



UPPSALA  
UNIVERSITET

Juridiska institutionen  
Vårterminen 2019

Examensarbete i civilrätt, särskilt sak- och insolvensrätt  
30 högskolepoäng

## Panta mera?

Panträtt i luftfartyg efter Sveriges tillträde till  
Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet

Interested?

Security interests in aircraft after Sweden's accession to the Cape  
Town Convention and Aircraft Protocol

Författare: Max Schueler

Handledare: Peter Strömgren





## **Förord**

Jag vill rikta ett stort tack till Peter Strömgren för väldigt bra och engagerad handledning som varit till stor hjälp under arbetets gång. Av naturliga skäl vill jag också rikta ett stort tack till mina föräldrar.



# Innehållsförteckning

<b>1. INLEDNING</b> .....	<b>1</b>
1.1 BAKGRUND.....	1
1.2 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNING .....	4
1.3 METOD, MATERIAL OCH TERMINOLOGI .....	5
1.3.1 Metod.....	5
1.3.2 Material .....	6
1.3.3 Terminologi.....	7
1.4 AVGRÄNSNING.....	8
1.5 DISPOSITION.....	9
<b>2. FINANSIERING AV LUFTFARTYG</b> .....	<b>11</b>
2.1 BAKGRUND.....	11
2.2 MOTIV BAKOM SVERIGES TILLTRÄDE TILL KAPSTADSKONVENTIONEN.....	13
<b>3. DEN SVENSKA REGLERINGEN</b> .....	<b>17</b>
3.1 BAKGRUND.....	17
3.2 INSKRIVNING OCH INTECKNING ENLIGT INSKrL.....	19
3.3 GENÈVEKONVENTIONEN.....	21
<b>4 KAPSTADSKONVENTIONEN</b> .....	<b>22</b>
4.1 BAKGRUND.....	22
4.2 GRUNDDOKUMENTET OCH LUFTFARTSPROTOKOLLETS FÖRHÅLLANDE TILL VARANDRA .....	23
4.3 EGENDOM SOM GRUNDDOKUMENTET OCH LUFTFARTSPROTOKOLLET ÄR TILLÄMPLIGA PÅ.....	24
4.4 INTERNATIONELLA SÄKERHETER .....	25
4.5 FORMKRAV FÖR INTERNATIONELLA SÄKERHETER.....	25
4.5.1 Skriftlighet.....	25
4.5.2 Möjlighet att förfoga över luftfartyget/Power to dispose.....	26
4.5.3 Identifierbarhet.....	28
4.5.4 Vad pantsättningen gäller.....	28
4.5.5 Försäljningsavtal.....	28
4.6 PRIORITETSREGLER.....	29
4.7 AVTALSBROTT .....	30
4.7.1 Definitionen av avtalsbrott.....	30
4.7.2 Påföljder vid avtalsbrott.....	30
4.7.3 Åtgärder när panträtt eller säkerhetsöverlåtelse föreligger.....	31
4.7.4 Åtgärder när avtal med äganderättsförbehåll eller leasingavtal föreligger .....	31
4.8 KAPSTADSREGISTRET .....	32
<b>5. DEN SAKRÄTTSLIGA GILTIGHETEN AV REGISTRERADE INTERNATIONELLA SÄKERHETER OCH FÖRSÄLJNINGSAVTAL</b> .....	<b>33</b>
5.1 INLEDNING.....	33
5.2 ÖVERGRIPANDE OM PANT I OCH ÖVERLÅTELSE AV LÖSÖRE.....	35
5.2.1 Inledning.....	35
5.2.2 Panträtt .....	35
5.2.3 Överlåtelse.....	37
5.3 EXSTINKTIVA LÖSNINGAR.....	38
5.3.1 Inledning.....	38
5.3.2 InskrL och Kapstadskonventionen var för sig.....	39
5.3.2.1 InskrL.....	39
5.3.2.2 Kapstadskonventionen .....	41
5.3.3 InskrL och Kapstadsregelverket tillämpas parallellt.....	42
5.4 PRIORITETSLÖSNINGAR .....	50
5.4.1 Prioritetslösningar – InskrL och Kapstadskonventionen var för sig.....	50

5.4.1.1 InskrL.....	50
5.4.1.2 Kapstadskonventionen .....	51
5.4.1 <i>Prioritetslösningar - InskrL Kapstadskonventionen och KapL tillämpas parallellt.....</i>	<i>51</i>
<b>6. AVSLUTANDE KOMMENTARER.....</b>	<b>53</b>
<b>KÄLLFÖRTECKNING .....</b>	<b>55</b>

## Förkortningar

A a	Anfört arbete
A bet	Anfört betänkande
A prop	Anförd proposition
AvtL	Lag (1915:218) om avtal och rättshandlingar på förmögenhetsrättens område
Braathens	Braathens Aviation AB
BrB	Brottsbalk
Ds	Departementsserien
FRL	Förmånsrättslag (1970:979)
Genèvekonventionen	Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft, Genève den 19 juni 1948.
GFL	Lag (1986:796) om godtrosvärk av lösöre
HB	Handelsbalk
InskrF	Förordning (2005:142) om inskrivning av rätt till luftfartyg
Inskrivningsregistret	Inskrivningsregistret för luftfartyg
InskrL	Lag (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg
JB	Jordabalk
KapL	Lag (2015:860) om internationella säkerhetsrätter i lösa saker
Kapstadskonventionen eller konventionen	Convention on International Interests in Mobile Equipment, Kapstaden den 16 november 2001
KonvL	Lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av luftfartyg
LL	Luftfartslag (2010:500)
Luftfartsprotokollet eller protokollet	Protocol to The Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment, Kapstaden den 16 november 2001
Lösöreköplagen	Lag (1845 s 1) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva
NJA	Nytt juridisk arkiv
Prop	Proposition
RegF	Förordning (1986:172) om luftfartygsregistret m m
SAS	Scandinavian Airlines System
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk juristtidning

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

Uttrycket ”jorden blir allt mindre” har antagligen de flesta hört. Detta ska naturligtvis inte tolkas bokstavligen utan uttrycket är en följd av att det blivit lättare för människor att kommunicera och interagera över hela världen. En orsak är att teknologin har utvecklats så att det i dag snabbt och enkelt går att kommunicera med andra oavsett var de befinner sig tack vare telefoni och internet. Ytterligare en anledning till att jorden upplevs som mindre, kanske den främsta, är flygets utveckling. Det går i dag att flyga utan mellanlandning från New York till Singapore (18 timmar) och från Perth till London (17 timmar). Flyget kan inte bara ta oss längre utan har också blivit tillgängligt för fler genom att en ökad konkurrens gett lägre priser.

I dag består den kommersiellt ägda aktiva flygplansflottan av cirka 25 000 flygplan.<sup>1</sup> Om ett decennium beräknas denna siffra uppgå till 35 000 flygplan.<sup>2</sup> Det förhållandet att den aktiva flygplansflottan väntas växa är en indikation på att efterfrågan på att flyga kommer att öka men innebär samtidigt inte att flyget står utan utmaningar. Flygnäringens övergång från statligt ägda aktörer med monopol till en mer eller mindre fri konkurrens har inte bara lett till lägre priser utan även lägre lönsamhet, i vissa fall väldigt låg sådan eller ingen alls. Vidare står flyget inför utmaningar på miljöområdet. Trenden bland flygplanstillverkare har därför gått mot att tillverka bränslesnåla flygplan skapade av kompositmaterial. En lägre bränsleförbrukning leder inte bara till minskade utsläpp utan innebär även kostnadsbesparingar för flygbolagen. För att kunna tillgodogöra sig denna utveckling måste flygbolagen regelbundet byta ut sina flygplan.<sup>3</sup> God tillgång till effektiv och billig finansiering är en förutsättning för att flygbolagen ska kunna uppdatera sina flottor och ta del av fördelarna som de nya bränslesnåla flygplanen medför när det gäller ekonomi och miljö.

Flygbolaget Scandinavian Airlines Systems (SAS) meddelade i april 2018 att företaget beställt 50 nya flygplan av typen A320neo.<sup>4</sup> Flygplansmodellen är ett av flygplanstillverkaren Airbus mest bränslesnåla flygplan. Listpriset för ett flygplan av den modellen är USD 108 000 000.<sup>5</sup> I

---

<sup>1</sup> Tozer-Pennington s 4.

<sup>2</sup> A a s 4.

<sup>3</sup> Prop 2015/16:12 s 18.

<sup>4</sup> Dagens Industri 11/4-18.

<sup>5</sup> Airbus prislista 2018.



teorin uppgår ordervärdet till knappt 50 miljarder kronor. I praktiken får flygbolagen rabatter av flygplanstillverkarna och betalar ett lägre pris än listpriset. Det råder samtidigt ingen tvekan om att ordervärdet på beställningen uppgår till ett flertal tiotal miljarder. Av naturliga skäl kan SAS inte finansiera en sådan beställning enbart med egna medel. I stället finansieras köpet genom en blandning av leasing och eget kassaflöde.<sup>6</sup>

Under mitten av 1900-talet blev det möjligt att åstadkomma hypotekarisk panträtt i flygplan. Detta efterfrågades av flygnäringen som ansåg att det var av stor vikt att kunna skriva in rättigheter i flygplan.<sup>7</sup> Problemet med att tillämpa traditionsprincipen när det gäller pantsättning av flygplan är att flygplanet inte kan användas för att generera intäkter som i sin tur kan användas för att återbetala lånen. En handpantsättning av ett flygplan innebär ju att planet blir stående hos borgenären till dess att gäldenären betalat av lånet. Genom lag (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg (InskrL) blev det möjligt att uppnå en sakrättsligt giltig hypotekarisk panträtt i flygplan. Det sker genom att gäldenären, för att få låna medel, utfärdar ett skuldebrev för sina förpliktelser gentemot borgenären. Skuldebrevet intecknas sedan i det svenska inskrivningsregistret för luftfartyg (inskrivningsregistret), det vill säga registreras där. InskrL har sedan tillkomsten kompletterats med ytterligare bestämmelser och det är nu också möjligt att skriva in, det vill säga registrera, förvärv i inskrivningsregistret.

Sedan 2016 gäller 2001 års konvention om internationella säkerhetsrätter i mobilt lösöre (Kapstadskonventionen eller konventionen)<sup>8</sup> samt Protokollet till konventionen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker, om särskilda frågor rörande luftfartsobjekt (luftfartsprotokollet eller protokollet)<sup>9</sup> som lag i Sverige. Syftet med konventionen är att skapa ett globalt system för registrering och prioritering av säkerhetsrätter i lösöre av betydande värde.<sup>10</sup> Ett sådant system framstår som väl lämpat för flygindustrin eftersom flygplan många gånger betingar höga värden samt med hänsyn till flygindustrins internationella karaktär. För det fall gäldenären, exempelvis ett flygbolag, skulle bli insolvent är det viktigt för borgenären att kunna utmäta eller separera flygplanet. Samtidigt är det inte osannolikt att flygplanet befinner sig i ett annat lands territorium när gäldenären blir insolvent. I sådana situationer är det viktigt för borgenären att dennes säkerhet i flygplanet respekteras i den utländska rättsordningen

---

<sup>6</sup> Dagens Industri 11/4-18.

<sup>7</sup> Prop 1955:13 s 90.

<sup>8</sup> *Convention on International Interests in Mobile Equipment*, Kapstaden den 16 november 2001.

<sup>9</sup> *Protocol to The Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment*, Kapstaden den 16 november 2001.

<sup>10</sup> Se avsnitt 4.6 för beskrivning av prioritetsreglerna.

och att borgenären inte diskrimineras i förhållande till inhemska borgenärer. Internationella överenskommelser och regelverk som Kapstadskonventionen är ett sätt att få borgenärer att känna sig trygga med att deras säkerheter är tillräckligt goda vilket är nödvändigt för att borgenärerna ska vilja låna ut pengar.

Kapstadskonventionen bygger på en liknande princip som InskrL, nämligen ett registreringsförfarande, men processen ser något annorlunda ut och en annan terminologi används. I stället för inregistrerade skuldebrev talar man om registrerade internationella säkerheter. En internationell säkerhet är en säkerhet som ställts för gäldenärens förpliktelser mot borgenären i form av ett avtal om pant, avtal om säkerhetsöverlåtelse, avtal om äganderättsförbehåll eller avtal om leasing. Dessa avtalstyper utgör alltså det som kallas för en internationell säkerhet i konventionen under förutsättning att avtalet mellan parterna uppfyller vissa formkrav som framgår av art 7 Kapstadskonventionen.<sup>11</sup> Den internationella säkerheten uppkommer redan i och med avtalet och registrering i Kapstadsregistret är således inte nödvändig för att en internationell säkerhet ska anses föreligga i och för sig. Däremot är registrering avgörande för att den internationella säkerheten ska medföra prioritet framför andra registrerade eller oregistrerade internationella säkerheter.

De flesta remissinstanser som tillfrågades ställde sig positiva till ett svenskt tillträde till Kapstadskonventionen, både statliga och privata sådana.<sup>12</sup> Visserligen skulle ett tillträde kräva ett antal ändringar i svensk rätt men dessa ansågs inte vara särskilt omfattande eller problematiska. Konventionen bedömdes viktig för den svenska flygnärings. Främst för att svenska flygbolag skulle kunna minska sina lånekostnader men även för att ett svenskt tillträde sågs som en inkörsport för svenska finansörer att ta en del av marknaden för finansiering av flygplan både i Sverige och utomlands. Eftersom flygplanstransaktioner omfattar stora belopp kan små procentuella skillnader få stor ekonomisk betydelse för flygbolagen. För svenska flygbolag har det därför varit attraktivt att registrera flygplan utomlands, dels för att omfattas av Kapstadskonventionens bestämmelser, dels för att undvika svensk stämpelskatt.<sup>13</sup> Problemet med att svenska flygplan registreras utomlands är att det får konsekvenser för det svenska totalförsvaret. Vid krig eller krigsfara får försvaret nämligen ta ut svenskregistrerade flygplan

---

<sup>11</sup> Se avsnitt 4.5 nedan för en beskrivning av formkraven.

<sup>12</sup> Se SOU 2014:79 s 230 f, se även exempelvis följande remissyttranden till SOU 2014:79: SAS remissyttrande, Svenska flygbranschens remissyttrande, Svenska bankföreningens remissyttrande och Transportstyrelsens remissyttrande.

<sup>13</sup> SOU 2014:79 s 19.

för transporter eller andra ändamål men inte utlandsregistrerade sådana.<sup>14</sup> En ytterligare fördel med ett svenskt tillträde ansågs därför vara att utflaggningen av svenska flygplan väntades minska.<sup>15</sup>

En viktig princip inom ramen för Kapstadskonventionen är att den inte ensamt skapar några säkerheter utan i stället endast tillhandahåller ett system för att registrera sådana. För att den internationella säkerheten ska vara giltig enligt Kapstadskonventionen krävs att den är giltig enligt nationell rätt. Inför detta arbete har jag haft kontakt med praktiskt verksamma jurister och dessa har berättat att det inom branschen, efter det svenska tillträdet till Kapstadskonventionen, råder viss osäkerhet om hur en internationell säkerhet blir sakrättsligt giltig enligt svensk rätt. Särskilt vad gäller avtal om pant. Den sakrättsliga giltigheten av en panträtt i ett flygplan har i varje fall före Sveriges tillträde till Kapstadskonventionen varit beroende av att det finns ett för fordran in-tecknat skuldebrev i inskrivningsregistret. Det råder därför viss osäkerhet om giltigheten av en internationell säkerhet är beroende av att även InskrL:s föreskrifter iakttas. Ett ytterligare problem när det gäller just panträtter i flygplan är att det i 10 kap 7 § handelsbalken (HB) finns ett pantsättningsförbud vilket föranleder frågan om det överhuvudtaget är möjligt att skapa en internationell säkerhet i form av en panträtt utan att skuldebrevet in-tecknas i inskrivningsregistret vilket är ett krav för giltig panträtt enligt 14 § InskrL.

Konsekvensen av att inskrivning i det svenska inskrivningsregistret fortsatt skulle vara en förutsättning för att få en sakrättsligt giltig internationell säkerhet är att det skulle motverka två av syftena med Sveriges tillträde till Kapstadskonventionen. Flygbolagens lånekostnader skulle inte minska eftersom de fortfarande skulle vara hänvisade till att betala stämpelskatt och därmed inte kunna dra fördel av de kostnadsbesparingar som ett svenskt tillträde skulle medföra. Vidare skulle tillträdet inte bidra till att stävja utflaggningen av svenska flygplan eftersom det fortfarande skulle vara kostsamt för flygbolagen att registrera flygplan här i landet.

## **1.2 Syfte och frågeställning**

Med anledning av den osäkerhet som råder avseende giltigheten av en internationell säkerhet är det angeläget att utreda vilken sakrättslig ställning en internationell säkerhet, i form av panträtt i

---

<sup>14</sup> Prop 2015/16:12 s 46 f.

<sup>15</sup> A prop s 47.

ett flygplan, registrerad i Kapstadsregistret har enligt svensk rätt. Syftet med detta arbete är att utreda nämnda problem utifrån följande frågeställning.

Är en internationell säkerhet, i form av panträtt, i ett flygplan sakrättsligt giltig om den registrerats i Kapstadsregistret utan att någon in-teckning sökts i det svenska inskrivningsregistret?

Frågeställningen fokuserar på panträtt. Ett sätt att analysera ett sakrättsligt förfogande är att ställa det i relation till ett annat. För den här framställningen har det bedömts lämpligt och värdefullt att jämföra panträtt i flygplan med överlåtelser av flygplan. Därför kommer även den sakrättsliga giltigheten av överlåtelser som registrerats i Kapstadsregistret också att behandlas i den mån det bedöms bidra till att besvara ovanstående frågeställning.

## **1.3 Metod, material och terminologi**

### **1.3.1 Metod**

Liksom angivits i avsnittet ovan är syftet med detta arbete att diskutera och utreda en fråga i svensk rätt som uppkommit till följd av att Sverige tillträtt Kapstadskonventionen. Sverige har inte bara ratificerat Kapstadskonventionen utan också inkorporerat konventionen i svensk rätt. Konventionstexten utgör därmed också svensk rätt. Det kan mot den bakgrunden vid en första anblick framstå som naturligt att söka besvara frågeställningen med utgångspunkt i den folkrättsliga metoden och med beaktande av folkrättsliga rättskällor. Samtidigt är kärnfrågan en bedömning av giltigheten av en pantsättning enligt svensk rätt. Kapstadskonventionen ger bara svar på vad som ska ske efter det att pantavtalet bedömts vara giltigt enligt svensk rätt vilket följer av att den internationella säkerheten måste vara giltig enligt tillämplig nationell rätt. Det är därför mest lämpligt att utreda frågan genom att tillämpa en rättsdogmatisk metod.

Den rättsdogmatiska metoden är den mest använda inom den svenska rättsvetenskapen och behöver inte förklaras närmare. En annan sak är att det förekommer diskussioner om exakt vad den rättsvetenskapliga metoden innebär.<sup>16</sup> Detta kommer inte heller diskuteras närmare eftersom dessa frågor, om än intressanta, hamnar utanför syftet med arbetet.

---

<sup>16</sup> Se exempelvis Sandgren, s 118, Kleineman, Juridisk metodlära, s 21 samt Olsen SvJT 2004 s 106 f.

### 1.3.2 Material

Det följer visserligen av den rättsdogmatiska metoden vilka källor som i första hand bör användas och vilket rättskällevärde som ska tillmätas de olika källtyperna.<sup>17</sup> Även för detta arbete har källorna värderats enligt vad som är gängse för den rättsdogmatiska metoden. Samtidigt finns det väldigt få, om några, svenska rättsfall som behandlar säkerheter i flygplan. Detta kan tänkas vara en konsekvens av att parterna i avtal som rör flygplan av betydande värde i princip uteslutande är kommersiella aktörer och lösningar på tvister kan därför tänkas uppkomma innan de hunnit bli föremål för domstolsprövning. Vidare kan det tänkas vara kopplat till att svenska flygbolag flaggar sina flygplan i andra länder varför dessa frågor inte prövas i svenska domstolar. En ytterligare anledning kan vara att SAS länge varit den dominerande aktören på den skandinaviska flygmarknaden och med tanke på företagets starka ägare, främst de skandinaviska regeringarna och Wallenbergsfären, har inställda betalningar och konkurser kunnat undvikas vilket innebär att tvister och insolvensförfaranden som följer på att flygbolagsgäldenären blir insolvent inte aktualiserats i skarpt läge i någon större utsträckning i Sverige. Ett talande exempel för detta är ett uttalande av Jacob Wallenberg i egenskap av företrädare för Knut och Alice Wallenbergs stiftelse i Dagens Industri i samband med den strejk som pågick under våren 2019.<sup>18</sup>

”SAS är inte en finansiell investering för oss. Hade den varit det skulle vi ha sålt för länge sen. SAS är en skandinavisk angelägenhet och vi i familjen står fortfarande bakom bolaget och vill vara långsiktiga ägare”

Det har visserligen förekommit konkurser i svenska flygbolag men dessa har ofta varit förhållandevis begränsade till sin omfattning.

För det fall det saknas lämpliga lagrum eller avgöranden kan det finnas anledning att söka analogier i närliggande rättsområden. Ett sådant rättsområde är sjörätten som uppvisar vissa likheter med luftfartsrätten, särskilt när det gäller frågan om säkerheter. Även fastighetsrätten är intressant att analogisera ifrån eftersom det där föreligger ett väl utvecklat system för hypotekariska panträtter. Mer om varför regler inom dessa rättsområden är lämpliga att analogisera ifrån diskuteras i avsnitt 3.1

---

<sup>17</sup> Kleineman, Juridisk metodlära, s 21.

<sup>18</sup> Dagens Industri 1/5-19.

Inte heller finns det särskilt mycket litteratur i ämnet. InskrL har dock behandlats ganska utförligt i förarbetena. Vad gäller Kapstadskonventionen är konventionen ny för svensk rätt och har av naturliga skäl inte behandlats i särskilt stor omfattning. Kapstadsutredningen<sup>19</sup> utgör dock en bra grund för ett arbete som behandlar Kapstadskonventionen och svensk rätt. Förarbetena som behandlar tillträdet, inkorporeringen samt tillhörande frågor har av naturliga skäl använts för detta arbete.<sup>20</sup> När det gäller tolkning och tillämpning av Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet är de svenska förarbetena inte nödvändigtvis den starkaste rättskällan men ger samtidigt en god fingervisning om hur den svenska lagstiftaren förhåller sig till konventionen och protokollet. Det i sin tur bidrar till en bättre förståelse för hur de svenska lagarna ska tolkas och när det gäller svensk rätt har ju förarbetena ett högt rättskällevärde, särskilt propositionen. Sir Roy Goodes officiella kommentar till Kapstadskonventionen ses som en särskilt auktoritativ källa när det gäller tolkning och tillämpning av Kapstadskonventionen.<sup>21</sup> Den har därför även vad avser detta arbete konsulterats i stor utsträckning när det gäller frågor om tolkning och tillämpning av konventionen.

### 1.3.3 Terminologi

Avslutningsvis ska något sägas om begreppsbildning och språk. I kapitel ett används orden flygplan och flygbolag eftersom kapitlet syftar till att introducera läsaren till ämnet. Inom lufträtten används normalt termerna luftfartyg och lufttrafikföretag.<sup>22</sup> Det har därför ansetts lämpligt att i övriga delar av uppsatsen som är av tyngre och mer juridisk-teknisk karaktär begagna sig av de inom luftfarträttens område vanligare termerna luftfartyg och lufttrafikföretag.

Uppsatsen är skriven på svenska och därför har så långt som möjligt svenska ord och termer använts. Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet finns översatta i SOU 2014:79 och det är den översättningen som använts för denna framställning. Kapstadskonventionen har upprättats i sex språkversioner, engelska, arabiska, kinesiska, franska och ryska. Dessa versioner är alla lika giltiga vilket framgår av art 62 Kapstadskonventionen.<sup>23</sup> Även om begrepp

---

<sup>19</sup> SOU 2014:79.

<sup>20</sup> Prop 2015/16:12 samt SOU 2014:79.

<sup>21</sup> SOU 2014:79 s 75, se också *Resolution No. 5 adopted by the Cape Town Diplomatic Conference*.

<sup>22</sup> Se exempelvis InskrL, prop 1955:13, SOU 1955:42, SOU 1997:122 samt SOU 2014:79.

<sup>23</sup> Se också Goode s 7.

från konventionen har skrivits på svenska har jag i arbetet med uppsatsen främst utgått från den engelska språkversionen då det är denna som är rättsligt giltig och inte den svenska versionen.

När det gäller flygplan är det Kapstadskonventionens grunddokument och luftfartsprotokollet som är de relevanta instrumenten. I det följande kommer Kapstadskonventionen eller konventionen att skrivas när det är fråga om hänvisningar till Kapstadsregelverket avseende flygplan som helhet eller när det saknas anledning att göra någon åtskillnad mellan grunddokumentet eller luftfartsprotokollet. För det fall det finns anledning att göra åtskillnad mellan dessa kommer hänvisningar att göras till grunddokumentet respektive luftfartsprotokollet eller enbart protokollet. I grunddokumentet skrivs artikelnummer med arabiska siffror och i luftfartsprotokollet skrivs artikelnummer med romerska siffror, denna systematik kommer att följas i denna framställning.

Leasing är ursprungligen ett engelskt ord men används så pass flitigt i det svenska språket och i svenska rättsliga sammanhang att det inte kommer att skrivas i kursiv stil. En parallell kan dras till ordet jeans som också ursprungligen är ett engelskt ord som inte ändrats i och med att det kommit att användas i Sverige. Det framstår nog för de flesta som väldigt avlägset att skriva jeans i kursiv stil.

#### **1.4 Avgränsning**

Kapstadskonventionen är tillämplig på dispositioner i form överlåtelser, säkerhetsöverlåtelser, avtal om leasing och avtal om pant. Som nämnts tidigare fokuserar detta arbete på panträtter. Överlåtelser kommer att behandlas eftersom det bedöms som nödvändigt på grund av att regler kring överlåtelser även har implikationer avseende panträtter. Övriga dispositioner kommer inte att behandlas i någon nämnvärd utsträckning.

En internationell säkerhet kan skapas i ett flygplansskrov, en flygmotor eller en helikopter. Det innebär att en borgenär kan ha en internationell säkerhet i ett flygplansskrov medan en annan kan ha en internationell säkerhet i flygmotorerna som är installerade på flygplansskrovet. Inom svensk rätt har det i stället ansetts att en separat panträtt i en flygmotor går förlorad när motorn på visst sätt monteras på ett flygplansskrov och blir ett tillbehör till flygplanet vilket följer av 14 § InskrL. Det har därför inte heller varit möjligt att registrera säkerheter i enbart flygmotorer i

det svenska inskrivningsregistret.<sup>24</sup> Det finns samtidigt anledning att tillåta internationella säkerheter i flygmotorer eftersom dessa många gånger besitter stora värden och till skillnad från vissa andra komponenter är tydligt avgränsade och identifierbara. Tanken är att en följd av att Sverige tillträtt Kapstadskonventionen är att det nu skulle vara möjligt för gäldenärer i Sverige att upplåta panträtt separat i flygmotorer trots att de sitter på ett flygplansskrov. Frågan om möjligheterna att pantsätta enbart flygmotorer är intressant men ligger utanför ramen för detta arbete. Inte heller kommer helikoptrar att diskuteras. När begreppet luftfartyg används i det följande är det därför luftfartygsskrov som åsyftas om inget annat särskilt anges.

Huvudregeln enligt konventionen är att prioritet uppkommer när den internationella säkerheten registreras i Kapstadsregistret vilket innebär att det är först när den internationella säkerheten registrerats som den vinner mot senare registrerade eller oregistrerade internationella säkerheter. Det förhållandet att en säkerhet varit registrerad i ett nationellt register tidigare saknar betydelse för frågan om vilken säkerhet som vinner eller ska ges företräde vid en konkurrenssituation. Det är registreringen i Kapstadsregistret som är avgörande. I konventionen finns dock övergångsbestämmelser som är tillämpliga på nationellt registrerade säkerheter som registrerades före konventionsstaten tillträdde Kapstadskonventionen. Dessa övergångsbestämmelser behandlas inte heller. För enkelhetens skull antas alla internationella säkerheter och nationella inteckningar som diskuteras i detta arbete ha uppkommit efter att Sverige tillträtt Kapstadskonventionen.

## **1.5 Disposition**

Den fortsatta framställningen är disponerad enligt följande. I kapitel två beskrivs hur finansiering av flygplan normalt går till. Vidare behandlas motiven bakom Sveriges tillträde till Kapstadskonventionen eftersom frågan är direkt kopplad till frågan om hur flygplan finansieras. Tanken med kapitel två är att ge läsaren en grundläggande förståelse för hur finansiering av flygplan normalt går till samt förståelse för skälen bakom Sveriges tillträde eftersom dessa hör ihop med hur flygplan finansieras. I kapitel tre behandlas relevanta delar av svensk rätt. Relevanta delar av Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet behandlas i kapitel fyra. Syftet med kapitel tre och fyra är att läsaren ska få kunskap om de olika reglerna och vissa grundläggande frågeställningar för att på ett bättre sätt kunna ta till sig diskussionen om de

---

<sup>24</sup> SOU 2014:79 s 224. Se härom Strömberg s 50 ff.



specifika sakrättsliga frågor som behandlas i kapitel fem. Arbetet avslutas med ett sjätte kapitel där resultaten sammanfattas och kommenteras.

## 2. Finansiering av luftfartyg

### 2.1 Bakgrund

När affärer görs inom flygindustrin rör det sig många gånger om miljardbelopp. En följd av detta är att det har uppkommit många olika sätt att finansiera luftfartyg på. Hur affären läggs upp kan också, beroende på jurisdiktion, få olika skatterättsliga konsekvenser. Det är ovanligt att lufttrafikföretagen köper luftfartyg för egna medel, detta gäller till och med när lufttrafikföretagen har tillräckligt med medel i den egna kassan. Detta beror på att dessa medel normalt kan allokeras mer fördelaktigt till andra områden i bolagets verksamhet.<sup>25</sup> Väljer ett lufttrafikföretag att köpa ett luftfartyg i stället för att leasa det sker det normalt genom att ett lufttrafikföretag lånar medel hos banker och andra kreditinstitut.<sup>26</sup> Som säkerhet för lånet får borgenären panträtt i luftfartyget. Huruvida köp eller leasing passar ett lufttrafikföretag bäst avgörs från fall till fall och är en konsekvens av affärsmässiga överväganden. För att illustrera kan nämnas att SAS leasar 110 luftfartyg och äger 47 luftfartyg.<sup>27</sup> Motsvarande siffror för Malmö Aviation är 14 leasade luftfartyg och 12 ägda luftfartyg.<sup>28</sup>

Leasing går vanligtvis till på så sätt att ett lufttrafikföretag väljer vilka luftfartyg företaget vill anskaffa. Kontakt tas sedan med ett leasingbolag som går in som mellanhand. Leasingbolaget, det vill säga leasegivaren, betalar luftfartygstillverkaren och hyr sedan ut de överenskomna luftfartygen till lufttrafikföretaget. Det är inte ovanligt att en del av avtalet utgör en option för lufttrafikföretaget att köpa loss det specifika luftfartyget från leasingbolaget när leasingperioden är över. En sådan option kan också tecknas separat i ett optionsavtal. Förfarandet som beskrivits kallas för finansiell leasing och kan liknas vid ett avbetalningsköp.<sup>29</sup> Vid finansiell leasing är det vanligaste att leasetagaren själv står för underhåll och är ansvarig för att hålla luftfartyget försäkrat. Det går oftast inte heller att säga upp avtalet under avtalstiden som normalt uppgår till luftfartygets ekonomiska livslängd.<sup>30</sup>

---

<sup>25</sup> SOU 2014:79 s 56 f.

<sup>26</sup> A bet s 57.

<sup>27</sup> SAS årsredovisning 2017/2018 s 21.

<sup>28</sup> Braathens årsredovisning 2017 s 4.

<sup>29</sup> SOU 2014:79 s 66 f. För allmänna behandlingar av finansiell leasing se exempelvis SOU 1994:120, Millqvist, Finansiell leasing eller Möller, Civilrätten vid finansiell leasing.

<sup>30</sup> SOU 2014:79 s 66 f.

Den vanligaste formen av leasing inom flygindustrin kallas för operationell leasing.<sup>31</sup> Vid sådan leasing hyr leasegivaren ut luftfartyget till lufttrafikföretaget i normalt tre till fem år. Leasingavgiften ska då täcka leasegivarens finansiella kostnader som ränta och avskrivningar. Leasingavgiften kan också täcka kostnader för underhåll av luftfartyget beroende på hur leasegivaren och leasetagaren har avtalat om ansvarsfördelningen kring luftfartyget. Leasingavgiften bokförs som en kostnad hos leasetagaren och syns inte på dennes balansräkning.<sup>32</sup>

I sammanhanget är det värt att nämna *dry lease* och *wet lease*. Det som beskrivits hittills har fokuserat på att leasa enbart själva luftfartyget, det rör sig då om en *dry lease*. Det är också vanligt att lufttrafikföretag använder sig av *wet lease*, då ingår även en besättning anställd av leasingbolaget som en del av avtalet. Fördelen med avtal om *wet lease* är att ett sådant avtal kan sträcka sig från endast några månader till betydligt längre tid beroende på lufttrafikföretagets behov. *Wet lease* kan vara lämpligt om lufttrafikföretaget har ett ökat kapacitetsbehov under en kortare tid eller vill prova en ny flyglinje. Ett uppmärksammat exempel på det sistnämnda är när SAS grundade den så kallade ”olje-linjen” som var ett direktflyg mellan Stavanger i Norge och Houston i USA. I det fallet rörde det sig om ett *wet lease*-avtal med ett Schweiziskt bolag.<sup>33</sup> I takt med att oljepriset sjönk minskade efterfrågan på resor mellan Stavanger och Houston med följden att SAS blev tvunget att lägga ned flyglinjen.<sup>34</sup>

En annan vanlig form av leasing är *sale and lease back* vilket innebär att lufttrafikföretaget säljer egna luftfartyg till en investerare som sedan omedelbart leasar tillbaka luftfartyget till lufttrafikföretaget.<sup>35</sup> *Sale and lease back* förekommer vid nyanskaffning av luftfartyg och fungerar då som ett alternativ till annan leasing eller ett regelrätt köp. *Sale and lease back* används också på redan befintligt ägda luftfartyg. En anledning kan vara att lufttrafikföretaget behöver frigöra likviditet, en annan att lufttrafikföretaget står inför att fasa ut en luftfartygsmodell. Det kan då vara bra att sälja av ett fåtal luftfartyg i taget för att inte skapa ett för stort utbud på marknaden och på så sätt riskera att luftfartygen måste säljas med rabatt på

---

<sup>31</sup> A bet s 67. För allmänna behandlingar av operationell leasing se exempelvis SOU 1994:120 bilaga 4 eller Ds K 1975:11 Billeasingutredningen s 34-37.

<sup>32</sup> SOU 2014:79 s 67.

<sup>33</sup> SAS pressmeddelande 31/4-14.

<sup>34</sup> SAS pressmeddelande 15/9-15.

<sup>35</sup> SOU 2014:79 s 68.

grund av ett tillfälligt stort utbud. Vid *sale and lease back* kan parterna använda sig av både finansiell och operationell leasing.<sup>36</sup>

Under 2017 gick AirBerlin, Alitalia och Monarch Airlines i konkurs. Det svenska lufttrafikföretaget NextJet gick i konkurs 2018 och det tyska flygbolaget Germania gick i konkurs 2019. Mot den bakgrunden blir det uppenbart att oavsett om ett luftfartygsförvärv sker genom köp eller leasing så är det av stor vikt för borgenärerna att det går att skapa effektiva och förutsebara säkerheter i luftfartygen. Detta är en förutsättning för att lufttrafikföretagen ska ha fortsatt tillgång till en dynamisk finansieringsmarknad.

## 2.2 Motiv bakom Sveriges tillträde till Kapstadskonventionen

Avsnittet behandlar, som rubriken antyder, skälen för Sveriges tillträde till Kapstadskonventionen. Detta avsnitt hade lika gärna kunnat placeras i kapitel 3 som behandlar den svenska regleringen eller kapitel 4 som behandlar Kapstadskonventionen. I stället har avsnittet tagits in i detta kapitel. Skälet till detta är att Sveriges tillträde till konventionen bygger på affärsmässiga överväganden. Det framstår därför som lämpligt att avsnittet behandlas i den del av uppsatsen där flygfinansiering beskrivs. I slutändan var det flygnäringsens behov, särskilt behovet av billig finansiering, som ledde till att Sverige tillträdde Kapstadskonventionen.

SAS är Sveriges största lufttrafikföretag med totalt 28 miljoner passagerare om året.<sup>37</sup> Siffran avser dock även resenärer som inte rest till/från eller inom Sverige. Den svenska staten är SAS störste aktieägare och företaget har cirka 3 800 anställda i Sverige.<sup>38</sup> För ett litet exportberoende land som Sverige är det viktigt att det finns goda kommunikationer med omvärlden. Det framstår därför inte som märkligt att SAS utveckling är av stor betydelse för Sverige. Braathens Aviations AB (Braathens) som flyger under varumärkena Malmö Aviation och BRA är Sveriges näst största lufttrafikföretag och kopplar ihop ett flertal svenska städer. Lufttrafikföretaget har cirka 2,3 miljoner passagerare årligen.<sup>39</sup>

---

<sup>36</sup> A bet s 68.

<sup>37</sup> SAS årsredovisning 2017/18 s 33.

<sup>38</sup> SAS årsredovisning 2017/2018 s 30 (angående antal aktieägare) samt s 73 (angående antal anställda).

<sup>39</sup> Braathens årsredovisning 2017 s 1.

Den svenska flygnärigen står inte utan utmaningar och lönsamheten i luftnärigen är under press både utomlands och i Sverige. I 2018 gick, som nämnts, det svenska lufttrafikföretaget NextJet i konkurs.

Utrikestrafiken väntas öka med fler interkontinentala linjer, så kallad *point to point* trafik blir också allt viktigare.<sup>40</sup> *Point to point* innebär att direktlinjer etableras till fler utländska destinationer vilket i sin tur innebär färre mellanlandningar för konsumenten. Under 2018 etablerades 37 reguljära direktlinjer mellan svenska städer och destinationer utanför Norden. Av dessa stod utländska lufttrafikföretag för 25 av de nya linjerna.<sup>41</sup> Detta innebär att den internationella konkurrensen hårdnar och att svenska lufttrafikföretag i ännu större utsträckning än i dag kommer att behöva anpassa sig till utländska konkurrenter.

Som nämnts i inledningen uppgår priset på nya kommersiella luftfartyg till höga belopp. Konsekvensen av det blir att även små procentuella skillnader i olika finansieringsalternativ kan få stor ekonomisk betydelse för det enskilda lufttrafikföretaget.<sup>42</sup> Genom att tillträda Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet harmonieras och internationaliseras den svenska regleringen avseende säkerheter i luftfartyg.<sup>43</sup> Det blir då enklare och mindre riskfyllt för finansörer att erbjuda kreditgivning till svenska lufttrafikföretag eftersom regleringen blir mer förutsebar och standardiserad.<sup>44</sup> Detta beräknas i sin tur leda till lägre finansieringskostnader för svenska lufttrafikföretag.<sup>45</sup> Även andra stater som tillträtt eller har för avsikt att tillträda Kapstadskonventionen har gjort liknande bedömningar.<sup>46</sup> SAS var i sitt remissyttrande angående tillträdet väldigt måna om att Sverige skulle tillträda och förde fram att Norge redan tillträtt och att Danmark stod nära ett tillträde.<sup>47</sup> Luftnäringens arbetsgivarorganisation anförde att ett tillträde till Kapstadskonventionen var av största vikt för den svenska flygnärigen internationella konkurrenskraft.<sup>48</sup> De förenklingar och standardiseringar av regleringen som skulle följa av ett svenskt tillträde till konventionen samt de nya finansieringsmöjligheter som skulle möjliggöras bedömdes av SAS leda till

---

<sup>40</sup>Trafikverket, Flygplatsernas framtida investeringsbehov, s 13.

<sup>41</sup> Uppgifter från Swedavia.

<sup>42</sup> SOU 2014:79 s 220.

<sup>43</sup> A bet s 221.

<sup>44</sup> A bet s 221

<sup>45</sup> A bet s 221.

<sup>46</sup> A bet s 221.

<sup>47</sup> SAS remissyttrande till SOU 2014:79.

<sup>48</sup> Svenska Flygbranschens remissyttrande till SOU 2014:79.

besparingar om 350-700 miljoner kr över en tioårsperiod.<sup>49</sup> Braathens bedömde för sin del att motsvarande siffra skulle uppgå till mellan 50-100 miljoner kr över en tioårsperiod.<sup>50</sup>

I en internationell branschrapport skriven av revisionsbyrån KPMG frågade man företrädare för flygnäringen vilka önskemål de hade. Vd:n för en av världens största leasingföretag framförde en önskan om att alla världens länder skulle tillträda Kapstadskonventionen eftersom det skulle innebära en ökad förutsebarhet och en extra trygghet för borgenärerna.<sup>51</sup> Detta är illustrativt för hur viktig Kapstadskonventionen är när det gäller lufttrafikföretags möjligheter att finansiera luftfartyg.

Inga betydande argument framfördes mot ett tillträde.<sup>52</sup> En konsekvens av ett tillträde till konventionen var att Sverige skulle införa ett system med oåterkalleliga fullmakter för vissa rättshandlingar kopplade till konventionen. De oåterkalleliga fullmakterna bedömdes avvika från vad som normalt gäller enligt svensk civilrätt. Samtidigt avsåg det ett så pass begränsat område att det inte bedömdes vara av särskilt stor betydelse eller tala emot ett tillträde.<sup>53</sup> Advokatsamfundet behandlade också de oåterkalleliga fullmakterna i sitt remissyttrande men ansåg inte heller att de var problematiska med hänsyn till deras begränsade användningsområde.<sup>54</sup>

Utöver de besparingar som följer av en standardiserad lagstiftning samt ökade finansieringsalternativ möjliggjorde ett tillträde till Kapstadskonventionen att svenska lufttrafikföretag kunde ta del av den så kallade Kapstadsrabatten vilken är kopplad till hur priset på exportkrediter sätts. Innebörden av exportkrediter är att en stat försäkrar kreditgivare mot förluster för att stimulera köpare att anskaffa produkter (i det här fallet luftfartyg) tillverkade i landet som erbjuder exportkrediten.<sup>55</sup> Sådana krediter erbjuds av bland andra USA och Frankrike eftersom luftfartyg tillverkas i båda länderna. Eftersom risken för borgenärerna minskar när exportkrediter används får lufttrafikföretag låna till mer förmånliga villkor. Samtidigt måste köparen betala premier till exportkreditinstituten för att de garanterar lånen. För att den internationella handeln ska vara rättvis finns vissa miniminivåer som nämnda

---

<sup>49</sup> SOU 2014:79 s 17.

<sup>50</sup> A bet s 17.

<sup>51</sup> Tozer-Pennington s 19.

<sup>52</sup> SOU 2014:79 s 229 f.

<sup>53</sup> A bet s 229 f.

<sup>54</sup> Advokatsamfundets remissyttrande till SOU 2014:79.

<sup>55</sup> SOU 2014:79 s 175.

premie måste uppgå till. Kapstadrabatten innebär att köpare i länder som är med på den så kallade Kapstadslistan kan få minimipremierna sänkta ytterligare. En förutsättning för att ett land ska kunna hamna på Kapstadslistan och därmed kunna ta del av Kapstadrabatten är att landet i fråga tillträtt Kapstadskonventionens grunddokument och luftfartsprotokoll samt gjort vissa förklaringar till konventionen angående den nationella insolvenslagstiftningen.<sup>56</sup> Det har ansetts angeläget att svenska lufttrafikföretag får ta del av Kapstadrabatten och Sverige har därför gjort de förklaringar och anpassningar av svensk lagstiftning som var nödvändiga för att tillgodose detta. Kapstadrabatten var av stor betydelse för Sveriges tillträde till Kapstadskonventionen.

Ytterligare ett skäl för Sveriges tillträde till Kapstadskonventionen var att man hoppades att fördelarna som nämndes ovan skulle göra det mer attraktivt för svenska lufttrafikföretag att registrera luftfartyg i Sverige. Ett talande exempel på vilken betydelse Kapstadskonventionen har för val av registreringsland är att den franska banken Credit Agricole för några år sedan krävde att SAS skulle omregistrera några luftfartyg från Sverige respektive Danmark till Norge eftersom Norge tillträtt Kapstadskonventionen. Banken leasade luftfartygen till SAS och bedömde att bankens luftfartyg erhöll bättre skydd mot SAS övriga borgenärer om de var registrerade i ett land som tillträtt Kapstadskonventionen.<sup>57</sup> Vilket land ett luftfartyg är registrerat i har betydelse för det svenska totalförsvaret eftersom det avgör om staten får ta ut det vid krig eller krigsfara. Utländska luftfartyg får inte tas ut utan enbart svenskregistrerade sådana.<sup>58</sup> Det är därför viktigt att det finns luftfartyg registrerade i Sverige.

Förutsättningarna för att ta ut egendom regleras främst i förfogandelagen (SFS 1978:262) samt förordningen (SFS 1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov. Regleringen träder enligt 1 § förfogandelagen i kraft automatiskt om Sverige skulle befinna sig i krig.<sup>59</sup> Vidare får regeringen enligt 2 § förfogandelagen besluta om att förfogandelagen ska träda i kraft om Sverige är i krigsfara eller om vissa andra omständigheter föreligger. Denna bestämmelse utgör sådan fullmaktslagstiftning som beskrivs i 15 kap 6 § regeringsformen (SFS 1974:152). I 4 § förfogandelagen anges att förfogande får ske och enligt 5 § 1 mom anges att lös egendom får tas i anspråk med ägande- eller nyttjanderätt. Enligt mom 3 och mom 5 i samma bestämmelse får ägaren till ett transportmedel föreläggas vissa skyldigheter, bland annat att ombesörja transporter.

---

<sup>56</sup> A bet s 175 f.

<sup>57</sup> Affärsvärlden, 22/11-12.

<sup>58</sup> Prop 2015/16:12 s 47.

<sup>59</sup> Se vidare härom prop 1977/78:72 s 52.

### 3. Den svenska regleringen

#### 3.1 Bakgrund

Innan Sverige tillträdde Kapstadskonventionen reglerades rätten till inteckning i luftfartyg i InskrL. Sedan Sveriges tillträde till och inkorporering av Kapstadskonventionen regleras möjligheterna att skapa säkerheter i luftfartyg även i lagen (2015:860) om internationella säkerhetsrätter i lösa saker (KapL) som inkorporerar grundtexten och luftfartsprotokollet i svensk rätt. KapL innebär dock inte att InskrL slutat att gälla utan det sistnämnda regelverket är fortfarande gällande. Regelverken tillämpas parallellt och för det fall en säkerhet registrerats enligt både InskrL och KapL är båda lagarna tillämpliga. En säkerhet registrerad enligt KapL har dock bättre förmånsrätt än en säkerhet som enbart intecknats enligt InskrL vilket följer av 4 § och 9 § FRL. Detta förutsätter självfallet att en svensk internationell säkerhet som registrerats i Kapstadsregistret bedöms giltig trots att något skuldebrev inte intecknats enligt InskrL.

Ett skäl att anta InskrL var för att Sverige skulle uppfylla sina förpliktelser enligt 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg (Genèvekonventionen)<sup>60</sup> som ratificerades av Sverige den 12 maj 1955 genom SÖ 1955:26. Ytterligare ett skäl var att det från lagstiftarens sida ansågs angeläget att tillgodose de starka önskemål från det praktiska livet, som det kallas i propositionen, att skapa ett regelverk som möjliggjorde för inskrivning av luftfartyg.<sup>61</sup> Som nämndes i kapitel ett kräver luftfartyg, liksom fastigheter och fartyg, hypotekariska säkerhetslösningar för att de ska kunna användas som säkerhetsunderlag. Handpanträtt är i det närmaste meningslöst eftersom luftfartyg då inte kan användas för att generera intäkter för att betala av lånen.

Vid arbetet med InskrL tog de sakkunniga utgångspunkt i 1901 års lagstiftning om inteckning i sjögående fartyg. Sjösakrätten och fastighetsrätten ansågs också som lämpliga rättsområden att analogisera ifrån.<sup>62</sup> Fartyg och luftfartyg kan närmast ses som någon form av mellanting mellan fast egendom och lösöre. Som nämnts i inledningen kan dessa precis som fastigheter besitta stora värden och kan ha stor betydelse för ett lands utveckling och ekonomi. Fartyg och luftfartyg har också många gånger en lång livslängd precis som fastigheter. Den uppenbara och mycket viktiga skillnaden mellan luftfartyg och fartyg å ena sidan och fastigheter å den andra är att de förstnämnda rör på sig vilket fastigheter av naturliga skäl inte gör. Trots denna skillnad

---

<sup>60</sup> *Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft*, Genève den 19 juni 1948.

<sup>61</sup> Prop 1955:13 s 90.

<sup>62</sup> A prop s 90 f.



kan fastighetsrätten vara mer lämplig att analogisera ifrån eftersom den i vissa avseenden är mer utvecklad än sjösakrätten och spörsmål som inte behandlats avseende fartyg kan därför ha behandlats avseende fast egendom. För fast egendom har det sedan länge funnits ett omfattande system för hypotekariska panträtter.

Vid tiden för InskrL:s antagande var det främst staten som finansierade luftfartyg genom statens luftfartslånefond.<sup>63</sup> Staten hade alltså i egenskap av kreditgivare ett tydligt intresse av att anta InskrL och ansluta Sverige till Genèvekonventionen. Något som är intressant i sammanhanget är att många av de överväganden som gjordes då har återkommit i arbetet med att anta Kapstadskonventionen. Till exempel ansågs det brådskande att få lagstiftningen på plats.<sup>64</sup> Vidare drevs arbetet av en önskan om att internationalisera den svenska luftfartsrätten. Syftet med InskrL var också att skapa tydligare regler och förbättra förutsättningarna för borgenärer inom den svenska flygnäringen (svenska statens roll som kreditgivare har dock minskat i dag). Hos remissinstanserna, fanns då som nu, inte något nämnvärt motstånd mot att anta den nya lagstiftningen. Man ska inte nödvändigtvis dra för stora växlar på dessa likheter men några tendenser kan man kanske ändå urskilja. Det framstår som att den svenska luftfartsrätten återkommande är något eftersatt och att det därför blir bråttom att ändra eller till och med reformera den. Samtidigt bedöms luftnäringen som viktig för Sverige och det anses viktigt att den svenska luftnäringen får goda förutsättningar att växa. Detta kan särskilt vara värt att notera i en tid då det är vanligt att politiker, i media, oftast uttrycker sig negativt kring flyget på grund av dess miljöpåverkan. Det är lätt att tolka sådana uttalanden som att det inte finns någon framtid för flyget, att flygnäringen kommer att motverkas av det allmänna samt att flygandet måste minska. Sådana uttalanden ska nog tas med en nypa salt. Oavsett flygindustrins klimatpåverkan kommer den inom en överskådlig framtid att vara av stor betydelse för Sverige i egenskap av ett avlångt exportberoende land. Det går därför att räkna med att flygnäringens behov kommer att ha betydelse för den fortsatta utvecklingen av luftfartsrätten i alla dess delar. Exakt vilken betydelse dessa överväganden ska tillmätas vid tolkning och tillämpning av lagstiftning på området är samtidigt svårt att säga. Det räcker att konstatera att det är viktigt att läsaren har med sig att luftfartsrätten normalt har stor betydelse för ett land och att tillämpningen på det stora hela kan leda till konsekvenser som sträcker sig utöver parterna.

---

<sup>63</sup> A prop s 2.

<sup>64</sup> A prop s 240 f.

### 3.2 Inskrivning och inteckning enligt InskrL

En förutsättning för att inteckna ett skuldebrev avseende ett luftfartyg är att luftfartyget är svenskregistrerat vilket följer av 1 § 2 st InskrL. Det är Transportstyrelsen som för register över svenska luftfartyg vilket följer av 2 kap 1 § luftfartslagen (SFS 2010:500) (LL). Registret kallas för luftfartygsregistret. För att ett luftfartyg ska registreras som svenskt ska luftfartyget ägas helt av något av de subjekt som anges i 2 kap 2 § 1 st LL.

- För att registreras i Sverige ska ett luftfartyg ägas av
- (1) svenska staten,
  - (2) svensk kommun eller svenskt landsting,
  - (3) medborgare i ett land inom EU eller dödsboet efter en sådan person,
  - (4) bolag, förening, samfällighet eller stiftelse som har svensk nationalitet eller har sitt säte i ett EU-land, eller
  - (5) europeiska ekonomiska intressegrupperingar som har sitt säte i Sverige.

Det finns visserligen en del stora irländska leasingbolag men samtidigt finns många av de största leasingbolagen utanför EU. Enligt ovanstående bestämmelse får ett leasingbolag med hemvist utanför EU inte vara ägare till ett luftfartyg om det ska kunna registreras som svenskt. Det skulle alltså inte vara möjligt för ett lufttrafikföretag som SAS att leasa direkt av ett amerikanskt bolag och registrera luftfartyget som svenskt eftersom ägaren då inte är svensk. För dessa fall anges i 2 kap 2 § 2 st LL att även om förutsättningarna i första stycket samma bestämmelse inte är uppfyllda får ett luftfartyg registreras som svenskt om det brukas av någon som omfattas av första stycket och denne har ett drifttillstånd som är utfärdat i Sverige. Bakgrunden till undantaget är att lagstiftaren ville möjliggöra för lufttrafikföretag att registrera luftfartyg som svenska trots att luftfartyget ägdes av en leasegivare belägen utanför EU.<sup>65</sup> Det är ett exempel på att lagstiftaren tagit hänsyn till flygnäringens behov på det sätt som beskrevs i avsnitt 3.1.

I InskrL och förordningen (2005:142) om inskrivning av rätt till luftfartyg (InskrF) finns föreskrifter om inskrivningsregistret. Enligt 1 a § 1 st InskrL ska inskrivningsregistret föras med hjälp av automatiserad behandling. Det är Transportstyrelsen som för registret och är inskrivningsmyndighet vilket framgår av 2 § InskrF. Notera att inskrivningsregistret inte är detsamma som luftfartygsregistret. Luftfartygsregistret regleras i LL och förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m m (RegF). I luftfartygsregistret registreras information om luftfartyget och luftfartygets ägare. Vilken information som ska registreras framgår av 5 §

---

<sup>65</sup> SOU 1997:122 s 80 f.

RegF. Angående luftfartyget rör det bland annat luftfartygets nationalitets- och registreringsbeteckning, tillverkare, tillverkningsnummer och klass. Avseende ägaren ska information föras om ägarens namn, nationalitet, adress och arten av ägarens förvärv. Sakrätter och sakrättsliga belastningar registreras dock som nämnts tidigare i inskrivningsregistret. Med ett förenklat exempel skulle man kunna säga att luftfartygsregistret är jämförbart med Transportstyrelsens vägtrafikregister medan inskrivningsregistret i stället är jämförbart med Lantmäteriets fastighetsregister. I inskrivningsregistret kan information skrivas in avseende både segelflygplan och motorflygplan och det finns heller inga begränsningar avseende storlek på luftfartyget. I sammanhanget kan nämnas att Kapstadskonventionen inte är tillämplig på luftfartyg som tar färre än åtta passagerare inklusive besättning alternativt endast kan transportera gods som väger mindre än 2 750 kg. Denna begränsning gäller alltså inte InskrL eller inskrivningsregistret.

Den som förvärvat äganderätt till ett luftfartyg får ansöka om inskrivning av förvärvet enligt 2 § InskrL. Enligt 2 a § är det även möjligt att ansöka om anteckning om äganderättsförbehåll och andra villkor i inskrivningsregistret för luftfartyg. Även den som förvärvat nyttjanderätt i ett luftfartyg kan få nyttjanderätten inskriven i inskrivningsregistret. Det är också möjligt att ansöka om inteckning i luftfartyg på visst penningbelopp enligt 3 § InskrL.

En inteckning i ett luftfartyg får förenas med en inteckning i ett lager av reservdelar eller en andel i ett sådant lager vilket följer av 4 § InskrL. Det är däremot inte möjligt att ansöka om inteckning i en flygmotor separat vilket är en skillnad gentemot Kapstadskonventionen vilken möjliggör för inteckningar i flygmotorer separat. För att en inteckning i ett reservdelslager ska vara giltig ska inteckningshavaren vid förvaringsplatsen ha anslagit ett väl synligt tillkännagivande om inteckningen samt vissa ytterligare uppgifter som framgår av 15 § InskrL.

Enligt 14 § InskrL har fordringsägaren panträtt i luftfartyg och/eller reservdelar sedan inteckning i luftfartyget meddelats. Det följer då av 4 § 4 mom förmånsrättslagen (1970:979) (FRL) läst tillsammans med 9 § FRL att panträttshavaren har förmånsrätt i luftfartyget. Notera dock att en internationell säkerhet som har registrerats enligt Kapstadskonventionens regler har bättre rätt än en inteckning i inskrivningsregistret för luftfartyg vilket följer av 4 § 2 mom FRL läst tillsammans med 9 § FRL.

### 3.3 Genèvekonventionen

Som nämnts tidigare tillträdde Sverige Genèvekonventionen 1955. Regleringen utgör fortfarande gällande rätt men behandlas här endast översiktligt eftersom Genèvekonventionen inte är av avgörande betydelse för detta arbete. Anledningen är att i de fall både Kapstadskonventionen och Genèvekonventionen är tillämpliga har Kapstadskonventionen företräde vilket framgår av art XXIII luftfartsprotokollet.<sup>66</sup> Eftersom konventionerna i många avseenden har samma tillämpningsområde finns det inte särskilt många frågor kvar där det finns anledning att tillämpa Genèvekonventionen. Kapstadskonventionen är dock inte tillämplig när det är fråga om att avgöra prioritetsordningen mellan två oregistrerade internationella säkerheter och vid en sådan konflikt kan det därför finnas anledning att tillämpa Genèvekonventionen.<sup>67</sup>

Genèvekonventionen antogs eftersom en förutsättning för det civila flygets utveckling bedömdes vara att borgenärer som lånade mot säkerhet i luftfartyg behövde känna sig trygga med att deras säkerheter skulle erkännas i så många länder som möjligt.<sup>68</sup> Syftet med Genèvekonventionen är i stora drag detsamma som för Kapstadskonventionen, nämligen att rättigheter och säkerheter i luftfartyg ska erkännas i så många länder som möjligt.<sup>69</sup> Genèvekonventionen består dock inte av materiella regler utan föreskriver i stället kollisionsnormer.<sup>70</sup>

Genèvekonventionen har inkorporerats i svensk rätt genom lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av luftfartyg (KonvL). Enligt Genèvekonventionen och KonvL ska en säkerhet som uppkommit i ett utlandsregistrerat luftfartyg och som är giltig enligt lagen där luftfartyget är registrerat erkännas även i Sverige. Rättigheten eller säkerheten ska också ha skrivits in i en inskrivningsbok eller motsvarande i registreringslandet.<sup>71</sup> Till skillnad från Kapstadskonventionen finns det inget register kopplat till Genèvekonventionen utan systemet bygger på att konventionsstaterna för egna nationella register.

---

<sup>66</sup> Goode s 17.

<sup>67</sup> A a s 482.

<sup>68</sup> SOU 2014:79 s 76.

<sup>69</sup> A bet s 77.

<sup>70</sup> SOU 2014:79 s 77.

<sup>71</sup> A bet s 78, se också 2 § KonvL.

## 4 Kapstadskonventionen

### 4.1 Bakgrund

Kapstadskonventionen syftar till att skapa ett system för att registrera rättigheter i lösöre av högt värde i ett internationellt register. För flygnäringen passar ett sådant upplägg väl eftersom branschen är internationell till sin karaktär samt för att luftfartyg är i ständig rörelse. En parallell kan dras till amerikansk rätt för att visa på vikten av ett system som tar hänsyn till det faktum att luftfartyg rör på sig. I USA regleras frågor om säkerheter i egendom normalt på delstatlig nivå. Redan före USAs tillträde till Kapstadskonventionen insåg man att det inte var ändamålsenligt att frågan reglerades på delstatlig nivå eftersom luftfartyg rörde sig över delstatsgränserna. För det fall ett lufttrafikföretag skulle bli insolvent eller inte kunna uppfylla sina förpliktelser gentemot sina borgenärer är det ju inte säkert att säkerheten i form luftfartyget befinner i samma jurisdiktion som lufttrafikföretagets borgenärer. För att komma till rätta med dessa problem och minska osäkerheten för borgenärerna skapade man i USA ett federalt register för inteckning av luftfartyg.<sup>72</sup> Detta kan liknas vid Kapstadskonventionen där tanken i stället varit att skapa ett register av samma skäl men för hela världen.

Arbetet med Kapstadskonventionen initierades av *the International Institute for the Unification of Private Law* (UNIDROIT) 1992. Tanken var att arbeta fram ett omfattande dokument som skulle reglera frågor kopplade till leasing och *factoring* som behandlade all möjlig slags lösöre av högt värde. Några år senare bytte man inriktning och arbetade i stället fram ett grunddokument med grundprinciper med avsikten att detta skulle kompletteras med protokoll som behandlar vissa särskilda egendomsslag.<sup>73</sup> Kapstadskonventionen har skapats med fem grundläggande mål i åtanke.<sup>74</sup>

1. Att underlätta förvärv och finansiering av vissa typer av värdefullt lösöre genom att skapa en internationell säkerhet som ska erkännas i samtliga fördragsslutande stater.
2. Att ge borgenären medel att tillvarata sina rättigheter vid gäldenärens avtalsbrott och vid gäldenärens insolvens samt att, i de fall det finns bevis på avtalsbrott, göra det möjligt för borgenären att vidta interimistiska åtgärder i väntan på ett slutligt beslut.
3. Att etablera ett internationellt register där internationella säkerheter kan registreras och ge information till tredje man om befintliga säkerheter i egendomen. Därmed kan borgenärens intresse tillvaratas mot senare registrerade säkerheter eller oregistrerade sådana.
4. Att genom de olika protokollen försäkra att varje sektors specifika intressen tillvaratas.

---

<sup>72</sup> Schrick, Oklahoma Law Review 2015, s 876.

<sup>73</sup> Kozuka s 2 f.

<sup>74</sup> SOU 2014:79 s 92 f.

5. Att göra potentiella borgenärer mer benägna att ge kredit, öka kreditvärdigheten beträffande luftfartsobjekt och därmed minska lånekostnaderna. Detta gäller särskilt i utvecklingsländer; bland finansiärer uppfattas skyddet för säkerheter inte tillräckligt stort.

Grunddokumentet och luftfartsprotokollet antogs i Kapstaden 2001. Sex år senare antogs ett protokoll avseende rullande järnvägsmateriel och 2012 antogs ett protokoll avseende rymdegendom. Till dags dato är det endast Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet som trätt i kraft eftersom det är för få stater som tillträtt övriga protokoll. Grunddokumentet har tillträtts av 79<sup>75</sup> stater och luftfartsprotokollet har tillträtts av 75<sup>76</sup> stater.

Kapstadskonventionen är en omfattande konvention. Grunddokumentet består av 62 artiklar och luftfartsprotokollet av 37 artiklar. I och med att konventionen är relativt ny och inte heller något som behandlats under juristprogrammet är det lämpligt att beskriva regelverket för att underlätta för läsaren. En sådan framställning blir till sin natur någorlunda deskriptiv. Samtidigt är inte syftet med framställningen att ingående beskriva konventionens alla detaljer. Framställningen i det följande tar därför sikte på att lyfta fram ett antal delområden som bedöms relevanta för detta arbete samt nödvändiga för att i alla fall uppnå en grundläggande förståelse för konventionen och dess systematik. Det följande är alltså inte en uttömmande beskrivning av konventionens alla delar. För en mer utförlig och detaljerad beskrivning av konventionen rekommenderas den officiella kommentaren skriven av Roy Goode som är både omfattande och praktiskt relevant. För ett svenskt perspektiv rekommenderas SOU 2014:79.

#### **4.2 Grunddokumentet och luftfartsprotokollets förhållande till varandra**

Kapstadskonventionen är uppbyggd så att en stat tillträder konventionen och sedan kan välja att tillträda något av de protokoll som upprättats inom ramen för konventionen. Fördelen med en sådan lösning är att det går att uppnå enhetlighet avseende bestämmelser som inte är egendomsspecifika samtidigt som särskilda regler kan tillskapas i den utsträckning det är nödvändigt med hänsyn till de speciella överväganden som hänför sig till den typ av egendom som omfattas av respektive protokoll. Vidare blir grunddokumentet mer lättläst när det inte belastas med en mängd egendomsspecifika regler och undantag.<sup>77</sup>

Av art 6 i grunddokumentet framgår att grunddokumentet och protokollet ska läsas och tolkas

---

<sup>75</sup> Unidroit 1.

<sup>76</sup> Unidroit 2.

<sup>77</sup> Goode s 20 f.

som en enhet. För det fall det föreligger bristande överensstämmelse mellan grunddokumentet och protokollet har protokollet företräde framför grunddokumentet enligt art 6 mom 2 i grunddokumentet.

#### **4.3 Egendom som grunddokumentet och luftfartsprotokollet är tillämpliga på**

I preambeln till grunddokumentet anges att konventionsstaterna erkänner behovet av att förvärva och använda lös egendom med högt värde och behovet av att det finns lämpliga sätt att finansiera sådan egendom. Art 51 föreskriver att fler protokoll får tillskapas för olika typer av lös egendom med högt värde så länge egendomen inte omfattas av något av de redan existerande protokollen. Egendom som omfattas av konventionen i dagsläget framgår av art 2 mom 3 i grunddokumentet och är luftfartygsskrov, flygmotorer och helikoptrar, rullande järnvägsmateriel samt rymdobjekt. Respektive typ av egendom definieras närmare i respektive protokoll.

I linje med konventionens systematik specificeras vilken egendom som omfattas av luftfartsprotokollet i art I (2).

(a) Flygmotorer, art I (2) (b): Flygmotorer, dock inte sådana som används av militär, tull eller polis. Dessa ska vara reaktionsmotorer, turbinmotorer eller kolvmotorer. Det fastställs också en miniminivå avseende motorernas styrka varför inte alla flygplansmotorer omfattas av protokollet. Till motorn tillhöriga komponenter, delar och utrustning som är installerade eller fastsatta i motorerna samt manualer och loggböcker som har samband med motorerna omfattas också.

(b) Luftfartygsskrov, art I (2) (e): Luftfartygsskrov, dock inte sådana som används av militär, tull eller polis. Vidare ska luftfartygsskrovet, av behörig myndighet, vara godkänd att transportera minst åtta personer (inklusive besättning) eller för att frakta 2 750 kg.

(c) Helikopter, art I (2) (i): Ett luftfartyg (se art I (2) (a) för definition av luftfartyg) med undantag av sådana som används av militär, tull eller polis, som hålls flygande huvudsakligen genom den lyftkraft som genereras av en eller flera rotorerna på främst vertikala axlar. Vidare ska helikoptern, av behörig luftfartsmyndighet, vara godkänd för att transportera minst fem personer eller transportera frakt på minst 450 kg.

Som ett samlingsnamn för flygmotorer, lyftfartygsskrov samt helikoptrar används begreppet luftfartsobjekt vilket framgår av art I (2) (c) i grunddokumentet.

## 4.4 Internationella säkerheter

Kapstadskonventionen bygger på konceptet med en registrerbar internationell säkerhet vilken definieras i art 1 (o), art 2 samt art 7 i grunddokumentet. Den internationella säkerheten är konventionens hörnsten och utgör tillsammans med ytterligare några kategorier<sup>78</sup> de rättigheter och säkerheter som skyddas enligt konventionen.<sup>79</sup>

Notera att en internationell säkerhet inte måste vara inskriven i konventionens register för att vara giltig utan en sådan inskrivning påverkar endast frågan om prioritet.<sup>80</sup> Registreringen innebär samtidigt inte heller att den internationella säkerheten är giltig utan även en ogiltig internationell säkerhet kan registreras. Registreringen synliggör enbart att det finns en registrering samt bestämmer säkerhetens prioritet. Giltigheten av det underliggande avtalet och därmed också den internationella säkerheten får utredas av den som ifrågasätter säkerheten.<sup>81</sup> Eftersom konventionen är tillämplig även på oregistrerade internationella säkerheter kan påföljdsreglerna i grunddokumentets tredje kapitel åberopas avseende en oregistrerad internationell säkerhet. Det är samtidigt osannolikt att en sådan internationell säkerhet skulle förbli oregistrerad då en insolvenssituation uppstår.<sup>82</sup> Detta ska inte blandas ihop med att konventionen inte är tillämplig i fråga om prioritet mellan två konkurrerande oregistrerade internationella säkerheter vilket har behandlats i avsnitt 3.1.2.

För att ett avtal mellan parterna ska kunna utgöra en internationell säkerhet ställs krav på skriftlighet, möjlighet/behörighet, identifierbarhet samt för pantavtal att det ska framgå vad förpliktelsen gäller.

## 4.5 Formkrav för internationella säkerheter

### 4.5.1 Skriftlighet

För det första måste avtalet som grundar den internationella säkerheten vara skriftligt vilket framgår av art 7 (a) samt art 1 (nn) i grunddokumentet. Kravet på att avtalet ska vara skriftligt

---

<sup>78</sup> Dessa är framtida internationella säkerheter art. 16 (1) (a), nationella säkerheter art 50 (1), legala rättigheter och säkerheter stiftade under nationell rätt art 39 och 40, tillhörande rättigheter vilka regleras i art 1 (c) och kapitel IX samt befintliga rättigheter och säkerheter art 60.

<sup>79</sup> SOU 2014:79 s 101.

<sup>80</sup> A bet s 106.

<sup>81</sup> Goode s 55.

<sup>82</sup> A a s 55.



har givits en bred utformning för att möjliggöra att även elektroniska avtal omfattas av bestämmelsen.<sup>83</sup>

#### 4.5.2 Möjlighet att förfoga över luftfartyget/*Power to dispose*

Vidare ska säkerhetsställaren, säljaren med äganderättsförbehåll eller leasegivaren ha möjlighet att förfoga över egendomen vilket framgår av art 7 (b) grunddokumentet. Begreppet ”möjlighet att förfoga över egendomen” är den översättning av bestämmelsen som gjorts i SOU 2014:79. I den engelska versionen står det ”*has power to dispose*”. Formuleringen i SOU 2014:79 ger intrycket av att möjligheten att förfoga över luftfartyget är ett formkrav i mängden, som exempelvis det odramatiska kravet på att avtalet ska vara skriftligt. Samtidigt framstår frågan som tämligen viktig med tanke på att det är svårt att dra några slutsatser om när man för svensk rätts del har möjlighet att förfoga över ett luftfartyg.

Enligt Goode kan frågan om säkerhetsställaren har *power to dispose* uppstå både som en följd av konventionen eller nationell rätt.<sup>84</sup> Någon mer omfattande diskussion kring problematiken förs inte vilket väcker frågan i vilka fall frågan om huruvida det föreligger en *power to dispose* ska lösas enligt konventionen eller enligt nationell rätt. Rimligtvis bör konventionen tillämpas för det fall det är fråga om huruvida den som registrerat en internationell säkerhet i det internationella registret haft rätt att göra det medan nationell rätt ska tillämpas för det fall frågan gäller avtalet som grundar den internationella säkerheten, exempelvis huruvida parterna var behöriga att ingå ett avtal om säkerhet.

I en kommentar till art 7 grunddokumentet anför Goode att frågan om möjlighet/behörighet normalt ska avgöras enligt nationell rätt men att det kan förekomma tillfällen då frågan ska avgöras enligt konventionens regler. Han utvecklar saken med att konstatera att leasetagaren bör ses som behörig att godkänna att en andrahands-leasetagare registrerar sin rätt att leasa luftfartyget i Kapstadsregistret.<sup>85</sup> Detta synes syfta på registreringen av andrahands-leasetagarens rättighet och inte giltigheten av det underliggande avtalet. I linje med det som sagts tidigare framstår det som att frågor angående vem som hade rätt att samtycka till en registrering i registret avgörs enligt konventionens regler medan frågan om säkerhetsställaren hade möjlighet/behörighet att ingå det avtal som grundar den internationella säkerheten ska

---

<sup>83</sup> A a s 52.

<sup>84</sup> A a s 53.

<sup>85</sup> A a s 276.

avgöras enligt nationell rätt. Ytterligare något som talar för det sagda är det faktum att i de allra flesta rättsordningar förekommer vissa begränsningar i partsautonomin även om begränsningarnas omfattning skiljer sig åt. För Sveriges del är ett sådant exempel ogiltighetsreglerna i 3 kap lagen (1915:218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område (AvtL). Konventionen erbjuder inga sådana bestämmelser (utom formkraven i art 7). Det kan därför rimligtvis inte vara konventionsstaternas avsikt att konventionsreglerna ska avgöra huruvida ingångna avtal är giltiga eller inte. Med det sagt så är det med hänsyn till frågeställningen mest intressant för det här arbetet att utröna när *power to dispose* ska anses föreligga enligt svensk rätt.

I förarbetena till KapL anges som exempel på vad som avses med *power to dispose* de fall då en huvudman blir bunden av en rättshandling denne inte samtyckt till.<sup>86</sup> Till exempel då en ställföreträdare handlar inom sin behörighet men utanför sin befogenhet. Detta ger oss dock inte särskilt mycket vägledning eftersom rättsföljden av att handla inom behörigheten men utanför befogenheten redan framgår av 10-11 §§ AvtL. Kan man i stället tänka sig att det föreligger fall då någon har *power to dispose* utan att för den delen vara behörig enligt svensk rätt? Detta har man inte tagit ställning till i de svenska förarbetena utan endast behandlat det enklaste och mest uppenbara fallet. I kommentaren anges att begreppet *power* inte är synonymt med ”*right*” eftersom det kan förekomma tillfällen då en person inte hade rätt att sälja egendomen men att köpet ändå bedöms giltigt.<sup>87</sup> *Power* är alltså bredare än *right*.

Redan betydelsen av att förfoga över något är för svensk rätts del inte helt klar. I lagtext förekommer begreppet bland annat i 10 kap 4 § brottsbalken (BrB), 4 kap 29 § utskökningsbalken (1981:774), förfogandelagen, 7 kap 9 § st 2 äktenskapsbalken (1987:230) och lag (1987:232) om sambors gemensamma hem. Någon legaldefinition av förfogande förekommer inte men den vanligaste användningen synes vara att begreppet används som ett samlingsnamn för när någon har rätt att ta egendom i anspråk eller när någon har rätt eller saknar rätt att göra något med egendomen i fråga, exempelvis överlåta eller pantsätta egendomen. Det kan samtidigt leda fel att koppla *power to dispose* till vad som utgör ett förfogande enligt svensk rätt. *Power to dispose* kan tänkas ha en egen innebörd som inte nödvändigtvis sammanfaller med vad som normalt uppfattas som ett förfogande enligt svensk

---

<sup>86</sup> SOU 2014:79 s 109, prop 2015/16:12 s 23 f. Notera att meningen är felskriven i propositionen men att det är uppenbart att ståndpunkten är densamma som den anförs i SOU:n.

<sup>87</sup> Goode s 53.

rätt. Av den anledningen kommer begreppet *power to dispose* att användas i stället för den svenska översättningen möjlighet att förfoga över. Vad innebörden av *power to dispose* är för svensk rätts del kommer att diskuteras ytterligare i kapitel fem eftersom det blir nödvändigt att tillämpa begreppet för att avgöra de sakrättsliga konflikter som behandlas i det kapitlet.

#### **4.5.3 Identifierbarhet**

Av art 7 (c) i grunddokumentet framgår att ett objekt som ett avtal gäller måste vara identifierbart i enlighet med protokollets regler. Kraven för identifiering fastställs i enlighet med detta i art VII i luftfartsprotokollet där det anges att en beskrivning av ett luftfartsobjekt som innefattar tillverkarens serienummer, tillverkarens namn samt modellbeteckningen är nödvändig och tillräcklig för att uppfylla kraven på identifierbarhet i art 7 i grunddokumentet.

Kravet på identifierbarhet är särskilt viktigt eftersom registreringar i registret är kopplade till egendom och inte till gäldenären. En konsekvens av detta är att en internationell säkerhet enligt konventionen endast kan uppstå i identifierbar egendom.<sup>88</sup> Det är alltså inte möjligt att registrera en säkerhet i avkastning från egendom eftersom sådan avkastning inte är identifierbar. Självfallet kan även avkastningen i form av fungibel egendom (i det här fallet pengar) separeras och sättas in på ett bankkonto. Detta är dock inte syftet med konventionen. Vill man ha säkerhet i avkastningen får i stället det bankkonto där medlen finns placerade pantsättas.

#### **4.5.4 Vad pantsättningen gäller**

För det fall det rör sig om ett pantavtal följer det av art 7 (d) i grunddokumentet att det ska vara möjligt att fastställa de säkerställda förpliktelserna men att det däremot inte är nödvändigt att fastställa ett visst belopp eller det högsta belopp som säkerställts.

#### **4.5.5 Försäljningsavtal**

Till skillnad från i grunddokumentet har man i protokollet infört en möjlighet att registrera försäljningsavtal avseende luftfartsobjekt. För att försäljningsavtalet ska kunna registreras ska, enligt art V (1) (a-c), försäljningsavtalet ha (i) ingåtts skriftligen, (ii) gälla ett luftfartsobjekt

---

<sup>88</sup> A a s 298.

över vilket säljaren har möjlighet att förfoga över samt (iii) möjliggöra för identifikation av luftartsobjektet i enlighet med protokollet.

Ett försäljningsavtal utgör inte en internationell säkerhet eftersom försäljningen inte fyller något säkerhetssyfte. Flygnäringen ansåg dock att det vore bra att passa på att utnyttja registreringsmöjligheten även för regelrätta förvärv vilket är orsaken till att det tillskapats en sådan möjlighet i protokollet.<sup>89</sup>

#### 4.6 Prioritetsregler

Prioritetsordningen mellan konkurrerande internationella säkerheter framgår av art 29 i grunddokumentet. Registrerade internationella säkerheter har företräde framför senare registrerade säkerheter som i sin tur har företräde framför oregistrerade säkerheter. Värt att notera i sammanhanget är att en registrerad säkerhet har företräde framför en oregistrerad sådan även om det inte varit möjligt eller tillåtet att registrera den sistnämnda säkerheten.<sup>90</sup> En registrerad internationell säkerhet gäller vidare före en oregistrerad sådan även i de fall den som registrerat den internationella säkerheten haft faktisk vetskap om en tidigare men oregistrerad internationell säkerhet vilket följer av art 29 (2) (a) i grunddokumentet respektive art XIV (1) i protokollet.

Det finns också vissa avvikelser från prioritetsordningen i form av både övergångsregler och undantag. Flera av dessa är tekniskt komplicerade och har bäring endast på ett fåtal specifika fall varför dessa inte utvecklas närmare här. Däremot kan något nämnas om registrerbara och oregistrerbara säkerheter som följer av lag.

Rättigheter som har prioritet utan registrering: Enligt art 39 grunddokumentet kan en konventionsstat avge en förklaring om att vissa rättigheter som inte följer av avtal utan i stället av lag ska gälla med prioritet trots att de inte registrerats i det internationella registret. För svensk del är det fråga om luftpanträtt och retentionsrätt. Sverige har avgett en generell förklaring enligt art 39 vilket innebär att alla oregistrerade legala rättigheter som följer av svensk rätt ges förmånsrätt före registrerade internationella säkerheter.

Registrerbar legal rätt eller säkerhet: Enligt art 40 kan en konventionsstat avge en förklaring om att vissa kategorier av legala rättigheter och säkerheter ska kunna registreras som om de vore internationella säkerheter. Sverige har avgett en sådan förklaring avseende kvarstad och andra säkerhetsåtgärder enligt 15 kap rättegångsbalken

---

<sup>89</sup> A a s 34.

<sup>90</sup> A a s 98.

(1942:740) samt betalningssäkring för skatter enligt skatteförfarandelagen (SFS 2011:1244).<sup>91</sup>

## 4.7 Avtalsbrott

### 4.7.1 Definitionen av avtalsbrott

Kapstadskonventionen har ett antal materiella regler som behandlar vad en borgenär får vidta för åtgärder mot gäldenären när denne inte uppfyller sina förpliktelser enligt avtalet. Huvudregeln enligt konventionen är att parterna själva ska avtala om vad som utgör ett avtalsbrott vilket framgår av art 11 (1) grunddokumentet. För det fall parterna själva inte avtalat om vad som utgör ett avtalsbrott tillämpas den definition av avtalsbrott som framgår av art 11 (2) grunddokumentet. Enligt definitionen anses ett avtalsbrott föreligga när borgenären i väsentlig utsträckning berövas det borgenären rätteligen kan förvänta att avtalet ger borgenären rätt till. Ett avsteg från det som normalt konstituerar avtalsbrott enligt svensk rätt är dock att avtalsbrottet enligt konventionen är kvalificerat genom användandet av ordet *substantially*. I svensk rätt föreligger avtalsbrott normalt även om det inte kvalificerats som omfattande vilket gör att avtalsbrottsbegreppet i konventionen trots allt skiljer sig något från det svenska begreppet. Enligt svensk rätt utgör även ett mindre avtalsbrott ett avtalsbrott, däremot kan avtalsbrottets allvar ha betydelse för vilken påföljd som följer på avtalsbrottet.<sup>92</sup>

### 4.7.2 Påföljder vid avtalsbrott

Enligt konventionen finns det ett antal åtgärder som borgenären kan vidta vid gäldenärens avtalsbrott. Vilka åtgärder som kan vidtas enligt konventionen beror på om det rör sig å ena sidan om ett kreditavtal säkrat genom panträtt eller säkerhetsöverlåtelse, å andra sidan ett avtal med äganderättsförbehåll eller ett leasingavtal vilket följer av grunddokumentets art 8 och art 10.<sup>93</sup> Notera också att i linje med konventionens systematik så är inte registrering av den internationella säkerheten i Kapstadsregistret en förutsättning för att borgenären ska få vidta de påföljder på avtalsbrott som följer av konventionen.<sup>94</sup> Detta kan jämföras med det som sagts tidigare om att registrering inte är en förutsättning för att tillskapa en internationell säkerhet.

---

<sup>91</sup> SOU 2014:79 s 194 f.

<sup>92</sup> Millqvist, Festskrift till Stefan Lindskog, s 504 f.

<sup>93</sup> Se vidare härom a a s 505.

<sup>94</sup> A a s 505

### 4.7.3 Åtgärder när panträtt eller säkerhetsöverlåtelse föreligger

Vid panträtt eller säkerhetsöverlåtelse framgår vilka åtgärder borgenären kan tillgripa av art 8.

Dessa är:

- (a) ta pantsatt objekt i besittning eller ta kontroll över det;
- (b) sälja eller leasa ut sådant objekt;
- (c) tillgodogöra sig all form av inkomst eller avkastning som följer av förvaltningen eller nyttjandet av objektet

En förutsättning för att borgenären ska få vidta åtgärderna ovan är att parterna avtalat om en rätt för borgenären att vidta nämnda åtgärder. För det fall det inte föreligger något sådant avtal får borgenären i stället enligt art 8 (2) ansöka hos domstol om att få vidta åtgärderna. Oavsett om åtgärderna vidtas med stöd av avtal eller domstolsavgörande måste dessa utövas på ett affärsmässigt skäligt sätt vilket följer av art 8 (3). Kapstadskonventionen är en till stora delar borgenärsvänlig konvention.<sup>95</sup> Denna bestämmelse är dock ett exempel på en gäldenärsvänlig föreskrift.

Utöver det som angetts ovan får borgenären enligt art IX (1) i protokollet avregistrera och exportera luftfartyget för det fall gäldenären begått avtalsbrott under förutsättning att parterna avtalat om detta. Även denna åtgärd måste utövas på ett kommersiellt lämpligt sätt vilket framgår av art IX (3) protokollet.

### 4.7.4 Åtgärder när avtal med äganderättsförbehåll eller leasingavtal föreligger

Frågan om påföljderna vid avtalsbrott när avtal med äganderättsförbehåll eller leasingavtal föreligger illustrerar väl den nationella rättens betydelse vid tillämpning av Kapstadskonventionen. För att reglerna ska vara tillämpliga krävs att det rör sig om ett verkligt äganderättsförbehåll eller verklig leasing och inte ett *de facto* avtal om panträtt.<sup>96</sup> Föreligger ett verkligt avtal, och inte ett *de facto* avtal, om panträtt har säljaren/leasegivaren enligt art 10 (a) – (b), med eller utan domstols medverkan, rätt att ta egendomen i besittning, fritt förfoga över den eller häva avtalet. Någon avräkning ska inte ske och inget tillgodogörande för gäldenärens del ska ske. Anses det enligt nationell rätt inte röra sig om verklig leasing eller verkliga äganderättsförbehåll tillämpas i stället konventionens regler om panträtt och säkerhetsöverlåtelse.<sup>97</sup>

---

<sup>95</sup> A a s 508.

<sup>96</sup> A a s 507.

<sup>97</sup> A a s 507.

I svensk rätt anses äganderättsförbehåll *de facto* motsvara en panträtt för säljaren i det sålda godset.<sup>98</sup> En sådan kvalificering enligt svensk rätt skulle riskera att hänvisa säljaren till reglerna om panträtt i konventionen. För leasing anses dock rättsläget mer klart. I svensk rätt har leasing erkänts som nyttjanderätt till lös egendom, även kallat saklega, och leasegivaren uppfattas därför som fullvärdig ägare till leasingobjektet. Med detta följer en för leasegivaren bibehållen rätt att disponera över leasingobjektet vid leasetagarens avtalsbrott.<sup>99</sup>

#### 4.8 Kapstadsregistret

Registret för egendom som omfattas av luftfartsprotokollet är situerat i Dublin, Irland och sköts av företaget Aviareto.<sup>100</sup> Systemet är elektroniskt och tillgängligt över internet. Själva avtalet, eller kopior av densamma dokumenteras inte i registret. Det är alltså fråga om en notisfunktion och inte en arkiverings- och/eller granskningsfunktion.<sup>101</sup> För den som upptäcker något i registret är det upp till denne att efterforska i vilken utsträckning registreringen grundar sig på lagligt korrekta och erkända handlingar.<sup>102</sup>

---

<sup>98</sup> A a s 507 och hänvisning däri till Håstad, Köprätt och annan kontraktsrätt, samt NJA 2009 s 79.

<sup>99</sup> Millqvist, Festskrift till Stefan Lindskog, s 508 se också hänvisning däri till NJA 2009 s 79.

<sup>100</sup> Goode s 192 f.

<sup>101</sup> A a s 194.

<sup>102</sup> A a s 299.

## 5. Den sakrättsliga giltigheten av registrerade internationella säkerheter och försäljningsavtal

### 5.1 Inledning

I Lufträttsutredningens betänkande Rättigheter i luftfartyg, SOU 1997, presenteras de sakrättsliga konflikterna på ett pedagogiskt sätt utifrån Hesslers välkända schema för åskådliggörande av sakrättsliga konflikter.<sup>103</sup> I detta avsnitt kommer ett liknande lösningsschema användas eftersom jag bedömer att det utgör ett bra tillvägagångssätt för att diskutera de sakrättsliga problem som pantsättning enligt Kapstadskonventionen ger upphov till i svensk rätt. Som nämnts i det första kapitlet är syftet med detta arbete att utreda giltigheten enligt svensk rätt av pantsättningar som gjorts enligt reglerna i Kapstadskonventionen och KapL. Ibland är det också enklare eller till och med nödvändigt att diskutera äganderätt till följd av överlåtelse för att bättre förstå giltigheten av en pantsättning. Därför kommer, som nämnts i avsnitt 1.2, alltså även rena försäljningsavtal att diskuteras i tjänande syfte.

Eftersom framställningen i denna del utgår från Hesslers schema finns det också anledning att beröra hur schemat är tänkt att användas. Inledningsvis ska sägas något om det statiska och dynamiska skyddet för egendom. Det statiska skyddet syftar på de regler som är till för att skydda den som enligt gällande rätt är ägare till viss egendom.<sup>104</sup> Det kan röra sig om straffrättsliga, processuella eller skadeståndsrättsliga regler.<sup>105</sup> Enkelt uttryckt handlar det om olika åtgärder ägaren till egendom kan vidta för att skydda sin egendom. Det dynamiska tredjemansskyddet tar i stället sikte på frågor som rör en överlåtars eller förvärvares skydd mot tredje man.<sup>106</sup> Det är alltså fråga om omsättningsskydd och borgenärsskydd. Hesslers schema är tänkt att tillämpas på spörsmål kopplade till det dynamiska skyddet och berör inte det statiska skyddet.<sup>107</sup> Det är också det dynamiska skyddet som behandlas i detta arbete.

Hesslers schema utgår från aktörerna A, B och C.<sup>108</sup> Mellan A och B föreligger ett partsförhållande eller ett obligationsrättsligt förhållande, det kan exempelvis grunda sig på att A sålt något till B. När ett köpeavtal föreligger har ju parterna ömsesidiga förpliktelser gentemot varandra. Den ena parten gör anspråk på den sålda egendomen medan den andra gör anspråk på

---

<sup>103</sup> SOU 1997:122 s 112.

<sup>104</sup> Hessler s 7.

<sup>105</sup> A a s 7.

<sup>106</sup> A a s 7.

<sup>107</sup> A a s 7.

<sup>108</sup> Se härtill och i det följande Hessler s 1-16 angående schemats systematik och relationen mellan a-b-c



vederlaget. När schemat tillämpas är det alltid A som har ett anspråk mot B på viss egendom. Detta innebär att om köparen betecknas som A och säljaren som B så är det köparens (A:s) anspråk på att få den köpta egendomen från säljaren (B) som behandlas. Är det i stället säljaren som betecknas som A och köparen som B är det fråga om säljarens (A:s) anspråk på köparen (B) att återfå den sålda egendomen, exempelvis på grund av att köparen (B) inte fullgjort sina förpliktelser enligt avtalet. Det kan också förenklat uttryckas som att A i schemat alltid är borgenär och B alltid är gäldenär med hänsyn till det anspråk som behandlas. Den sakrättsliga problematiken uppkommer när C introduceras till schemat, A – B – C. Även mellan B och C föreligger ett partsförhållande. Det kan exempelvis röra sig om att B sålt egendom till C. Även i det här fallet är B gäldenär vilket innebär att C blir borgenär. Mellan A och C finns däremot inget partsförhållande men de gör båda anspråk på samma förmögenhetsobjekt till följd av deras respektive partsförhållanden med B. Exempelvis har B hyrt ett förmögenhetsobjekt av A och sedan sålt densamma till C. Det är alltså fråga om vem av A och C som vinner konflikten om egendomen i fråga. Vid en tillämpning av lösningsschemat är det vidare så att A:s anspråk har uppkommit före C:s anspråk. Det kan också förtydligas att lösningsschemat är ett sätt att måla upp den sakrättsliga problematiken. Det är inte så att A i schemat alltid vinner och att C alltid förlorar eller vice versa. Vem av A och C som vinner avgörs alltså från fall till fall utifrån gällande rätt. I Hesslers schema är det också så att A:s anspråk uppkommit före C:s anspråk eller i något undantagsfall samtidigt som C:s. I den här framställningen kommer A:s anspråk alltid ha uppkommit före C:s och inte ens samtidigt.

Ur sakrättslig synpunkt blir en fråga intressant först när den gäller konkurrerande anspråk. Det förhållandet att någon anser sig äga något utan att någon annan gör anspråk på egendomen är inte intressant ur ett sakrättsligt perspektiv.<sup>109</sup> Till exempel det förhållandet att ägaren till en bil bara ”utövar sin äganderätt genom att köra omkring i bilen och ha det gott.” som Hessler uttrycker det.<sup>110</sup> Inom andra rättsområden kan det vara intressant, exempelvis på skatterättsens område. Av uppenbara skäl ligger detta utanför uppsatsens syfte och några försök att definiera äganderätt eller panträtt kommer inte att göras utan diskussionen kommer att utgå ifrån sakrättsliga konflikter.

Något ska också sägas om prioritetsprincipen eftersom den är av stor betydelse för det här kapitlet. Utgångspunkten för det sakrättsliga systemet är prioritetsprincipen vilken innebär att

---

<sup>109</sup> Hessler s 37.

<sup>110</sup> A a s 37.

vid konkurrens mellan två överlåtelser så vinner den förstnämnda.<sup>111</sup> Detta innebär att när olika konkurrenssituationer mellan A och C behandlas nedan är utgångspunkten att A vinner konflikten. Prioritetsprincipen är samtidigt inte absolut utan det finns undantag från den.<sup>112</sup> Hade några undantag inte funnits hade det varit svårt att fylla den här framställningen med vettigt innehåll. Svaret hade ju varit givet: A vinner alltid.

## **5.2 Övergripande om pant i och överlåtelse av lösöre**

### **5.2.1 Inledning**

I detta avsnitt kommer främst de sakrättsliga aspekterna av pant och överlåtelse att diskuteras. Här ligger inte fokus på de särskilda förhållanden som gäller för luftfartyg utan mer generella överväganden framförs. Detta hindrar dock inte att även luftfartyg berörs när det bedöms relevant. Pant och överlåtelse kommer sedan i avsnitt 5.3 och framåt att behandlas särskilt avseende luftfartyg, utifrån Hesslers lösningsschema som presenterats i avsnitt 5.1.

### **5.2.2 Panträtt**

Eftersom syftet med detta arbete är att utröna giltigheten av en internationell säkerhet i form av panträtt i ett luftfartyg är panträtt också det första sakrättsliga anspråket som behandlas i avsnitt 5.2. Panträtt är den bästa formen av säkerhet vid kreditgivning.<sup>113</sup> Panträttens ursprungliga och mest typiska funktion är att den för borgenären utgör en realsäkerhet för denne att få tillbaka utlånat belopp.<sup>114</sup> Panträtten kan jämföras med borgen.<sup>115</sup> När det gäller borgen är det borgensmannens återbetalningsförmåga som tryggar borgenärens anspråk medan det vid pant i stället är pantens värde som säkrar borgenärens anspråk på gäldenären. Både borgen och panträtt har en kreditfrämjande funktion eftersom de innebär en möjlighet för borgenärer att med viss trygghet låna ut medel.<sup>116</sup> Panträtter har samtidigt ytterligare funktioner som inte enbart går ut på främjande av krediten.<sup>117</sup> Möjligheten till hypotekarisk panträtt i fast egendom har inneburit att det värde fastigheten representerar har kunnat omfördelas till andra investeringar. Kapital behöver inte längre vara bundet i fastigheten utan kan användas till

---

<sup>111</sup> Rodhe s 18, se också Hessler s 76 ff.

<sup>112</sup> Rodhe s 18, se också Hessler s 76 ff.

<sup>113</sup> Håstad s 285.

<sup>114</sup> Undén s 161.

<sup>115</sup> A a s 161.

<sup>116</sup> A a s 161.

<sup>117</sup> A a s 161.

annat.<sup>118</sup> Detsamma gäller i dag för fartyg och luftfartyg genom respektive egendomstyps inskrivningsväsende och nu även Kapstadskonventionen avseende luftfartyg. Som nämnts tidigare vore det avsevärt mycket svårare att driva ett lufttrafikföretag än det redan är om en stor del av bolagets kapital skulle vara bundet i luftfartyg och inte kunde användas till annat. Exakt vad panträttsbegreppet omfattar har inom rättsvetenskapen varit föremål för diskussion.<sup>119</sup> Det är samtidigt klart att en panträtt, liksom äganderätt vilket diskuteras i avsnitt 5.1 ovan, är relativt andra konkurrerande anspråk och inte existerar oberoende av dessa.<sup>120</sup>

En förutsättning för att en pant ska kunna realiserats är att den har ett bytessvärde.<sup>121</sup> Det är alltså inte aktuellt att pantsätta egendom utan ekonomiskt värde.<sup>122</sup> Håstad menar dock att det förhållandet att ett pantobjekt saknar ekonomiskt värde inte automatiskt måste innebära att pantavtalet blir ogiltigt.<sup>123</sup> Vidare måste panten utgöra reala tillgångar. Det är därför inte möjligt för en gäldenär att som säkerhet för ett lån på 1 000 kr ställa ut en revers på 2 000 kr. Det skulle motverka syftet med panträtten vilken är att den ska utgöra en säkerhet för gäldenärens förpliktelser gentemot borgenären, inte ett medel för den senare att utkräva ett högre belopp än den verkliga fordran.<sup>124</sup> Till skillnad från personliga skuldebrev utgör intecknade skuldebrev reala tillgångar eftersom de utgör ett rättsligt erkänt anspråk på värdet av viss bestämd egendom, vanligtvis ett fartyg eller ett luftfartyg.<sup>125</sup>

I huvuddrag finns det två typer av panträtter. Handpant och hypotekarisk pant. Med handpant avses det fall då gäldenären som säkerhet för sin förpliktelse överlämnat viss särskild egendom till borgenären. Handpantställningar fullbordas genom att borgenären får panten i sin besittning.<sup>126</sup> För det fall egendomen finns hos tredje man fullbordas pantsättningen genom att tredje man denuntieras om borgenärens panträtt vilket framgår av lagen (1936:68) om pantsättning av lös egendom som innehaves av tredje man. Vid hypotekarisk pant är det sakrättsliga momentet i stället registrering i ett offentligt register.<sup>127</sup> Huvudregeln är att det är de

---

<sup>118</sup> Undén s 161 f.

<sup>119</sup> A a s 163 f.

<sup>120</sup> A a s 164.

<sup>121</sup> Håstad s 285.

<sup>122</sup> Undén s 185.

<sup>123</sup> Håstad s 285.

<sup>124</sup> Undén s 190.

<sup>125</sup> A a s 192.

<sup>126</sup> Hessler s 353, se också a a s 363.

<sup>127</sup> A a s 353.

förhållanden som framgår av det offentliga registret som avgör panträtten och inte vem som har besittning över egendomen.

### 5.2.3 Överlåtelse

I detta avsnitt behandlas vad som kan kallas för en vanlig överlåtelse, det vill säga att A säljer lösöre till B. Förutsättningarna för att åstadkomma en obligationsrättsligt giltig överlåtelse regleras i grund och botten i AvtL och köplagen (1990:931) (KöpL) men sådana förutsättningar kan också framgå av andra regelverk. AvtL reglerar formerna för hur avtal ingås (inklusive köpeavtal) medan KöpL reglerar själva köpet och hur risker ska fördelas mellan parterna. Båda lagarna är dispositiva vilket framgår av 1 § 2 st AvtL respektive 3 § KöpL. I praktiken är det inte ovanligt att parterna överenskommer om andra regler än vad som framgår av respektive lag. Både AvtL och KöpL är tillämpliga på lös egendom vilket alltså är ett bredare begrepp än enbart lösöre som ju utgörs av lösa saker.

I 41 § KöpL finns en regel som befinner sig i gränslandet mellan obligationsrätt och sakrätt. Regeln är obligationsrättslig men reglerar konsekvenserna av att det föreligger ett rättsligt fel, det vill säga en sakrättslig brist. Befinner sig köparen i god tro om det rättsliga felet blir säljaren skadeståndsskyldig. Skadeståndsanspråket som sådant är obligationsrättsligt vilket innebär att säljaren måste vara solvent för att köparen ska kunna få ersättning. Är säljaren insolvent blir det sakrättsliga regler som avgör i vilken utsträckning köparen har rätt att få ut skadeståndet och vilken andel av skadeståndet. Det kan anmärkas att det även räknas som ett rättsligt fel när köparens förvärv inte är skyddat mot säljarens säljares borgenärer vilket följer av NJA 1954 s 546.

För att en överlåtelse ska bli sakrättsligt giltig följer det av traditionsprincipen att egendomen traderats till köparen.<sup>128</sup> Ett annat sätt att uppnå sakrättsligt skydd är genom registrering enligt lagen (1845 s 1) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva (lösöreköplagen). Köparen kan då lämna kvar egendomen hos säljaren med skydd från säljarens borgenärer. Detta används i praktiken inte i någon större utsträckning på grund av att det registreringsförfarande som är en förutsättning för att uppnå sakrättsligt skydd enligt lösöreköplagen är omständligt.<sup>129</sup> Det är också viktigt att komma ihåg att rättsliga fel i praktiken

---

<sup>128</sup> Se härom SOU 2015:18 s 61.

<sup>129</sup> A bet s 61.

inte är problematiska så länge säljaren är solvent och kan påträffas vilket är en ytterligare anledning till att lösöreköpslagen inte används i större utsträckning.<sup>130</sup> För det fall säljaren är solvent har ju köparen rätt till skadestånd motsvarande det köpta objektets värde och i vissa fall ersättning för de ytterligare kostnaderna det rättsliga felet inneburit för köparen.

## **5.3 Exstinktiva lösningar**

### **5.3.1 Inledning**

I detta avsnitt 5.3 diskuteras sakrättsliga spörsmål kopplade till InskrL, KapL och Kapstadskonventionen utifrån Hesslers schema. Först behandlas exstinktiva lösningar och därefter prioriterade lösningar. Till exstinktiva lösningar hör de fall då A:s anspråk förlorar helt och hållet gentemot C:s eller vice versa.<sup>131</sup> När det gäller prioritetslösningar är det inte fråga om att A eller C förlorar helt och hållet utan det är i stället fråga om hur deras respektive anspråk ska rangordnas i förhållande till varandra.<sup>132</sup> En annan sak är att samtliga anspråk efter det som rangordnats högst kan bli värdelösa om det första anspråket överstiger värdet på egendomen som anspråket gäller. Det finns framför allt fyra anspråk som kan rangordnas som prioritetslösningar. Dessa är panträtter/inteckningar, utmätningar, nyttjanderätter och optionsrätter. Med hänsyn till arbetets avgränsning kommer endast panträtter att behandlas i avsnittet om prioritetslösningar. När det gäller övriga prioritetslösningar bedömer jag att det inte är motiverat att ha med dessa med hänsyn till syftet med arbetet.

I både avsnittet som behandlar exstinktiva lösningar och det som behandlar prioritetslösningar kommer InskrL respektive KapL och Kapstadskonventionen först behandlas var för sig för att läsaren ska få en uppfattning om vad som gäller enligt respektive reglering. Därefter kommer regelverken tillämpas samtidigt och parallellt vilket innebär att eventuella diskrepanser mellan respektive regelverk kommer att behandlas.

I de fall någon av nedan angivna konflikter genererar en sådan mängd text att det inte lämpar sig att ha texten i tabellen kommenteras konflikten i stället i brödtext.

---

<sup>130</sup> A bet s 61.

<sup>131</sup> SOU 1997:122 s 111, se också Hessler s 76 ff.

<sup>132</sup> SOU 1997:122 s 115, se också Hessler s 76 ff.

## 5.3.2 InskrL och Kapstadskonventionen var för sig

### 5.3.2.1 InskrL

<b>A</b>	<b>C</b>	<b>Köp</b>
<b>Köp</b>		Som nämnts ovan är utgångspunkten enligt prioritetsprincipen att A vinner denna konflikt. I det här fallet vinner dock C konflikten om han i god tro sökt inskrivning för sitt förvärv före A och att inskrivning också har beviljats för förvärvet vilket följer av 2 d § InskrL. Notera att det inte räcker att C är i god tro vid tiden för överlåtelsen utan måste förbli i god tro till och med vid den tidpunkt då C ansöker om inskrivning. <sup>133</sup>
<b>Inteckning</b>		I detta fall står sig inteckningen även efter köpet vilket följer av 14 § InskrL och 2 e § InskrL.
<b>Pantavtal som inte intecknats</b>		Se kommentar.

Enligt 2 e § InskrL övertar C luftfartyget fritt från belastningar om inskrivning av C:s förvärv beviljats. Vissa undantag framgår dock av bestämmelsen och ett av dessa är att en fordran på A som är förenad med inteckning kan göras gällande mot C. Omvänt innebär detta att A inte kan göra sitt pantavtal med B gällande mot C om det inte före C:s förvärv förelåg en inteckning avseende densamma. Frågan är om detta även gäller när C befinner sig i ond tro om avtalet mellan B och A? Omsättningsskyddshänsyn talar för att C:s onda tro ska sakna betydelse och att man i stället ska kunna förlita sig på inskrivningsregistret och inskrivningsregistret enbart. Hade det varit fråga om ett köp mellan A och B hade dock C:s onda tro utslutit ett godtrosvärv enligt 2 d §. Det framstår mot den bakgrunden som märkligt att C:s onda tro skulle sakna betydelse. När det gäller traditionsprincipen i sin renaste form saknar en utfästelse om panträtt i lösöre sakrättslig verkan till dess att lösöret traderats till borgenären. Rättsläget är emellertid sådant att redan pantutfästelsen får sakrättslig verkan mot C om C befinner sig i ond tro om att B gjort en utfästelse om panträtt till A.<sup>134</sup> Luftfartyg utgör visserligen lösöre men förhållandena skiljer sig från vad som kan kallas vanligt lösöre eftersom det finns ett inteckningsväsende för luftfartyg. Innebär möjligheten till inteckning att det finns skäl att göra ett avsteg från principen om att tredje man blir bunden av en pantutfästelse han har kunskap

<sup>133</sup> Prop 2003/04:27 s 80.

<sup>134</sup> Se härom, prop 1970:20 B 1 s 304, Hästad s 88 samt NJA 1924 s 329.

om? Mot bakgrund av den ställda frågan blir det intressant att titta på vad som gäller för fast egendom. Förhållandena är analoga på så sätt att även för fast egendom gäller ett system med hypotekariska panträtter. Några skillnader bör också nämnas. Den uppenbara skillnaden är som nämnts i avsnitt 3.1 att luftfartyg är mobila medan fastigheter inte är det. Detta får konsekvensen att det är fysiskt möjligt att handpanta luftfartyg, om än olämpligt vilket också redogjorts för i avsnitt 3.1, medan det inte är det för fastigheter. En ytterligare skillnad är att när det gäller fast egendom så tillämpas ett system med pantbrev medan för luftfartyg gäller i stället att skuldebrev intecknas.

Hessler diskuterar vilken verkan en pantutfästelse ska få när det gäller fast egendom.<sup>135</sup> Hessler redogör för äldre rätt och konstaterar att det enligt den äldre rätten saknades utrymme för att tillerkänna en sådan utfästelse sakrättslig verkan gentemot C.<sup>136</sup> Det finns dock ett undantag. Har B utfäst panträtt till A och sedan överlåtit fastigheten till C kan A få sakrättsligt skydd för panten trots att han känner till C:s förvärv. Det kräver i sådant fall att A får sin panträtt inskriven innan C söker lagfart för sitt förvärv.<sup>137</sup> Hessler övergår sedan till att diskutera gällande rätt och konstaterar att det av jordabalkens (JB) regler är svårt att utläsa om det som gällde tidigare fortfarande gäller. Hessler menar att det saknas anledning att, avseende fast egendom, göra avsteg från det som gäller för lös egendom. Nämligen att C blir bunden av en pantutfästelse som han befinner sig i ond tro om.<sup>138</sup> Rodhe tar inte lika tydlig ställning som Hessler men anför även han att det finns stöd för att en pantutfästelse i fast egendom från B till A kan få sakrättslig verkan mot ondtröende C.<sup>139</sup> Rättsläget framstår som oklart. Någon säker slutsats om vilken verkan en pantutfästelse avseende fast egendom har är således svår att dra. I den utsträckning pantutfästelser i fast egendom kan få sakrättslig verkan framstår det som svårt att argumentera för att något annat borde gälla avseende luftfartyg. En viktig funktion som inteckning och inskrivning har är vidare att de skapar publicitet.<sup>140</sup> Mot den bakgrunden framstår det som något märkligt att C inte ska bli bunden av det han redan vet bara för att det inte blivit synligt för andra.<sup>141</sup> När det väl blir synligt för andra är det ju inget som har förändrats i relationen mellan C och A, C har inte fått någon ytterligare information. Detta talar för att en pantutfästelse i ett luftfartyg från B till A ska få verkan mot C om han befinner sig i

---

<sup>135</sup> Hessler s 397 ff.

<sup>136</sup> A a s 398 ff.

<sup>137</sup> A a s 401 ff.

<sup>138</sup> A a s 285 samt s 409.

<sup>139</sup> Rodhe s 295.

<sup>140</sup> Hessler s 87.

<sup>141</sup> A a s 98.

ond tro om utfästelsen. Samtidigt kan hänsyn till omsättningens anses tala för att det är de förhållanden som vid var tid framgår av registret som ska vara avgörande och att faktisk vetenskap ska sakna betydelse. Det torde avsevärt främja omsättningen om aktörer på marknaden vet att de alltid kan betala med befriande verkan till den eller de rättighetshavare som framgår av inskrivningsregistret, registret ges en legitimerande funktion. Som nämnts är rättsläget oklart. Däremot kan vi konstatera att om C skriver in sitt förvärv i god tro så står sig förvärvet enligt 2 e § mot en oinskriven utfästelse om pant som B givit till A.

### 5.3.2.2 Kapstadskonventionen

<b>A</b>	<b>C</b>	<b>Köp</b>
<b>Köp</b>		Även här är utgångspunkten att A vinner eftersom han gjort sitt förvärv först. I luftfartsprotokollet har man dock gjort ett uttryckligt undantag från från prioritetsprincipen. Avgörande är inte när avtalet ingåtts utan vem som är först med att registrera överlåtelsen. Detta innebär att C vinner om han registerat sitt förvärv i Kapstadsregistret före A oberoende av om C var i god tro eller inte vilket följer av art XIV (1) luftfartsprotokollet. Notera att ett registrerat köp inte är en internationell säkerhet eftersom det inte fyller något säkerhetssyfte men har ändå samma innebörd som en internationell säkerhet genom reglerna om detta i luftfartsprotokollet.
<b>Registrerad internationell säkerhet</b> (i form av ett pantavtal)		I det här fallet står sig den registrerade internationella säkerheten även efter köpet vilket följer av art XIV (2) luftfartsprotokollet.
<b>Oregistrerad internationell säkerhet</b> (i form av ett pantavtal som inte registrerats)		C vinner eftersom ett registrerat köp slår en oregistrerad internationell säkerhet enligt art XIV (1) luftfartsprotokollet oavsett om C befinner sig i god tro eller inte om den oregistrerade internationella säkerhetens existens.



### 5.3.3 InskrL och Kapstadsregelverket tillämpas parallellt

I detta avsnitt behandlas InskrL och KapL (som ju hänvisar till Kapstadskonventionen) i stället parallellt så som det ser ut i verkligheten. Det vill säga att både InskrL och KapL är tillämpliga samtidigt på större luftfartyg.

<p><b>A</b></p>	<p><b>C</b></p>	<p><b>Köp</b> (köpet skrivs in enligt InskrL:s regler men registreras ej enligt Kapstadsregelverket)</p>
<p><b>Köp</b> (registrering sker enligt Kapstadskonventionens föreskrifter och skrivs in enligt InskrL:s regler)</p>		<p>I det här fallet ska först erinras om att registrering inte påverkar giltigheten av avtalet utan i stället är en fråga om prioritet. Ett obligationsrättsligt giltigt köp kan alltså fortfarande ha kommit till stånd även om det inte är sakrättsligt skyddat. I det här fallet vinner A mot C vilket följer av art XIV (1) i luftfartsprotokollet. C förlorar vidare även enligt InskrL:s regler eftersom han enligt 2 c § InskrL automatiskt befinner sig i ond tro om A:s förvärv och därför inte heller kan godtrosförvärva luftfartyget enligt 2 d § InskrL.</p>
<p><b>Köp</b> (registrering sker enligt Kapstadskonventionens föreskrifter men A skriver inte in sitt förvärv enligt InskrL:s regler. <b>B</b> är däremot inskriven som ägare i det svenska luftfartygsregistret).</p>		<p>Enligt Kapstadskonventionens regler vinner C konflikten av samma skäl som ovan. Vad gäller svensk rätt är visserligen den första förutsättningen för godtrosförvärv av luftfartyg uppfylld, nämligen 2 d § mom 1 InskrL, eftersom överlåtaren (B) är inskriven som ägare. Eftersom Kapstadsregistret är ett öppet register som grundar sig på rättsregler samt det faktum att det är fråga om professionella köpare framstår det som mycket svårt att argumentera för att C skulle kunna befinna sig i god tro om sådana förhållanden som framgår av Kapstadsregistret. C:s goda tro är en förutsättning för att C ska kunna göra ett giltigt godtrosförvärv enligt 2 d § mom 2 InskrL. I praktiken skulle det sagda innebära att stadgandet i 2 c § InskrL om att det som är infört i luftfartygsregistret är känt för var och en även ska omfattas registreringar i Kapstadsregistret. Jag menar</p>

	därför att C i det här fallet förlorar konflikten inte enbart utifrån Kapstadskonventionens regler utan även förlorar enligt InskrL:s regler.
<b>Panträtt</b> (i form av en internationell säkerhet som registrerats i Kapstadsregistret men inte i inskrivningsregistret)	Se kommentar nedan.

Det kan inledningsvis noteras att 14 § InskrL inte utgör den rättsliga grunden för A:s anspråk på panträtt eftersom det inte finns något in-tecknat skuldebrev med anledning av pantavtalet. Den rättsliga grunden för att den registrerade internationella säkerheten står sig även efter köpet är art 29 (1) och (3) (a) i grunddokumentet som gäller som lag genom 2 § KapL. Som nämnts ovan räcker det inte att A underlåtit att in-teckna skuldebrevet för att C ska kunna göra ett exstinktivt godtrosvärv utan C måste även befinna sig i god tro om A:s anspråk enligt 2 d § 2 mom InskrL. Eftersom A:s internationella säkerhet framgår av Kapstadsregistret menar jag, i likhet med vad som anförts ovan, att det redan därför inte är möjligt för C att göra ett exstinktivt godtrosvärv i det här fallet.

En annan fråga som är nödvändig att behandla är det pantsättningsförbud som föreligger enligt 10 kap 7 § HB och vilken betydelse det har för giltigheten av A:s registrerade internationella säkerhet. För att åstadkomma en sakrättsligt giltig pantsättning av lösöre krävs enligt svensk rätt tradition eller, om egendomen innehas av tredje man, denuntiation till denne. Luftfartyg utgör lösöre.<sup>142</sup> Detta innebär att hypotekarisk panträtt i luftfartyg inte var möjlig innan InskrL infördes. För att in-teckningar enligt InskrL skulle bli effektiva var det viktigt att det inte gick att handpanta ett redan in-tecknat luftfartyg för att få en bättre säkerhet än in-teckningen. För att förhindra detta ändrades 10 kap 7 § HB så att bestämmelsen även kom att omfatta luftfartyg.<sup>143</sup> Det kan också nämnas att pantsättningsförbudet i 10 kap 7 § HB ursprungligen infördes avseende in-teckningsbara fartyg av samma skäl, nämligen att förhindra att fartygsin-teckningar skulle bli värdelösa på grund av att samma fartyg kommit att handpantas.<sup>144</sup> Pantsättningsförbudet aktualiserar frågan om en pantsättning som gjorts enligt Kapstadskonventionen och KapL är giltig även om in-teckningsförfarandet enligt InskrL inte har iakttagits?

<sup>142</sup>SOU 1997:122 s 91, prop. 2003/04:27 s 46 samt Håstad s 41

<sup>143</sup> Prop 1955:13 s 327.

<sup>144</sup> Prop 1901:25 s 48.

När det gäller Kapstadskonventionen har lagstiftarens avsikt varit just att en registrerad internationell säkerhet ska ges bättre rätt än en inteckning. Avseende borgenärsskyddet framgår detta uttryckligen av ändringen som gjorts i 4 § FRL. Även i omsättningsskyddsfallen måste inställningen vara den att pantsättningsförbudet i HB inte ska utgöra ett hinder mot att skapa internationella säkerheter i luftfartyg. I förarbetena sägs till och med att inteckningar enligt InskrL kommer att vara överflödiga i och med att Sverige tillträder till och inkorporerar Kapstadskonventionen.<sup>145</sup> Syftet med 10 kap 7 § HB var att det skulle råda ordning mellan olika säkerheter. Sveriges tillträde till Kapstadskonventionen har samma syfte. Att den sakrättsliga giltigheten av registrerad internationell säkerhet skulle vara beroende av att den även skrivits i inskrivningsregistret framstår som en stelbent tolkning av 10 kap 7 § HB. Det framstår heller inte som motiverat om man beaktar att syftet med 10 kap 7 § HB var att skapa ordning bland olika säkerheter vilket ju också är syftet med Kapstadsregelverket. Någon motsvarighet till Kapstadsregistret fanns inte heller då 10 kap 7 § HB bestämmelsen kom att omfatta luftfartyg. Redan av den anledningen kan därför inte syftet med bestämmelsen ha varit att registreringar i Kapstadsregistret skulle göras beroende av om de var inskrivna i inskrivningsregistret eller inte.

Vidare följer det av art 7 Kapstadskonventionen vilka krav som får ställas på en pantsättning av ett luftfartyg för att en sådan ska utgöra en internationell säkerhet. Registrering i ett nationellt register är inte ett krav enligt art 7 Kapstadskonventionen. Ett sådant krav skulle i stället gå emot grundtanken med konventionen. Kapstadskonventionens art 7 gäller som lag genom 2 § KapL. Enligt principerna om *lex specialis* och *lex posterior* bör inte 10 kap 7 § HB utgöra ett hinder för sakrättslig giltighet av en registrerad internationell säkerhet eftersom art 7 är mer specifik, den gäller endast en viss typ av pantsättning och endast vissa typer av luftfartyg, samt att bestämmelsen antagits i svensk rätt efter 10 kap 7 § HB. En utförligare diskussion angående förhållandet mellan KapL och InskrL och principerna om *lex specialis* och *lex posterior* förs också nedan när förhållandet mellan två köp diskuteras. Eftersom övervägandena är desamma hänvisas till den diskussion som förs nedan för att undvika upprepningar. Med beaktande av syftet med pantsättningsförbudet bör inte 10 kap 7 § HB anses utgöra ett hinder mot att åstadkomma en sakrättsligt giltig pantsättning genom att registrera en internationell säkerhet trots att det saknas ett intecknat skuldebrev för samma förpliktelse.

---

<sup>145</sup> SOU 2014:79 s 238.

Med hänsyn till det sagda vinner A den här behandlade konflikten och det är alltså inte möjligt för C att göra ett exstinktivt godtrosförvärv i det här fallet. För det fall man inte anser att en registrering i Kapstadsregistret automatiskt skulle försätta C i ond tro på samma sätt som en in-teckning i det svenska registret så menar jag att det redan följer av prioritetsordningen som gäller enligt KapL och Kapstadskonventionen att A vinner konflikten. Även i det här fallet innebär principerna om *lex specialis* och *lex posterior* att prioritetsreglerna i KapL ska ges verkan före InskrL:s regler om godtrosförvärv. Som redan nämnts kommer detta att diskuteras nedan.

<b>A</b>	<b>C</b>	<b>Köp</b> (registrering sker enligt Kapstadskonventionens föreskrifter)
<b>Köp</b> (registrering sker enligt Kapstadskonventionens föreskrifter och skrivs in enligt InskrL:s regler)		A vinner enligt art XIV (1) luftfartsprotokollet varför det saknas anledning att gå vidare med InskrL:s regler. Förhållandet mellan InskrL å ena sidan och KapL och konventionen å den andra diskuteras dock nedan.
<b>Köp</b> (köpet skrivs in enligt InskrL:s regler)		Se kommentar nedan.

I det här fallet ställs förhållandet mellan InskrL och Kapstadskonventionen på sin spets. Som nämnts tidigare saknar A:s underlåtelse att registrera förvärvet i Kapstadsregistret betydelse för frågan om giltigheten av A:s förvärv. Däremot har det betydelse för frågan om prioritet. Enligt XIV (1) luftfartsprotokollet har ett registrerat köp företräde framför ett oregistrerat sådant oavsett C:s goda eller onda tro. Bestämmelsen skiljer sig därmed från 2 d § InskrL som föreskriver att en prövning av C:s goda tro ska göras oberoende av vad som kan utläsas av eventuella register. En sådan prövning kan dock enbart utfalla till C:s nackdel eftersom han redan befinner sig i ond tro om allt som framgår av inskrivningsregistret.

I det här fallet är både InskrL:s och konventionens regler klara och tydliga. I fallet med InskrL är C:s goda tro avgörande för om han vinner konflikten eller inte. Vid en bedömning enligt Kapstadskonventionen saknar C:s goda tro betydelse och i stället är det tidpunkten för registreringen som är avgörande. Tillämpas InskrL:s regler vinner A medan C vinner om Kapstadskonventionens regler tillämpas. Frågan blir då hur konflikten ska lösas?

Enligt principerna om *lex posterior* och *lex specialis* är det KapL:s regler som bör tillämpas i det här fallet varför C bör vinna konflikten. En sådan tillämpning ligger också i linje med Kapstadskonventionens syfte och därmed också syftet med Sveriges tillträde till konventionen.

Det skulle innebära ökad förutsebarhet för borgenärskollektivet och leda till en enhetlig tillämpning globalt (förutsatt att alla konventionsstater tillämpar konventionen före nationella regler). Det är också enkelt för förvärvaren att minska risken för rättsförluster genom att omedelbart registrera sitt förvärv i Kapstadsregistret. Samtidigt skulle det kunna leda till stötande resultat eftersom det, när registrering inte sker omgående, blir möjligt för C att i kvalificerad ond tro förvärva ett luftfartyg som redan förvärvats av A. Som nämnts är det enkelt för A att förhindra att så sker genom att omgående registrera sitt förvärv.

Lagstiftaren har visserligen valt att inte avskaffa InskrL vilket skulle kunna tolkas som att den fortsatt ska ha betydelse för dessa frågor och att det därför inte är självklart att reglerna om *lex specialis* och *lex posterior* ska vara styrande. Det framgår dock av förarbetena att skälen för att behålla det svenska registret var praktiska och syftet inte var att försvaga Kapstadskonventionens ställning.<sup>146</sup> Skulle det svenska inskrivningsregistret avskaffas skulle det inte vara möjligt att registrera säkerheter i mindre luftfartyg som på grund av sin storlek inte kan registreras i Kapstadsregistret.<sup>147</sup> Det diskuterades också huruvida det fanns anledning att utesluta registrering i det svenska inskrivningsregistret för större luftfartyg som kan registreras i Kapstadsregistret. En sådan ordning bedömdes inte nödvändig eftersom registrering är frivillig i båda registren samt att det i Norge är möjligt att registrera säkerheter i både det norska inskrivningsregistret och Kapstadsregistret.<sup>148</sup> Vidare anförde Kapstadsutredningen att man inte räknade med särskilt många registreringar av större luftfartyg i det svenska inskrivningsregistret eftersom det utgår stämpelskatt och en registrering i Kapstadsregistret bedömdes utgöra en tillräckligt god säkerhet.<sup>149</sup> I förarbetena anfördes också att Kapstadsregistret, och inte det svenska inskrivningsregistret, ska vara avgörande för frågan om prioritet av säkerheter i sådana luftfartyg som omfattas av Kapstadsregistret.<sup>150</sup>

Konflikten mellan InskrL och KapL måste lösas. Den naturliga lösningen enligt principerna om *lex specialis* och *lex posterior* är att reglerna i KapL ges företräde eftersom KapL är mer specifik och senare tillkommen än InskrL. Vidare framstår det som att det varit lagstiftarens avsikt att KapL ska gälla före InskrL. En sådan lösning framstår också som mer förenlig med konventionen och syftet med den svenska lagstiftningen. Det framstår därför som lämpligt att

---

<sup>146</sup> A bet s 237 f, se också prop 2015/16:12 s 63.

<sup>147</sup> SOU 2014:79 s 237 f.

<sup>148</sup> A bet s 238.

<sup>149</sup> A bet s 238.

<sup>150</sup> A bet s 238 f, se också prop 2015/16:12 s 63.

ett förvärv som registrerats i Kapstadsregistret står sig mot tidigare förvärv som enbart varit inskrivna i inskrivningsregistret trots att det i vissa fall kan tänkas leda till obilliga resultat för den tidigare förvärvaren.

För att C ska vinna konflikten krävs dock också, enligt art V (1) (b) luftfartsprotokollet, att B (överlåtaren) hade *power to dispose* över luftfartyget. *Power to dispose* är inte detsamma som *right to dispose*.<sup>151</sup> *Power* är en vidare term än *right* vilket innebär att B kan ha *power to dispose* även om han saknar en *right to dispose* exempelvis för att B inte varit behörig, överskridit sin befogenhet eller av andra skäl inte hade rätt att överlåta luftfartyget.<sup>152</sup> Föreligger *power to dispose* för B innebär det att C med sakrättsligt skydd kan förvärva luftfartyget från B trots att B saknade en *right to dispose*.<sup>153</sup> Frågan om det föreligger *power to dispose* kan komma att avgöras utifrån nationell rätt eller konventionen beroende på omständigheterna.<sup>154</sup> I denna del diskuteras när *power to dispose* föreligger enligt svensk rätt. För en översiktlig diskussion om när *power to dispose* enligt konventionen ska anses föreligga hänvisas till avsnitt 4.4.2.

Före Sveriges tillträde till Kapstadskonventionen framstår det som att B var legitimerad när B intog en sådan ställning att det för C vore möjligt att godtrosvärva luftfartyget från B enligt 2 d § InskrL. Efter tillträdet framstår det som att avgörande för frågan om legitimation är huruvida det föreligger en *power to dispose* enligt nationell rätt (läs: svensk rätt). En lösning är i sådant fall att det även efter Sveriges tillträde krävs att förutsättningarna för godtrosvärv i 2 d § InskrL är uppfyllda för att B ska anses ha *power to dispose*. Det vill säga att B legitimeras på samma sätt som tidigare. Sett enbart till ordalydelsen av InskrL respektive KapL torde en sådan tolkning vara möjlig. Det är ju i det här fallet nationell rätt som avgör ramarna för när *power to dispose* föreligger och förutsättningarna för att godtrosvärva ett luftfartyg avgörs enligt 2 d § InskrL. 2 d § InskrL är ju utan tvekan tillämplig på alla registrerade luftfartyg oavsett om de även kan registreras i Kapstadsregistret eller inte. Mot detta talar att en sådan tillämpning skulle innebära att C aldrig med sakrättslig verkan skulle kunna förvärva ett luftfartyg från B om inte B även är inskriven som ägare i inskrivningsregistret. I princip skulle det innebära att endast en mindre förändring av rättsläget skett trots att Sverige tillträtt till och inkorporerat Kapstadskonventionen. Förändringen skulle i sådana fall vara att möjligheten att registrera ett förvärv i Kapstadsregistret skulle stärka svenska borgenärens ställning utomlands eftersom

---

<sup>151</sup> Goode s 53.

<sup>152</sup> A a s 53.

<sup>153</sup> A a s 53.

<sup>154</sup> A a s 53.

förvärvet då skulle bli synligt för utländska aktörer i större utsträckning än i dag samt att svenska lufttrafikföretag skulle kunna ta del av Kapstadsrabatten. Skulle det samtidigt vara den största konsekvensen av Sveriges tillträde till konventionen framstår det inte som att syftet med tillträdet uppnåtts. Särskilt med tanke på att eventuella fördelar med Kapstadsrabatten skulle uttraderas av att lufttrafikföretagen fortfarande skulle vara hänvisade till att betala stämpelskatt och därför antagligen fortfarande skulle registrera sina luftfartyg utomlands. En ordning som fortfarande kräver inskrivning/inteckning i inskrivningsregistret vore inte heller förenlig med konventionen eftersom formkraven som framgår av art 7 är det enda som krävs för att ett giltigt förvärv ska uppkomma, inga ytterligare krav får ställas enligt nationell rätt.<sup>155</sup> Kapstadskonventionen utesluter alltså inte användningen av nationella register men registrering i ett sådant får inte vara ett krav för att ett förvärv enligt art V luftfartsprotokollet ska få sakrättslig verkan. Kapstadskonventionens regler om strikt tidsprioritet utgör visserligen ett avsteg från den i svensk rätt förhärskande principen om att god tro är en förutsättning för att ett sakrättsligt giltigt förvärv ska kunna komma till stånd, se exempelvis 2 § lagen (1986:796) om godtrosvärv av lösöre (GFL), 18 kap 1 § JB, 2 kap 10 § 1 st sjölagen (1994:1009) och 2 d § mom 2 InskrL. Samtidigt har det ovan diskuterats att när det gäller luftfartyg eller fast egendom så är det inte ens säkert om ond tro hos förvärvaren ska tillmätas någon betydelse eller inte. Ett godtrosvärv är heller inte självklart. I *common law*-rättsordningar tillämpar man i stället principen om *nemo dat quod non habet*<sup>156</sup> med ett antal undantag i stället för att därtill ställa upp ett godtrosvärv.<sup>157</sup> *Nemo dat quod non habet* innebär att det inte är möjligt att med bindande verkan överlåta egendom som man inte äger. En ledande princip för tolkningen av Kapstadskonventionen är att den ska vara förutsebar vilket framgår av art 5 (1) grunddokumentet. I detta anses ligga att, det i vissa rättsordningar vanligt förekommande, kravet på god tro ska ersättas med konventionens tydliga och enkla prioritetsregler.<sup>158</sup> Det förhållandet att en sådan tillämpning skulle utgöra något nytt för svensk rätts del kan inte heller i sig ses som ett problem särskilt eftersom det är en så pass begränsad krets som berörs av regelverket. I samband med tillträdet till Kapstadskonventionen infördes också oåterkalleliga fullmakter vilket utgjorde en nyhet i svensk rätt. Trots att de utgjorde en nyhet ansågs de oåterkalleliga fullmakterna som oproblematiske.<sup>159</sup>

---

<sup>155</sup> Goode s 51, se också Saidova s 51 f.

<sup>156</sup> Sv översättning: Ingen ger vad han inte har.

<sup>157</sup> Goode, Cape Town Convention Journal, s 5.

<sup>158</sup> Goode s 22.

<sup>159</sup> Se avsnitt 2.2.

I sammanhanget är det också viktigt att belysa en viktig skillnad mellan svensk rätt och Kapstadskonventionen. I svensk rätt finns, som nämnts ovan, flera exempel på när C:s förvärv är beroende av dennes goda tro om eventuella utfästelser som gjorts från B till A. Rättsläget är visserligen inte helt klart i det avseendet när det gäller luftfartyg men det råder knappast någon tvekan om att det är något som professionella svenska borgenärer tar höjd för. Utgår man från Kapstadskonventionens ordalydelse är det dock förekomsten av en registrering som är av avgörande betydelse för hur konflikter ska avgöras. Detta ger också registret en legitimitetsskapande funktion eftersom tredje man utgår ifrån att den med bästa prioritet enligt registret också kommer att vinna för det fall att det skulle finnas konkurrerande anspråk. Eftersom registrets uttalade, främsta och mer eller mindre enda syfte är att främja omsättningen framstår det som olämpligt att tillmäta C:s onda tro någon betydelse även om det kan tänkas få betydelse vid en bedömning utifrån enbart svensk rätt. Det framgår också uttryckligen av artikel 29 i grunddokumentet respektive art XIV i protokollet att ond tro ska sakna betydelse.

Med hänsyn till det som anförts i detta avsnitt och för att Kapstadskonventionen ska få verkligt genomslag i svensk rätt menar jag att B kan ha *power to dispose* och vara legitimerad trots att det enligt InskrL inte vore möjligt för C att godtrosvärva egendomen från B. Förutsättningarna för att C ska vinna konflikten ovan med A är att (i) C registrerat sitt förvärv före A samt att (ii) B hade *power to dispose* över egendomen när den överläts till C. Detta skiljer sig från vad som tidigare gällt enligt svensk rätt vilket i stället kan formuleras som att (i) C ska ha skrivit in sitt förvärv före A, (ii) B var inskriven som ägare till egendomen när C registrerade sitt förvärv samt (iii) att C befunnit sig i god tro om att B inte hade rätt att överlåta luftfartyget. Huruvida B har *power to dispose* enligt svensk rätt får som vanligt avgöras utifrån omständigheterna i varje enskilt fall. I praktiken måste inte detta innebära något större avsteg från vad utfallet blivit enligt förutsättningarna som gällde före tillträdet. Det kan samtidigt inte heller uteslutas att de praktiska konsekvenserna av tillträdet innebär en stor förändring jämfört med vad som gällde tidigare.



## 5.4 Prioritetslösningar

### 5.4.1 Prioritetslösningar – InskrL och Kapstadskonventionen var för sig

#### 5.4.1.1 InskrL

<b>A</b>	<b>C</b>	<b>Inteckning</b>
<b>Inteckning</b>		A vinner vilket följer av 19 b § InskrL.
<b>Panträtt</b> (utan att något skuldebrev intecknats)		C vinner vilket följer av att inteckningar ger prioritet efter den tidsföljd i vilken inteckningarna söks enligt 19 b § InskrL (A har ju inte sökt någon inteckning). Vidare skapar inte heller enbart ett avtal om pant någon förmånsrätt om inte skuldebrevet också intecknats vilket följer av 4 § FRL men även traditionsprincipen. Avseende frågan om C:s onda tro hänvisas till det som sagts angående frågan i avsnitt 5.3.3. Det kan tilläggas att Hessler och Undén menar att när det är fråga om att B överlåter ett registrerat fartyg eller luftfartyg till A och sedan pantsätter det till C så bör C:s panträtt vara beroende av C:s goda tro. <sup>160</sup> Detsamma torde även gälla i det fall B först upplåter panträtt till A och sedan till C. I GFL 8 §, som visserligen inte är direkt tillämplig, likställs panträtt med överlåtelse. Hänsyn till omsättningsskyddet kan dock anses tala emot en sådan lösning. Rättsläget är oklart.

<sup>160</sup> Hessler s 385 samt Undén s 230 ff samt s 234 f.

### 5.4.1.2 Kapstadskonventionen

<b>A</b>	<b>C</b>	<b>Registrerad internationell säkerhet</b>
<b>Registrerad internationell säkerhet</b>		A vinner vilket följer av tidsprioritetsregeln i art 29 (1) Kapstadskonventionen.
<b>Oregistrerad internationell säkerhet</b> (det vill säga ett pantavtal som inte registrerats)		I det här fallet vinner C vilket följer av tidsprioritetsregeln i art 29 (1) och (2) (a) Kapstadskonventionen där det anges att en registrerad internationell säkerhet gäller före en oregistrerad sådan även om C befann sig i ond tro om den tidigare säkerheten.

### 5.4.1 Prioritetslösningar - InskrL Kapstadskonventionen och KapL tillämpas parallellt

<b>A</b>	<b>C</b>	<b>Registrerad internationell säkerhet</b> (I form av avtal om panträtt)
<b>Inteckning</b>		Kapstadskonventionen behandlar en nationellt registrerad panträtt som en oregistrerad internationell säkerhet om den inte registrerats i Kapstadsregistret. Enligt prioritetsreglerna i art 29 (1) och (2) (a) har C:s panträtt prioritet över A:s panträtt även för det fall C kände till A:s anspråk när C registrerade sin internationella säkerhet. Detta följer också av svensk rätt genom ändringen i 4 § FRL som anger att registrerade internationella säkerheter har bättre förmånsrätt än svenska teckningar. Ändringen i FRL har dock inte i sig någon direkt påverkan på det förhållandet att allmänna principer föreskriver att C inte ska kunna skaffa sig ett anspråk som ersätter A:s om C befinner sig i ond tro om A:s anspråk. Det som gör detta möjligt är i stället hänvisningen i 2 § KapL till art 29 Kapstadskonventionen. En ytterligare förutsättning för att C:s anspråk ska ha prioritet över A:s är, enligt art 7 (b) Kapstadskonventionen, att B hade <i>power to dispose</i> när B

	<p>upplåt panträtt i luftfartyget till C. Som nämnts tidigare ska denna fråga beroende på omständigheterna avgöras utifrån nationell rätt eller konventionen. Angående bedömningen om när <i>power to dispose</i> föreligger enligt konventionen hänvisas till avsnitt 4.4.2. och avseende nationell rätt (läs: svensk rätt) hänvisas till det som anförs angående detta i avsnitt 5.3.2. En förutsättning är vidare att C:s pantsättning inte bedöms som ogiltig på grund av pantsättningsförbudet i 10 kap 7 § HB. Avseende den frågan hänvisas till diskussionen som förts i avsnitt 5.3.2.</p> <p>Slutsatsen blir alltså att C:s anspråk får bättre prioritet än A:s förutsatt att de förutsättningar som diskuterats ovan är uppfyllda. Det vill säga att B hade <i>power to dispose</i> över luftfartyget samt att HB:s pantsättningsförbud inte innebär att C:s panträtt är ogiltig om den inte även intecknats enligt InskrL.</p>
--	---

<b>A</b>	<b>C</b> <b>Inteckning</b>
<b>Registrerad internationell säkerhet</b> (I form av avtal om panträtt)	A:s anspråk prioriteras vilket följer av 2 § KapL och tidsprioritetsregeln i art 29 (1) Kapstadskonventionen samt 4 § FRL. Angående pantsättningsförbudet i 10 kap 7 § HB se avsnitt 5.3.2 ovan.

## 6. Avslutande kommentarer

Detta arbete har lett till slutsatsen att Sveriges tillträde till Kapstadskonventionen innebär att en ny möjlighet att uppnå sakrättsligt skyddade säkerheter i luftfartyg har tillkommit. Genom att, i Kapstadsregistret, registrera en internationell säkerhet i form av ett pantavtal som uppfyller kraven i art 7 grunddokument uppkommer en sakrättslig giltig panträtt. Kravet på att överlåtaren ska ha *power to dispose* ska inte tolkas som en hänvisning till ett nationellt inskrivningsförfarande utan i stället som en form av säkerhetsventil som hindrar allt för obilliga resultat. Det kan inte ha varit konventionslagstiftarens avsikt att det skulle vara möjligt för någon att på ett otillbörligt eller till och med brottsligt vis köra över ett legitimt anspråk genom att registrera den otillbörliga säkerheten före den legitima motsvarigheten. Genom att ställa ett krav på att överlåtaren/upplåtaren ska ha *power to dispose* över luftfartyget kan de flesta sådana stötande resultat undvikas. *Power to dispose* ska därför inte tolkas som att en internationell säkerhet för svensk rätts del skulle vara beroende av att den också är inskriven i inskrivningsregistret. I sammanhanget är det viktigt att komma ihåg att för den typ av luftfartyg som omfattas av konventionen finns normalt en mängd dokumentation kring luftfartyget och fångeskedjan. Brister i dokumentationen är en sådan omständighet som talar för att det kan finnas anledning att närmare undersöka om överlåtaren/upplåtaren verkligen har *power to dispose*. Det är alltså en bevisfråga. I linje med det sagda torde alltså de uppgifter som framgår av inskrivningsregistret inte vara prejudicerande för om *power to dipose* föreligger. Däremot kan sådana uppgifter tänkas fortsatt ha stark bevisverkan.

Det har också anförts att konventionens prioritetsregler innebär att en ondtroende förvärvare (av luftfartyget eller en säkerhet i det) kan gå om tidigare meddelade säkerheter. Detta får anses vara en nödvändig konsekvens av att konventionen har ett kreditfrämjande syfte. Det kan framstå som att en sådan ordning innebär att det skulle råda vilda västern där det enda av betydelse är vem som registrerar först, oavsett om denne har ett legitimt anspråk eller inte. Här ska erinras om att det redan enligt svensk rätt var oklart vilken betydelse det hade att en förvärvare befann sig i ond tro om tidigare oinskrivna upplåtelser eller överlåtelser. Rent stötande resultat torde också kunna undvikas genom att det fortfarande föreligger ett krav på att upplåtaren/överlåtaren ska ha haft *power to dispose* över luftfartyget. För det fall en borgenär drabbas av att någon går om hans säkerhet står han inte rättslös. I 41 § KöpL finns regler om förvärvares rättigheter när rättsliga fel föreligger. Det står också borgenär och gäldenär fritt att

avtala om vad konsekvenserna ska bli av att ett rättsligt fel föreligger. Rena bedrägerier och borgenärsbrott är också fortsatt olagliga enligt BrB.

Avslutningsvis ska sägas att det ligger lika mycket i svenska borgenärs intresse som i övriga borgenärs intresse att det finns ett effektivt och förutsebart universellt system för att hantera säkerheter i luftfartyg. Det vore därför olämpligt att läsa in ett krav på nationell inskrivning i kravet på *power to dispose* i konventionen. Skulle konventionsstaterna tillämpa ett sådant synsätt skulle det riskera att urholka fördelarna med Kapstadssystemet.

# Källförteckning

## Offentligt tryck

Prop 1901:25 med förslag till lag om inteckning i fartyg m m  
Prop 1955:13 Dels angående godkännande av konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, dels ock med förslag till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg  
Prop 1970:20 med förslag till jordabalk  
Prop 1977/78:72 om förfogandelag m m  
Prop 2003/04:27 Rättigheter i luftfartyg  
Prop 2015/16:12 Bättre möjligheter till finansiering av luftfartyg

SOU 1955:42 Luftfartslag  
SOU 1994:120 Finansiell leasing av lös egendom  
SOU 1997:122 Rättigheter i luftfartyg  
SOU 2014:79 Internationella säkerheter i flygplan m m  
SOU 2015:18 Lösöreköp och registerpant

DS K 1975:11 Billeasingutredningen

## Rättspraxis

NJA 1924 s 329  
NJA 1954 s 546  
NJA 2009 s 79

## Litteratur

Goode, R, Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol Thereto on Matters Specific to Space Assets – Official Commentary, 3 Uppl, UNIDROIT 2013.  
(Cit: Goode)

Goode, R, The Power to Dispose under the Cape Town Convention and Aircraft Protocol, Cape Town Convention Journal, 2017, Vol. 6 (29/4-19)

Hessler, H, Allmän sakrätt, Norstedts 1973. (Cit: Hessler)

Håstad, T, Sakrätt avseende lös egendom, Norstedts 1996, uppl 6. (cit: Håstad)

Kleineman, J, Rättsdogmatisk metod. I: Juridisk metodlära, Studentlitteratur, 2018, uppl 2, s 21-46

Kozuka, S, Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions, Springer 2017. (Cit: Kozuka)

Millqvist, G, Finansiell leasing, Juristförlaget i Lund 1986.

Millqvist, G, Kapstadskonventionen och svensk creditsäkerhetsrätt. I: Festskrift till Stefan Lindskog, Jure 2018, s 491-513.

Möller, M, Civilrätten vid finansiell leasing, Iustus 1996.

Olsen, L, Rättsvetenskapliga perspektiv, SvJT 2004 s 105-145.

Peczenik, A, Juridikens allmänna läror, SvJT 2005 s 249-272.

Rodhe, K, Handbok i sakrätt, Norstedts 1985. (Cit: Rodhe)

Saidova, S, Security interests under the Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment, Hart Publishing s 277. (cit: Saidova)

Sandgren, C. Vad är rättsvetenskap?, Jure 2009. (cit: Sandgren)

Schrack, K, Does Anyone Have "Actual Knowledge" of What Effects the Cape Town Treaty Has Had on the Application of Philko Aviation, Inc. V. Shcket?, Volume 67, Number 4, 06/2015

Strömberg, P, Tillbehör och accession, Iustus förlag 2012. (Cit: Strömberg)

Tozer-Pennington, V, The Aviation Industry Leaders Report 2018: Navigating the Cycle, Aviation News Ltd, 2018. (Cit: Tozer-Pennington)

Undén, Ö, Svensk sakrätt, I. Lös egendom, 5 uppl, Gleerups förlag 1966. (Cit: Undén)

### **Övriga källor**

Affärsvärlden, SAS skyddar flygplan från långivarna, 22/11-12 (8/3-19) (cit: Affärsvärlden)  
[https://www.affarsvarlden.se/juridik\\_affarer/sas-skyddar-flygplan-fran-langivarna-6664140](https://www.affarsvarlden.se/juridik_affarer/sas-skyddar-flygplan-fran-langivarna-6664140)

Airbus Aircraft 2018 Average List Prices (9/5-19) (cit: Airbus prislista 2018).  
<https://www.airbus.com/content/dam/corporate-topics/publications/backgrounders/Airbus-Commercial-Aircraft-list-prices-2018.pdf>

Braathens årsredovisning 2017

Convention on International Interests in Mobile Equipment – Status (27/1-19) (cit: Unidroit 1)  
<https://www.unidroit.org/status-2001capetown>

Dagens Industri, SAS förnyar sin flotta med 50 Airbus-plan, s 10, 11/4-18.

Dagens Industri, Jacob Wallenberg: SAS överlevnad står på spel, 1/5-19 (2/5-19).  
<https://www.di.se/nyheter/jacob-wallenberg-sas-overlevnad-pa-spel/>

Flygplatsernas framtida investeringsbehov, Trafikverket 2012, publikationsnummer: 2012:122

Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment – Status (27/1-19) (cit: Unidroit 2).  
<https://www.unidroit.org/status-2001capetown-aircraft>

SAS öppnar ny linje mellan Stavanger och Houston, 31/4-14 (20/4-19)  
(cit: SAS pressmeddelande 31/4-19)

<https://www.sasgroup.net/en/sas-oppnar-ny-linje-mellan-stavanger-och-houston/>

SAS avslutar linjen mellan Houston och Stavanger och förstärker utbudet till New York, 15/9-15 (20/4-19) (cit: SAS pressmeddelande 15/9-15)

<https://www.sasgroup.net/en/sas-avslutar-linjen-mellan-houston-och-stavanger-och-forstarker-utbudet-till-new-york/>

SAS årsredovisning 2017/18