbete och tidsförlust som kan leda till ekonomisk förlust för en redan hårt ansatt bransch.¹⁴³ Ett modernt offentligt/privaträttsligt register bör vara koncentrerat till Luftfartsverket, helst av allt skall även äganderätten kunna registreras genom inskrivningsprincipen så att ett borgenärsskydd uppnås på ett tillfredställande sätt. På så sätt hade det blivit klargjort för vilka regler som gäller för luftfartyg.

Även dubbelregleringar likt den som finns angående luftvärdighet bör ändras för att i största möjliga mån underlätta för allmänheten och i synnerhet för intressenter i luftfartsindustrin att läsa och förstå reglerna som används. Med enbart nationell reglering av luftvärdighetsbevis finns det risk för en bekvämlighetsregistrering (se 2.2.1 ovan). De svenska reglerna med dubbelreglering är helt onödiga. Något regeringen insåg redan i propositionen.¹⁴⁴ Luftfartygs definitioner finns det ett flertal av som alla fungerar utmärkt för att undvika registreringar av obehöriga föremål. Regeringen uttryckte att de hade en förhoppning om att det även skulle leda till en bättre efterlevnad av kravet på luft- och miljövärdighet. Vad man glömde inse var att detta ändå inte kan garanteras.¹⁴⁵

Med en reform som tagit bort traditionskravet och gett ägaren till ett registrerat luftfartyg skydd mot överlåtarens borgenärer hade lagstiftaren

¹⁴² SOU 1976:70, s 85. 1997:122, s.118

¹⁴³ Rapport från Luftfartsverket 2002-02-04 Inrikesflygets marknadsförutsättningar åtgärder för att förbättra konkurrensen.

¹⁴⁴ Prop. 84/85:212 s.148

¹⁴⁵ Se 2.2.2.

hamnat i ett annat läge. En sådan reform hade ett helt nytt juridiskt synsätt på lösöre. Intresset för att kunna få andra ting än luftfartyg registrerade hade ju med all säkerhet ökat.

Efter vad som redogjorts under uppsatsen anser jag en revidering av luftfartslagen och inskrivningslagen som tämligen självklar, även om det har tillförts och ändrats i dessa under årens lopp. Ursprunget till lagarna återfinns i 1940/50-talets situation med en önskan av synkronisering med fastighetsrätten och sjörätten. Häri ligger ett av grundfelen med tidigare utredningar, de har inte varit tillräckligt tydliga på att skilja de olika säregenheterna hos skepp och luftfartyg. Speciellt inte vid de ivriga försöken att efterfölja sjörättslig lagstiftning. Denna sjöfartsrättsliga lagstiftning har för det första en betydligt äldre historia men även en form av total avsaknad av säkerhetskontroll genom den stora delen av bekvämlighetsregistreringar. Luftfartsindustrin har alltid genomsyrats av ett stort säkerhetstänkande med åtföljande konventioner. Chicagokonventionen är en av de första konventioner en nybildad stat skriver under när den erkänts.

Leasingarrangemang av diverse slag är i dag en vardagsrealitet både i större och mindre skala utan någon tydlig reglering i lagtext. Det har tillsatts utredningar för både leasingarrangemang och luftfartygs vidkommande men ingen av dem har lett till något resultat. Sveriges undertecknande av Unidroit-konventionen och ett eventuellt ratificerande hade ändrat situationen på ett positivt sätt. Leasagare och leasgivare kommer vid internationella förhållanden då ha regler att luta sig mot och uppnå en större rättsäkerhet.

I 1997 års utredning beaktar inte utredarna tillräckligt det faktum att ett luftfartyg består av en mängd utbytbara delar som kan betinga ett stort värde och som särskiljer en total harmonisering av luftfartsrättslig lagstiftning och sjöfartsrättslig. De brister som finns i lagstiftningen talar för att större delar av rättsområdet behöver reformeras oavsett om Sverige ratificerar Unidroit-konventionen eller ej. Det behövs ett system med förutsägbara och användbara säkerhetsrätter för att minska företagens transaktionskostnader och kreditförluster. Det skulle leda till betydande svårigheter att utveckla ett nytt system genom rättspraxis. Behoven för en fungerande finansieringsmarknad gör att lagstiftningsvägen för att reformera området är att föredra, inte minst för luftfarten.

Den sjörättsliga regleringen för registrering av rättigheter i fartyg, som ofta tagits som förebild för ett luftfartsrättsligt system, har fungerat väl vid sidan av annan lös egendom. Ett liknande, specialreglerat system skulle också kunna fungera inom luftfarten. Redan de sakkunniga i 1955 års proposition påpekade behovet av att se över lagarna. Efter varje utredning sedan dess, har ett nytt system varit i anskaffande enligt experterna. Någon reform har deras utredningar dock inte lett till. Detta arbete kan således ses som ett bidrag till reformarbetet, som bör ske på registrerings- och inskrivningsområdet för ökad säkerhet och överskådlighet.

Det har ifrågasatts huruvida Unidroit-konventionen verkligen innebär en förbättring för finansiärer av luftfartyg, eftersom verkan av deras rättigheter fortfarande kommer att variera beroende på var luftfartyget befinner sig. Denna effekt uppstår då olika stater är anslutna i olika hög grad till de olika internationella instrumenten. Finansiärernas rättigheter varierar då beroende på om staten, där luftfartyget befinner sig, har ratificerat Unidroit-konventionen och/eller Genève-konventionen eller inte.¹⁴⁶ Unidroit-konventionen ger inte någon möjlighet att skriva in nyttjande- eller optionsrätter, vilket medför att endast finansiärernas rättigheter i luftfartygen kan skrivas in. Konventionen präglas med andra ord, av en viss ensidighet, till fördel för borgenärerna. Skulle registreringen i det internationella registret prioriteras högre än nationella registreringar, leder detta sannolikt till en motvilja hos vissa stater att ratificera konventionen.

¹⁴⁶ Crans (III), s.53.

Källförteckning

1. Offentligt tryck, propositioner m.m.

Proposition 1955:13
Proposition 1955:43
Proposition 1957:69
Proposition 1993/94:214

SOU 1976:70 Rätt till luftfartyg m.m.
SOU 1982:57 Pantbrev
SOU 1997:122 Rättigheter i luftfartyg
SOU 1999:42 Ny luftfartslag

Rapport från Luftfartsverket 2002-02-04
Inrikesflygets marknadsförutsättningar åtgärder för att förbättra konkurrensen.

EUROPEAN CIVIL AVIATION CONFERENCE
Recommendations adopted by the twenty-first Plenary Session (Triennial) of ECAC (ECAC/21, Strasbourg, 2-3 July 1997)

Chicago Convention on International Civil Aviation 1944, 15 UNTS 295;
ICAO Doc. 7300/5

Convention on the International Recognition of Rights In Aircraft Signed at GENEVA on 19 JUNE 1948

CONVENTION on International interest in Mobile Equipment
PROTOCOL to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment

2. Litteratur

Balfour, John "European Community Air Law"
Butterworths 1995

Diederiks-Verschoor, I.H.Ph "An introduction to Air Law", 6:e uppl.
Kluwer Law International 1997

Escal, Videla, Federico "Aeronautical Law" Sijthoff & Noordhoff 1979

Goode, Roy "The Draft Unidroit Convention on Interest in Mobile Equipment", I: *Festskrift till Jan Ramberg*, Nordstedts 1996

Gorton, Lars "Second Hand Sale of Ships and Aircraft- Some Comparison"
Essays In honour of Hugo Tiberg, 1996

Havel, Brian F. "In Search for Open Skies", Kluwer Law International
1997

Håstad, Torgny "Sakrätt avseende lös egendom", Nordstedts Juridik 1996

Malmberg, Lars-Göran "Haveriutredningar", Nordstedts Juridik 2000

Mencik von Zebinsky "European Union Enternal Competence and External
Relations in Air Transport, Kluwer Law International 1996

Persson Annina H "Förbehållsklausuler- en studie om en säkerhetsrätts
nuvarande och framtida ställning" . Rättsvetenskapligt
Bibliotek, 1998

Rune Christer "Rätt till skepp" Göteborgs Akademiförlag 1991

Various authors "The New Legal Framework for Aviation in the European
Community" International Chamber of Commerce 1993 (Balfour, J
"Licensing")

3. Artiklar

Arundell, Mark and Wilson Scott F. "The Need for International Secured
Transactions and Leasing Rules for Aircraft Engines through the Proposed
Unidroit Convention" *Air and Space Law nr 6 1998*

Balfour, Rickets "Aircraft Use, Registration and Leasing in the EC
Air and Space Law 1993 nr 1

Crans, Berend J.H "The Unidroit Convention on International Interest in
Mobile Equipment and the Aircraft Equipment Protocol: Some Critical
Observations" *Air and Space Law nr 6 1998*

Smithies, Richard M. "Towards a Common European Policy on Wet-Lease
Rules" *Air and Space Law nr.3, 1997*

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
nr. 6 1998*

4. Länkar

<http://www.lfv.se>

http://www.lfv.se/site/safety_aviation/site/LFRPub/search.asp

http://www.lfv.se/site/pilot_info/air_traffic_society/activity/market/konkurrensrapport011116.pdf

<http://www.icao.int/icao/en/LEB/Genev.htm>

5. Övrigt

Föreläsning ”Liberalisation within the EU” med Anders Gradin (Jurist vid Luftfart och samhälle LFV) 2001-03-06 EC-air Law, Specialkurs vid Juridiska Fakulteten Lunds Universitet [Cit. (1)]

Email korrespondens med Bengt Larsson 2002-04-18 (Jurist vid LFV)

Telefonintervju med Anders Gradin (Jurist vid LFV avd. Luftfart och Samhälle) 2002-03-06 Specialkurs vid Juridiska Fakulteten, Lunds Universitet. [cit. (2) Gradin]

6. <Författare>

<Titel, upplaga etc.>

Rättsfallsförteckning

<Rättsfall>

<Rättsfall>