

BETÆNKNING

ANGÅENDE

EN LOVGIVNING OM REGISTRERING AF RETTIGHEDER OVER LUFTFARTØJER

AFGIVET AF

DET AF JUSTITSMINISTERIET DEN 13. JUNI 1950

NEDSATTE UDVALG

Det administrative bibliotek

Slotsholmsgade 12

1216 København K

~~Justitsministeriets~~

Bibliotek

nr. 43-29

BETÆNKNING NR. 180

1957

4.56/7 ex. 2

Forord.

Den 13. juni 1950 nedsatte justitsministeriet et udvalg med den opgave at tilvejebringe retsregler vedrørende luftprivatretten med særligt henblik på gennemførelse af de internationale luftprivatretskonventioner.

Til formand for udvalget udnævntes departementschef i justitsministeriet *Vilhelm Boas*.

Til medlemmer af udvalget udnævntes iøvrigt:

departementschef i ministeriet for offentlige arbejder *Palle Christensen*,

overformynder *L. Ingerslev*,

professor, dr. jur. *Stig Iuul*,

direktør for luftfartsvæsenet *G. Teisen*,

kontorchef i justitsministeriet, nu præsident for østre landsret *Erik Andersen*.

Overformynder *Ingerslev* er den 13. februar 1954 udtrådt af udvalget.

Som sekretær for udvalget beskikkedes sekretær, nu fuldmægtig i justitsministeriet *Jørgen Mundt*.

Udvalget har foruden at beskæftige sig

med de i nærværende betænkning omhandlede spørgsmål angående en lovgivning om registrering af rettigheder over luftfartøjer behandlet de problemer, der har været på dagsordenen på de siden udvalgets nedsættelse afholdte internationale møder angående luftret. Navnlig har spørgsmålet om Danmarks stilling til den i Rom i 1952 tilvejebragte konvention om erstatningskrav for skade på personer eller gods, som ikke befordres med luftfartøjet, været genstand for drøftelser i udvalget.

Udvalget har afholdt 22 plenarmøder, og et nedsat underudvalg, bestående af professor *Stig Iuul* og landsretspræsident *Erik Andersen*, har afholdt 8 møder.

Lovudkastene og bemærkningerne dertil er udarbejdet af professor *Stig Iuul* og har derefter været drøftet i underudvalget og plenum. Danske Bankers Fællesrepræsentation, Dansk Pool for Luftfartforsikring og S.A.S. har haft lejlighed til at gøre sig bekendt med udkastene og har fremsat forskellige bemærkninger dertil. De henstillinger, der derved er fremkommet om ændringer i udkastene, er i alt væsentligt taget til følge ved den endelige udformning af betænkningen.

København, i juli 1957.

Erik Andersen.

Vilhelm Boas.
Formand.

Palle Christensen.

Stig Iuul.

G. Teisen.

Jørgen Mundt.

Udkast til lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer.

Kapitel 1.

§ 1.

Rettigheder over luftfartøjer, som er indført i det i lov nr. 00 om luftfart omhandlede nationalitetsregister, skal registreres for at opnå beskyttelse over for retsforfølgning og aftaler om luftfartøjet eller om rettigheder vedrørende dette. Registreringen sker ved indførelse i et for hele riget fælles rettighedsregister, der er henlagt under tinglysningsdommeren ved Københavns Byret.

Den ret, der skal kunne fortrænge en uregistreret ret, skal selv være registreret og erhververen ifølge aftale i god tro.

Hvis indehaveren af en registreret ret over et luftfartøj er eller bliver umyndiggjort, skal dette registreres, for at umyndigheden skal kunne gøres gældende over for aftaler vedrørende luftfartøjet, som i god tro indgås med den umyndige. Tilsvarende regler gælder om lavværgemål.

§ 2.

Et privat dokument skal for at kunne registreres efter sit indhold gå ud på at fastslå, stifte, forandre eller ophæve en af følgende rettigheder:

- 1) Ejendomsretten, hvad enten den er ubetinget eller betinget af købesummens betaling eller af andre omstændigheder.
- 2) Lejerettigheder, når disse er indrømmet for et tidsrum af 6 måneder eller mere.
- 3) Panterrettigheder og lignende sikkerhedsrettigheder over luftfartøjer, der i henhold til aftale tjener til sikkerhed for betalingen af en forpligtelse, hvis beløb enten er fastsat til en bestemt sum eller med et vist maksimum.

Panterrettigheder og sikkerhedsrettigheder, som ikke er anerkendt i

allerede gældende dansk ret, kan kun registreres, såfremt de opfylder de foranstående betingelser og er særlig nævnt i en overenskomst, indgået med den stat, hvori indehaveren af den pågældende ret er hjemmehørende.

§ 3.

Er en panteret eller lignende sikkerhedsret for et bestemt beløb registreret, er fornyet registrering uforuden i tilfælde af retens overførelse.

§ 4.

For så vidt der ifølge dansk lovgivning måtte tilkomme krav på offentlige afgifter sikkerhed i registrerede luftfartøjer, er denne ret, her omfattet af § 000 i lov nr. 000 om luftfart, til tredjemand uden registrering. Hermed er krav på bjergeton og på godtgørelse for ekstraordinære udgifter, som har været uomgængeligt nødvendige for at bevare luftfartøjet, har uden registrering fortrinsret fremfor alle andre rettigheder over luftfartøjet i et tidsrum af tre måneder fra kravets opståen.

I tilfælde af, at der findes flere krav af den nævnte art, bliver de at fyldestgøre i omvendt rækkefølge af de begivenheder, de skylder deres oprindelse.

Til bibeholdelse af fortrinsretten udover det nævnte tidsrum er det nødvendigt, at kravet er registreret i rettighedsregisteret med angivelse af dets art og størrelse. Kravets størrelse skal enten være fastslået ved parternes overenskomst eller ved dom eller i mangel heraf fremgå af en til rettens gennemførelse udtaget stævning.

§ 6.

Andre lovbestemte sikkerhedsrettigheder end den i § 5 omhandlede kan ikke registreres.

Dokumenter, der indleveres til registrering, indføres samme dag, som de anmeldes, i en dagbog med oplysning om, hvilket luftfartøj anmeldelsen vedrører — herunder dets registreringsmærke — rettens art samt om anmelderens navn og bopæl. Tinglysningssdommeren skal afvise dokumenter, der ikke opfylder de i medfør af § 16 fastsatte betingelser for at blive registreret. Efter indførelsen i dagbogen forsynes dokumentet med påtegning om, hvornår indførelsen har fundet sted.

Kigtigheden af dagbogens oplysninger bekræftes med tinglysningssdommerens underskrift.

§ 8.

Efter indførelsen i dagbogen undersøges, hvorvidt dokumentet kan registreres.

Hvis dokumentet angår en ret, som ikke kan registreres i medfør af de foranstående bestemmelser, eller har anmelderen ikke tilvejebragt de fornødne bevisligheder for sin ret til at kræve registrering, afvises det fra registret og slettes i dagbogen. Tinglysningssdommeren kan dog fastsætte en frist for tilvejebringelse af de nævnte bevisligheder, således at afvisning først finder sted, når bevislighederne ikke foreligger inden udløbet af denne frist. Dokumentet indføres da i registret med angivelse af den fastsatte frist.

Indførelsen i registret skal ske snarest muligt og senest inden 10 dage efter anmeldelsen til registrering.

§ 9.

For at ejendomsretten til et luftfartøj skal kunne registreres, skal ejeren fremlægge

- 1) bevis for, at luftfartøjet er bygget for hans regning, eller
- 2) et dokument, udstedt af den ifølge registret eller tilsvarende register i udenlandsk konventionsstat berettigede eller med dennes samtykke, hvoraf fremgår, at ejeren har fået ejendomsretten til luftfartøjet overdraget, eller
- 3) erklæring fra vedkommende skifteret

eller eksekutor om, at ejeren har erhvervet luftfartøjet ved overdragelse fra boet, ved arveudlæg eller ved hensiden i uskiftet bo eller — i tilfælde af privat skifte — attest fra skifteretten om boets overtagelse af arvingerne i forbindelse med et af disse udstedt overdragelsedokument eller erklæring om, at han har fået luftfartøjet udlagt, eller

- 4) auktionsudlægsskøde, dom eller udskrift af anden af offentlig myndighed truffen afgørelse, hvorved han har erhvervet ejendomsretten eller fået denne fastslået.

Såfremt luftfartøjet er erhvervet på anden måde end nævnt i stk. 1 nr. 1 og ikke tidligere har været registreret i rettighedsregistret eller tilsvarende register i udenlandsk konventionsstat, må ejeren tilvejebringe en efter tinglysningssdommerens skøn tilstrækkelig dokumentation for, at luftfartøjet er erhvervet på den angivne måde.

§ 10.

De i § 9, stk. 1, 2) — 4), og stk. 2 fastsatte bestemmelser finder tilsvarende anvendelse på registrering af andre rettigheder end ejendomsretten og de i § 5 omtalte rettigheder, dog således at transport på registreret pantebrev for et bestemt beløb er tilstrækkelig som grundlag for registrering af erhververens ret.

§ 11.

Hvis et luftfartøj sælges ved tvangsauktion, påhviler det fogden at meddele dette til tinglysningssdommeren, som noterer i registret, at den tidligere ejers ret er bragt til ophør. Påbegyndes der konkurs- eller anden offentlig skiftebehandling af den registrerede ejers bo, påhviler det skifteretten (eksekutor) at foranledige dette registreret.

§ 12.

Foreligger der ingen hindring for registreringen af det anmeldte dokument, indføres dette i registret. Har et dokument ikke angivet den berettigedes prioritetsstilling eller angivet denne på en mod registrets indhold stridende måde, eller er der mindre uoverensstemmelser mellem dokumentets indhold og de forelagte bevislig-

heder eller registrets indhold, meddeles der dokumentet anmærkning herom, og anmærkningens indhold indføres i registret.

§ 13.

I rettighedsregistret har hvert luftfartøj sit blad, ordnet efter dets registreringsnummer i nationalitetsregistret. Hvert blad inddeles i 3 rubra, indeholdende henholdsvis 1) adkomster, 2) panterrettigheder og andre sikkerhedsrettigheder, herunder ejendomsforbehold, og 3) forkøbsrettigheder, lejerrettigheder og andre rettigheder.

Ved registreringen indføres en kortfattet angivelse af dokumentets indhold i registret, hvoraf skal fremgå udstederens og rettighedshaverens navn og bopæl, rettens art, herunder til hvilke betingelser eller tidsfrister den måtte være knyttet, samt hvornår dokumentet er udstedt og anmeldt til registrering. For panterrettigheders og andre sikkerhedsrettigheders vedkommende oplyses tillige gældens beløb eller største-beløb samt pantebrevets prioritetsstilling, og om retten tillige omfatter reservedele i medfør af § 24.

§ 14.

Afgørelser vedrørende registreringen kan påkæres til Østre Landsret inden to uger, efter at afgørelsen er meddelt vedkommende. Kejses kære, indføres straks bemærkning herom i dagbog eller register.

§ 15.

Af det registrerede dokument henlægges en genpart i registrets arkiv, forsynet med samme påtegning, som er meddelt det registrerede dokument.

§ 16.

Justitsministeriet fastsætter de fornødne bestemmelser om førelsen af rettighedsregistret, om, hvilke oplysninger om luftfartøjet der skal meddeles, forinden registrering kan finde sted, om dokumenternes form og om, hvilke krav der skal stilles med hensyn til beviset for udstederens identitet og myndighed samt ægtheden af dokumentet og forelagte bevisligheder.

§ 17.

Til udslettelse af registret af en registreret ret kræves samtykke af rettens

indehaver eller bevis for, at retten er bortfaldet ifølge sit indhold eller ved dom eller anden offentlig retshandling.

Udslettelse sker ved, at den pågældende indførelse i registret overstreges, dog således at dens oprindelige indhold stadig er læseligt. Samtidig forsynes den ved registret opbevarede genpart af det registrerede dokument med påtegning om, at dokumentet er udslettet af registret.

§ 18.

Tinglysningsdommeren er pligtig på begæring at meddele udskrifter af registret og dagbogen eller udskrifter eller afskrifter af de registrerede og til dagbogen anmeldte dokumenter mod et af justitsministeriet fastsat gebyr. Rigtigheden af sådanne udskrifter og afskrifter skal være bekræftet ved tinglysningsdommerens underskrift. Indtil udskriftens eller afskriftens urigtighed godtgøres, afgiver dommerens underskrift bevis for dens rigtighed.

§ 19.

Når et luftfartøj udgår af nationalitetsregistret, bliver det også at slette i rettighedsregistret. Såfremt der i nationalitetsregistret gøres anmærkning om et forhold, der ville have medført udslettelse i tilfælde af, at der ikke på luftfartøjet hvilede registrerede rettigheder, skal dette også fremgå af rettighedsregistret.

§ 20.

Hvor intet andet er bestemt, regnes registreringens retsvirkninger fra den dag, da dokumentet anmeldes til registrering. Dokumenter, der anmeldes samme dag, ligestilles.

Rettigheder af den i § 2 omhandlede art over et luftfartøj, der hidtil har været registreret i en stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, bevarer dog deres hidtidige prioritetsstilling, når luftfartøjet overføres til registret her i landet. De nævnte rettigheder skal indføres i registret samtidig med, at adkomsten registreres.

§ 21.

Når et dokument er registreret, kan ingen indsigelse fremsættes mod dets gyl-

dighed overfor godtroende erhverver ifølge aftale af en ret over luftfartøjet, når dennes ret er registreret. Dog bevares den indsigelse, at dokumentet er falsk eller forfalsket, eller at dets udstedelse retsstridig er fremkaldt ved personlig vold eller trussel om øjeblikkelig anvendelse af sådan, eller at udstederen af dokumentet var umyndig ved udstedelsen. Har luftfartøjet tidligere været indført i rettighedsregistret i en stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, medfører indførelsen af luftfartøjet i det danske rettighedsregister ikke, at de indsigelser, som hidtil har kunnet fremsættes over for godtroende erhververe af luftfartøjet eller af registrerede rettigheder over dette, bortfalder.

§ 22.

De i §§ 2 og 5 omhandlede rettigheder omfatter tillige det i luftfartøjet anbragte tilbehør, herunder motorer, propeller, radioudstyr, instrumenter samt tilbehør af den nævnte art, der midlertidigt er adskilt fra luftfartøjet.

Særlige rettigheder kan ikke stiftes eller forbeholdes med hensyn til sådant tilbehør eller sådanne dele af et luftfartøj, som omhandles i stk. 1.

§ 23.

Er flere luftfartøjer under eet stillet til sikkerhed for samme fordring, hæfter hvert af dem for hele pantessummen.

En anpart i et luftfartøj kan ikke gøres til genstand for pantsætning eller anden sikkerhedsstillelse.

§ 24.

En panteret eller lignende sikkerhedsret kan registreres som tillige omfattende reservedele, der tilhører luftfartøjets ejer og ikke i forvejen er særskilt behæftet, når reservedelene er oplagret her i riget eller i en stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, og deres art, omtrentlige antal og opbevaringsstedet angives i dokumentet eller et til dette knyttet bilag. Ved ethvert sådant lager skal findes et opslag, hvoraf fremgår behæftelsen og kreditors navn, samt hvor retten er registreret.

Har en sådan pantsætning fundet sted, er pantsætteren pligtig at drage omsorg for,

at lagerets størrelse ikke forringes væsentligt. Retsforfølgning imod dele af lageret kan ikke finde sted uden samtykke af bedre prioriterede rettighedshavere. Hvis reservedele benyttes til indføjelser i et luftfartøj, der tilhører tredjemand, og ikke i forvejen er behæftet, kan sikkerhedsretten i reservedelene gøres gældende overfor den pågældende, såfremt han indså eller burde indse, at indføjelsen ikke var et naturligt led i pantsætterens virksomhed.

Sikkerhedsretten i reservedelslageret bortfalder senest tre måneder efter, at den er ophørt for luftfartøjets vedkommende, medmindre indehaveren af sikkerhedsretten inden udløbet af dette tidsrum har anlagt sag i anledning af sit krav og uden uforholdent ophold fremmet denne til opnåelse af fyldestgørelse.

Til reservedele henregnes dele af luftfartøjer, motorer, propeller, radioudstyr, instrumenter og andre ting, som opbevares med det formål at anbringes i luftfartøjer til erstatning for dele eller tilbehør, som udskiftes.

§ 25.

Med hensyn til adgangen til fyldestgørelse for panthavere og indehavere af lignende sikkerhedsrettigheder over luftfartøjer frem for andre fordringshavere finder iøvrigt de om panterrettigheder i fast ejendom gældende regler tilsvarende anvendelse med de lempelser, som følger af sådanne sikkerhedsrettigheders særlige natur.

Kapitel 2.

Særlige regler om udenlandske luftfartøjer.

§ 26.

Om rettigheder over luftfartøjer, der er indregistreret i en stat, der har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, gælder bestemmelserne i §§ 22 og 27—33.

§ 27.

Under forudsætning af, at den pågældende ret er stiftet i overensstemmelse med de herom gældende regler i den stat, i hvis nationalitetsregister luftfartøjet dengang var indført, og retten er lovligt optaget i et offentligt register i en stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, nyder følgende rettigheder beskyttelse her i riget:

- 1) ejendomsretten til et luftfartøj,
- 2) retten for besidderen af et luftfartøj til at erhverve dette ved køb,
- 3) lejeretten med hensyn til et luftfartøj, såfremt den er indrømmet for et tidsrum af mindst 6 måneder, og
- 4) panterrettigheder og lignende sikkerhedsrettigheder over luftfartøjer, der i henhold til aftale tjener til sikkerhed for betalingen af en forpligtelse, hvis beløb enten er fastsat til en bestemt sum eller med et vist maksimum.

For så vidt angår renter gælder beskyttelsen dog kun sådanne, som er påløbet i et tidsrum af indtil 3 år før retsforfølgningens begyndelse eller under selve retsforfølgningen.

Retsbeskyttelsens indhold afgøres, hvor intet andet er fastsat i denne lov eller retsplejeloven med hensyn til de i § 26 omhandlede luftfartøjer, i overensstemmelse med de herom gældende regler i den stat, hvor retten er registreret.

Såfremt rettigheder af den i stk. 1 under nr. 1—4 nævnte art med hensyn til samme luftfartøj er blevet registreret i forskellige stater, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, bliver lovligheden af hver enkelt registrering at afgøre efter lovgivningen i den stat, i hvis nationalitetsregister luftfartøjet dengang var indført.

Er et her i riget beroende lager af reservedele stillet til sikkerhed i forbindelse med et eller flere luftfartøjer, som er optaget i nationalitetsregistret i en stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, må reglerne i § 24, stk. 1, være iagttaget.

§ 28.

Har ejeren af et luftfartøj overdraget dette eller stiftet nogen af de i § 27, stk. 1 under 2)—4) nævnte rettigheder, eller har indehaveren af en af disse rettigheder overdraget samme til trediemand, vidende om, at henholdsvis luftfartøjet eller den nævnte ret var gjort til genstand for arrest, eksekution eller tvangssalg, tilkommer der ikke erhververen nogen retsbeskyttelse over for den kreditor, som foretager retsforfølgningen, eller over for køberen ved tvangssalget.

§ 29.

Er der opstået krav på bjergeløn eller på godtgørelse for ekstraordinære udgifter, som har været uomgængeligt nødvendige for at bevare luftfartøjet, og de pågældende foranstaltninger er afsluttet i en stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, og kravet ifølge de i denne stat gældende regler er sikret ved pant i luftfartøjet, tilkommer der sådan panteret fortrin fremfor de i § 27 nævnte rettigheder.

Hviler der flere sådanne panterrettigheder på luftfartøjet, bliver de at fyldestgøre i omvendt rækkefølge af de begivenheder, de skylder deres oprindelse.

Er der forløbet 3 måneder efter afslutningen af de i stk. 1 nævnte foranstaltninger, bortfalder panteretten, medmindre den er noteret i rettighedsregistret, og kravets størrelse er fastslået ved parternes overenskomst eller i mangel heraf fremgår af en til rettens gennemførelse udtaget stævning. Hvorvidt den nævnte 3 måneders frist kan afbrydes eller suspenderes, beror på lovgivningen i det land, hvor retsforfølgning er indledet.

§ 30.

Hviler der iøvrigt nogen ret på et luftfartøj, der er indregistreret i en stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, står den tilbage for de i § 27 nævnte rettigheder, selvom den i vedkommende stat måtte være bedre prioriteret end disse.

Om gennemførelse af erstatningskrav for skade, tilføjet personer eller gods her i riget af udenlandske luftfartøjer, ved retsforfølgning imod sådanne gælder reglerne i retsplejelovens § 551, stk. 4 og 5.

Kapitel 3.

§ 31.

Ved en stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, forstås i denne lov og andetsteds i lovgivningen en stat, som har tiltrådt den i Genève den 19. juni 1948 afsluttede konvention om international anerkendelse af rettigheder over luftfartøjer, eller et område, hvis forhold til udlandet varetages af en sådan stat, medmindre denne måtte særlig have undtaget det pågældende område fra konventionens regler.

§ 32.

Bestemmelserne i denne lov skal ikke være til hinder for anvendelsen af de retsmidler, som er hjemlet i lovgivningen om told og luftfart samt indrejse her til landet.

§ 33.

Loven kommer ikke til anvendelse på luftfartøjer, som anvendes til militær-, told- eller polititjeneste.

§ 34.

Særlige regler om registrering af rettigheder over luftfartøjer, hjemmehørende i Grønland og på Færøerne kan fastsættes af justitsministeriet efter forhandling henholdsvis med ministeriet for Grønland og med statsministeriet.

§ 35.

Denne lov træder i kraft den

For Grønlands og Færøernes vedkommende fastsættes tidspunktet for lovens ikrafttræden ved kongelig anordning.

Bemærkninger til lovforslaget.

Lovforslaget indeholder de bestemmelser, som er nødvendige, for at Danmark kan ratificere den internationale konvention om anerkendelse af rettigheder over luftfartøjer, som blev indgået i Genève den 19. juni 1948 mellem 19 stater, deriblandt Danmark, Norge og Sverige. Desuden hjemler forslaget indførelsen af et særligt register, hvori privatretlige rettigheder over luftfartøjer kan indføres, og fastslår de til en indførelse i dette register knyttede retsvirkninger, således at der med hensyn til rettigheder over luftfartøjer kommer til at gælde regler, der i det væsentlige svarer til de om rettigheder over faste ejendomme og skibe gældende regler.

Bestræbelserne for at tilvejebringe en international ordning med hensyn til rettigheder over luftfartøjer går langt tilbage i tiden. Efter den første internationale luftfartskonference i Paris 1925 blev der 1926 oprettet et internationalt organ: Comité international technique d'experts juridiques aeriens (CITEJA), hvori også Danmark blev repræsenteret, og denne komité fik bl. a. som opgave at udarbejde forslag til internationale konventioner om luftfartsregistre, ejendomsret til og rettigheder over luftfartøjer. I 1931 vedtog komiteen i overensstemmelse hermed to konventionsudkast, der dog aldrig nåede frem til behandling på nogen diplomatisk konference eller til drøftelse i andre internationale organer i tiden før den anden verdenskrig.

På den i Chicago i 1944 afholdte konference om den civile luftfart, der resulterede i oprettelsen af den internationale luftfartsorganisation International Civil Aviation Organization (ICAO), vedtoges det at anbefale de på konferencen repræsenterede stater at overveje indkaldelsen af en international konference til vedtagelse af en konvention om overførelse af ejendomsretten til luftfartøjer, således

at de af CITEJA udarbejdede konventionsudkast skulle udgøre grundlaget for drøftelserne.

ICAO trådte i virksomhed med afholdelsen af den første assembly i maj 1947 og afløste således den provisoriske organisation (PICAO), som havde holdt sit første og eneste møde i maj—juni 1946. Spørgsmålet om indholdet af den påtænkte konvention var blevet drøftet på PICAOS møde, og et af organisationen udpeget snævert udvalg udarbejdede i februar 1947 et konventionsudkast, som overtoges af ICAO og revideredes af et af denne organisation i maj 1947 nedsat udvalg. På grundlag af det herved fremkomne udkast fandt der i september 1947 en indgående drøftelse af problemerne sted i det af ICAO oprettede permanente juridiske organ (Legal Committee), hvori Danmark til stadighed har været repræsenteret, med det resultat, at udkastet på adskillige punkter undergik væsentlige ændringer. Det herved tilvejebragte reviderede udkast forelagdes derefter på ICAO's 2. assembly i Genève 1948, henvistes til behandling i den af forsamlingen nedsatte Legal Commission og vedtoges efter en langvarig diskussion i denne kommission — der førte til endnu en række ændringer i udkastet — af ICAO's assembly den 19. juni s. å. Konventionen undertegnedes af Danmark, Norge og Sverige den 4. januar 1949.

Genèvekonventionen repræsenterer således resultatet af mangeårige indgående drøftelser, hvori medlemsstaterne i de forskellige internationale organer deltog ikke blot gennem deres særlige delegerede, men også ved de enkelte regerings besvarelser af de spørgsmål, som fra tid til anden rettedes til dem gennem udsendelsen af særlige „questionnaires". Når CITEJA's oprindelige forslag efterhånden trådte ret stærkt i baggrunden, skyldes dette ikke mindst, at USA's indflydelse på udformningen af disse forslag havde været for-

holdsvis ringe, medens den gjorde sig gældende i stadig stigende omfang på de senere stadier af arbejdet. Behovet for en international ordning med hensyn til rettigheder over luftfartøjer må naturligvis føles særlig stærkt i USA, dels fordi långivning mod sikkerhed i luftfartøjer her spiller en betydelig rolle i forretningslivet, dels fordi betydningen af en sikkerhed af denne art står og falder med, at panterettigheder og andre sikkerhedsrettigheder over luftfartøjer kan forventes respekteret uden for USA's grænser. På den anden side må det dog fremhæves, at hvis der opnås en tilfredsstillende international ordning med hensyn til anerkendelsen af rettigheder over luftfartøjer, vil også luftfartøjer, der ikke er hjemmehørende i USA, kunne accepteres som pant for indrømmede lån af amerikanske kreditorer, og der skulle således være mulighed for at tilvejebringe en mere fordelagtig ordning af finansieringen af luftfarten i mindre kapitalstærke stater end den hidtidige.

Da konventionen således er tilvejebragt for at imødekomme de aktuelle behov for en beskyttelse af rettigheder over luftfartøjer, er det forståeligt, at konventionens enkelte bestemmelser også er præget af de for tiden forekommende former for sådanne rettigheder, d. v. s. i første linie af dem, som anerkendes og finder anvendelse i USA. Konventionen medfører dog ikke nogen pligt for staterne til at indføre tilsvarende rettigheder i deres nationale retsordener. Ej heller er nogen stat forpligtet til at oprette et særligt register, hvori rettigheder over de i den pågældende stat hjemmehørende luftfartøjer kan indføres. Konventionen fastslår end ikke som minimum, at en stat skal hjemle adgang til indførelse af privatretlige rettigheder i det offentligretlige register — som den i medfør af Chicago-konventionen af 1944 skal gøre — i tilfælde af, at den ikke måtte ønske at oprette et særligt rettighedsregister. Imidlertid vil en stats undladelse af at tilvejebringe en adgang til registrering af privatretlige rettigheder medføre, at sådanne ikke anerkendes som beskyttede i medfør af konventionen, og en stats tiltrædelse af konventionen vil under denne forudsætning være en tvivlsom fordel for den pågældende stat, idet denne herefter vil være pligtig at anerkende rettigheder over udenlandske luftfartøjer i henhold til konventionen, medens den ikke sikrer ejere og andre rettighedshavere med hensyn til de inden for dens eget område hjemmehørende luftfartøjer en tilsvarende beskyttelse i udlandet.

Konventionen fastslår altså som sit hovedindhold, under hvilke betingelser og i hvilken udstrækning en stat skal anerkende rettigheder over

udenlandske luftfartøjer. De situationer, hvori dette får praktisk betydning, er i første linie ved erhvervelse af et udenlandsk luftfartøj og ved foretagelsen af tvangsforfølgning imod et udenlandsk luftfartøj her i landet, og det er principielt uden betydning, hvorvidt det er staten, der står som erhverver eller som retsforfølgende kreditor (f. eks. for skattekrav), eller det er en privatperson. Herfra gøres der dog en væsentlig undtagelse i konventionens art. XII, hvorefter en stat kan bringe sine nationale love med hensyn til indvandring, told og luftfart til anvendelse uden hensyn til de øvrige i konventionen indeholdte regler, jfr. udkastets § 32.

Nogle enkelte bestemmelser i konventionen finder dog også anvendelse på luftfartøjer, som er registreret her i landet. Er der således indført register over rettigheder over luftfartøjer, skal alt, hvad der vedrører et bestemt luftfartøj, fremgå af samme register. Ved overførelse af et luftfartøj til et andet lands nationalitets- eller rettighedsregister skal -- bortset fra tilfælde af salg ved tvangsauktion, hvorom der gælder særlige regler — alle rettighedshavere, hvis rettigheder er registreret, samtykke i overførelsen eller fyldestgøres, forinden overførelsen finder sted. Endvidere indrømmes der krav på bjergeløn og visse andre godtgørelseskrav fortrin frem for alle andre registrerede rettigheder — uden hensyn til om den nationale ret måtte føre til andet resultat — bortset fra de tilfælde, hvor de foranstaltninger, hvorpå kravet stiftes, er tilendebragt inden for statens *egret* territorium.

Konventionen indeholder derimod ingen bindende forskrifter om, hvilke rettigheder der skal kunne registreres i hver enkelt lands register, og overlader således til de nationale lovgivninger at fastsætte de regler, disse anser for hensigtsmæssige i så henseende. Det må dog bemærkes, at ikke en hvilken som helst registreret ret, selv om den gennem registrering opnår retsbeskyttelse inden for det pågældende lands grænser, også nyder en tilsvarende beskyttelse i udlandet. Konventionen opregner udtrykkelig, hvilke rettigheder der skal anerkendes i udlandet, og indrømmer dem fortrinset frem for alle rettigheder, således at hvis en stat ud fra sine almindelige internationale-privatretlige regler ville anerkende en registreret eller uregistreret ret over et udenlandsk luftfartøj, kan dette ifølge konventionen kun ske med respekt af de særligt opregnede registrerede rettigheder over det pågældende luftfartøj.

Om konventionens indhold skal iøvrigt bemærkes, at det for en stor del består i normer af den art,

som i den internationale privatret betegnes som kollisionsnormer, d. v. s. at konventionen indskrænker sig til i det enkelte tilfælde at fastslå, hvilken af flere i betragtning kommende retsordener der skal komme til anvendelse, således at den ikke indeholder nogen egentlig materiel retsregel. Disse kollisionsnormer er vel ikke altid i overensstemmelse med, hvad der ville følge af dansk international privatrets kollisionsnormer — f. eks. skal spørgsmålet om, hvad der udkræves til stiftelse af en ret over et luftfartøj, ifølge konventionen afgøres efter retsordenen i den stat, hvor luftfartøjet er registreret med hensyn til nationalitet, medens afgørelsen efter dansk ret må antages at skulle træffes efter lovgivningen på det sted, hvor luftfartøjet befandt sig, da retten blev stiftet — men betydningen af, at der tilvejebringes en ensartet international ordning må her, som på så mange andre punkter, veje tungere end hensynet til, om gældende dansk ret ville føre til et andet resultat. Til det lige nævnte eksempel kan iøvrigt bemærkes, at en til konventionens regel svarende ordning allerede forekommer i dansk ret med hensyn til stiftelsen af panterrettigheder i udenlandske skibe, jfr. den ved bekendtgørelse nr. 70 af 20. marts 1931 offentliggjorte konvention.

Til trods for, at konventionen på forskellige punkter medfører visse ændringer af de for tiden med hensyn til luftfartøjer gældende regler, hvorom nærmere henvises til de til de enkelte bestemmelser i udkastet knyttede bemærkninger, kan der ikke siges at knytte sig større betænkeligheder til en ratifikation af konventionen eller til gennemførelse af de lovbestemmelser, som er en forudsætning for ratifikationen. Ifølge sagens natur må enhver international ordning af de problemer, som omhandles i Genèvekonventionen, medføre en vis resignation fra de enkelte staters side, idet de forhåndenværende nationale regler frembyder meget store forskelligheder og ikke kan forventes accepteret af alle andre stater. En international ordning må derfor til en vis grad få kompromissets karakter, og med hensyn til Genèvekonventionen er det fra forskellige sider blevet udtalt, at den repræsenterer maksimum af, hvad man kunne forvente af gensidige indrømmelser. Omvendt vil det betyde et meget væsentligt fremskridt inden for luftretten, hvis Genèvekonventionen ratificeres i større udstrækning, således at den nuværende retstilstand, hvorefter det stiller sig som ganske usikkert, i hvilken udstrækning rettigheder over luftfartøjer vil nyde retsbeskyttelse i udlandet, afløses af faste retsnormer.

For Danmarks vedkommende gør der sig endelig det hensyn gældende, at det i længden forekommer utilfredsstillende at blive stående ved den nuværende regulering af rettigheder over luftfartøjer, der f. eks. medfører, at panterrettigheder kun nyder den begrænsede retsbeskyttelse, som tilkommer andre underpanterrettigheder i løsøre. Luftfartøjernes meget betydelige værdi, den sikkerhed, hvormed de lader sig identificere, og ønsket om at lette finansieringen af luftfarten gennem tilvejebringelsen af en egentlig realkreditordning har i andre lande ført til en udstrakt sidestilling af luftfartøjer med skibe og faste ejendomme. Nærværende forslag indeholder de til gennemførelsen af en tilsvarende ordning her i landet fornødne lovregler.

De problemer, som ratifikationen af Genèvekonventionen rejser for de nordiske landes vedkommende, har været genstand for indgående drøftelser mellem delegerede fra disse lande under forhandlingerne om revisionen af luftfartsloven. Det har dog ikke været muligt at tilvejebringe nogen fælles lovtekst, forsåvidt angår rettigheder over luftfartøjer. Dette skyldes for de processuelle reglers vedkommende, at disse i de fleste tilfælde må få karakter af tillæg til eller ændringer i det enkelte lands kodifikation(er) af retsplejereglerne, og det vil næppe fra nogen side blive betragtet som ønskeligt, at de ved de tidligere kodificeringer opnåede fordele skulle forringes ved udformningen af nye processuelle speciallove, selv om disse ville være fælles for de nordiske lande. For de egentlige privatretlige reglers vedkommende gør et tilsvarende hensyn til allerede forhåndenværende kodifikationer sig vel ikke gældende; men under forhandlingerne har det vist sig, at medens man fra svensk, finsk og dansk side har indtaget det standpunkt, at den privatretlige registrering bør henlægges til en egentlig juridiciel myndighed, har de norske delegerede ikke ønsket at foretage nogen ændring i den allerede eksisterende ordning, hvorefter nationalitetsregistret også kan benyttes til registrering af privatretlige rettigheder. Om tilvejebringelse af en fælles dansk-svensk lovtekst har der heller ikke kunnet blive tale, idet man fra svensk side under hensyn til en fremtidig reform af de gældende regler om registrering af rettigheder over fast ejendom ikke har ønsket at gå videre end til at give regler om registrering af panterrettigheder, medens man her i landet allerede gennem tinglysningsloven af 1926 har gennemført en sådan almindelig reform, der i vidt omfang har kunnet tages til forbillede for de nu udarbejdede regler om registrering af rettigheder over luftfartøjer.

Drøftelserne mellem de delegerede har imidlertid haft overordentlig stor betydning for gennemtænkningen af problemerne og har med hensyn til mange enkeltregler ført til materiel overensstemmelse mellem de nordiske landes ordning af de pågældende spørgsmål. Både for Sveriges og Norges vedkommende foreligger allerede vedtagne love.

Forsåvidt angår de danske lovudkast, har man overvejet, om det ikke ville være praktisk ved siden af forslaget om indførelse af ændringer i retsplejeloven at udarbejde to udkast, hvoraf det ene skulle indeholde de regler, som en ratifikation af Genèvekonventionen nødvendiggør, medens det andet alene skulle omhandle registrering af rettigheder over danske luftfartøjer. Herved ville man følge den samme fremgangsmåde, som Norge og Sverige har bestemt sig for. Da imidlertid visse af Genèvekonventionens regler, som ovenfor omtalt, skal komme til anvendelse også på danske luftfartøjer, og det i øvrigt i adskillige tilfælde vil være rimeligt at tage dem som mønster for udformningen af de for de danske luftfartøjer gældende regler, har man imidlertid foretrukket at udarbejde et enkelt lovforslag, således at de om de udenlandske luftfartøjer gældende regler anbringes i et afsluttende afsnit i dette. En sådan placering af internationalprivatretnlige regler har iøvrigt sit forbillede i forskellige andre love, f. eks. vekselovens kap. XIV og checklovens kap. XII. At lade registreringsreglerne fremtræde som et særligt afsnit af luftfartsloven har man ikke anset for hensigtsmæssigt.

Med hensyn til spørgsmålet om fastsættelse af regler om afgifter for registrering af rettigheder over luftfartøjer bemærkes, at bestemmelser herom bør fastsættes ved lov. Afgifterne bør fastsættes således, at de dækker udgifterne ved registreringen, men ikke giver statskassen indtægter herudover.

Til § 1.

Som omtalt i de indledende bemærkninger har luftfartøjer hidtil været undergivet de om løssøre i almindelighed gældende regler, således at f. eks. overdragelse af ejendomsretten, foretagelse af udlæg og de fleste andre retserhvervelser ikke forudsætter nogen tinglysning eller registrering for at nyde beskyttelse over for trediemand — alene med de undtagelser, som følger af reglerne om eksstinktiv erhvervelse af løssøre. På den anden side skal en underpanteret i et luftfartøj tinglyses efter reglerne om underpant i løssøre, d. v. s. i personbogen med de i tilslutning hertil givne regler om fornyet tinglysning i tilfælde af pantsætterens flytning til en anden retskreds, ligesom underpanterrettigheder kun nyder en begrænset retsbe-

skyttelse i tilfælde af pantsætterens konkurs og i visse andre kollisionstilfælde.

Af § 1, stk. 1, fremgår, at rettigheder over luftfartøjer for fremtiden principielt vil være undergivet tilsvarende regler, som gælder om fast ejendom. Bestemmelsen omhandler efter sin vide formulering alle rettigheder uden hensyn til, om de er stiftet ved aftale, retsforfølgning — herunder f. eks. konkurs — eller på anden måde. Af de følgende bestemmelser i loven fremgår imidlertid, at ikke en hvilken som helst ret over et luftfartøj kan registreres, ligesom reglen i stk. 1 må forstås med forbehold af de særlige regler, som gælder om pantebrev i luftfartøjer (jfr. § 3, der svarer til tinglysningslovens § 2). Når den yderligere foreskriver, at en ondtroende erhverver, hvis ret er registreret, ikke kan fortrænge en uregistreret ret, må det erindres, at konventionens art. I (2) vel åbner adgang for en stat til at anerkende uregistrerede rettigheder over fremmede luftfartøjer, men ikke til at give dem fortrin frem for registrerede rettigheder. Dette gælder tilsyneladende uanset, om indehaveren af den registrerede ret er i ond tro med hensyn til den uregistrerede rets eksistens, men det er dog muligt, at bestemmelsen i art. II (2), hvorefter retsvirkningerne i forhold til trediemand skal bedømmes efter lovgivningen i den stat, hvori den pågældende ret er registreret, vil føre til, at bestemmelsen i § 1, stk. 2, betragtes som afgørende også i tilfælde, hvor kollisionen mellem de to rettighedshavere finder sin afgørelse for en udenlandsk domstol.

Lovudkastet giver lige så lidt som lov nr. 93 af 29. marts 1957 om skibsregistrering nogen definition af, hvad der forstås ved god tro. Man har ikke på det foreliggende erfaringsgrundlag været i stand til at tage stilling til, om en regel som tinglysningslovens § 5 vil være fyldestgørende, men har anset det for rimeligt at overlade den nærmere afgrænsning af begrebet god tro til domstolene.

Registreringen er henlagt til en enkelt for hele landet fælles judiciel myndighed, idet man ikke har anset det for hensigtsmæssigt at indføre flere sideordnede registre. Angående de pligter, der vil påhvile rettighedsregisterføreren i henhold til udkastet til en ny luftfartslov, henvises til dettes kap. II §§ 3, 5 og 9.

Reglerne i stk. 3 svarer i det hele til tinglysningslovens § 48 og må anvendes analogisk på tilsynsværgemål efter lov nr. 120 af 20. april 1926 § 2, stk. 2.

Som det fremgår af stk. 1, er det en betingelse for, at et luftfartøj kan indføres i rettighedsregi-

stret, at det i forvejen er optaget i nationalitetsregistret. Herved må forstås, at der foreligger en definitiv indførelse i dette register, således at den i udkastet til luftfartsloven kap. 2 § 11, jfr. § 14, omhandlede registrering ikke er tilfredsstillende i så henseende.

Til § 2.

I modsætning til tinglysningsloven, men til en vis grad i lighed med skibsregistreringsloven foretager paragraffen en opregning af, hvilke viljesbestemte rettigheder der skal kunne registreres. Hertil slutter sig bestemmelserne i §§ 4—6 om lovbestemte sikkerhedsrettigheder. Adgangen til at registrere retsforfølgningsskridt er derimod ikke begrænset.

Når antallet af viljesbestemte rettigheder, som kan registreres, er foreslået begrænset på den i bestemmelsen fastsatte måde, skyldes dette, dels at der ikke som ved fast ejendom kan tænkes at forekomme et større antal forskelligartede rettigheder i praksis, dels at der ved konventionen kun er tilvejebragt retsbeskyttelse i udlandet for visse ganske bestemte rettigheder, således at det er overladt til domstolslandet, hvorvidt det vil anerkende andre rettigheder, og dette kan i hvert fald kun ske med respekt af de særlig opregnede rettigheder, når betingelserne for disses retsbeskyttelse i udlandet iøvrigt er til stede.

Med hensyn til de enkelte rettigheder, der svarer til de i konventionens art. I opregnede skal følgende bemærkninger gøres:

Ejendomsretten til et luftfartøj vil kunne registreres, hvad enten den er ubetinget eller betinget af købesummens betaling eller af andre forhold. Dette er i overensstemmelse med tinglysningslovens ordning, men betydningen heraf er begrænset, idet konventionen alene pålægger pligt til at respektere en registreret betinget ejendomsret i tilfælde af, at den er indrømmet en person, som har besiddelsen af luftfartøjet — i hvilket tilfælde der altså foreligger en suspensivt betinget ejendomsret — eller hvis ejeren mister sin ejendomsret til luftfartøjet, såfremt han ikke opfylder sine forpligtelser over for overdrageren, d. v. s. at erhververens ejendomsret er resolutivt betinget. I sidste tilfælde, hvor der altså foreligger en sikkerhedsret, må imidlertid de almindelige betingelser, som omhandles nedenfor under sikkerhedsrettigheder, være opfyldt. Man kunne rejse spørgsmål om, hvorvidt der er noget praktisk behov for at åbne adgang til registrering af ejendomsrettigheder i større omfang, end det er muligt at skaffe disse rettigheder international beskyttelse, men man har dog ikke anset

det for rimeligt at berøve de nævnte rettigheder den beskyttelse over for indenlandske omsætnings-erhververe og kreditorer, som man ud fra almindelige retsgrundsætninger ville indrømme dem, og er derfor blevet stående ved den foreslåede afgrænsning af bestemmelsen.

Konventionen beskytter kun brugsrettigheder af mindst 6 måneders varighed og kun, når de er indrømmet mod vederlag. Forslaget er i overensstemmelse hermed. I praksis forekommer det, at et luftfartøj udlejes for et kortere tidsrum. Hvor en sådan aftale er indgået, kan der fremkomme en kollision mellem lejeren og ejerens kreditorer og erhververe ifølge aftale, men man har ikke ment, at hensynet til lejeren burde have fortrin, således at man her i riget indrømmede ham en videre beskyttelse end den, som følger af internationale regler.

Med hensyn til beskyttelsen af panterrettigheder og andre sikkerhedsrettigheder følger bestemmelsen nøje konventionens tekst. Når den engelske tekst som betegnelse for den sikrede fordring anvender udtrykket „indebtedness“, er dette netop sket for at åbne adgang til registrering af skadesløsbreve med et vist maksimumsbeløb. Som konventionens art. I (1) d) er formuleret, kan det ikke med sikkerhed siges, at bestemmelsen også omfatter ejerpanterrettigheder, og at disse således vil blive anerkendt af de kontraherende stater. De praktiske grunde, som kunne tale for at tillade registrering af ejerpanterrettigheder alene med virkning her i landet, forekommer ikke så tungtvejende, at der er grund til at åbne adgang dertil.

Under „lignende sikkerhedsrettigheder“ omfattes også håndpanterrettigheder, men på grund af den højst forskelligartede udformning, panterrettigheder og andre sikkerhedsrettigheder har i de forskellige retssystemer, har man dog ikke anset det for rimeligt uden videre at åbne adgang til at få registreret en hvilken som helst ret af denne art, som forekommer i fremmed ret. Ifølge konventionens art. II (3) er enhver stat berettiget til at nægte registreringen af en ret, som ikke gyldigt kan stiftes i henhold til statens egen lovgivning, og i overensstemmelse hermed lader forslaget adgangen til at få registreret rettigheder, som ellers ikke er kendt i dansk ret, og som indrømmer pant eller anden sikkerhed, være afhængig af, om der er tilvejebragt traktatmæssig hjemmel herfor. Dette vil navnlig være praktisk i tilfælde af, at et udenlandsk luftfartøj, på hvilket der hviler en sådan hæftelse, med den berettigedes samtykke ønskes overført til dansk nationalitets- og rettighedsregister.

Som ovenfor omtalt, skal en viljesbestemt ret over et luftfartøj for at kunne registreres omfattes af en af de i § 2 omhandlede rettighedsgrupper. Det har dog været overvejet, om der ikke kunne være anledning til at åbne adgang til at få tilbageholdelsesrettigheder registreret eller til eventuelt at anerkende, at sådanne rettigheder var beskyttet uden registrering. Imidlertid synes der at være overvejende betænkeligheder ved at gennemføre nogen af disse ordninger. Rent bortset fra, at det ikke på grundlag af konventionen vil være muligt at skaffe en tilbageholdelsesret international beskyttelse ud over, hvad der ville følge af konventionens bestemmelser om sikkerhedsrettigheder — hvilket dels forudsætter, at retten skal være registreret, dels at den må respektere foran registrerede hæftelser — vil tilbageholdelsesret for offentlige afgifter i medfør af § 4 inden for visse grænser nyde beskyttelse uden registrering. Hvad angår tilbageholdelsesret for andre krav, er spørgsmålet om, under hvilke betingelser en sådan ret kan stiftes efter dansk ret, så uafklaret, at man ikke har anset det for muligt at give regler herom i det foreliggende forslag.

Til § 3.

§ 3 svarer til tinglysningslovens § 2. Man har dog anset det for nødvendigt ved formuleringen af bestemmelsen at undtage skadesløsbreve, idet de hensyn, som har affødt bestemmelsen, ikke finder anvendelse på sådanne.

Til § 4.

Denne bestemmelse omfatter såvel lovbestemte panterrettigheder som tilbageholdelsesrettigheder, men er begrænset til krav på offentlige afgifter. Ved registreret luftfartøj forstås luftfartøjer, som er registreret her i landet, efter omstændighederne alene i nationalitetsregistret, idet det ville være i strid med konventionen at indrømme beskyttelse for de nævnte rettigheder, forsåvidt angår luftfartøjer, som er registreret i stater, der har tiltrådt Genèvekonventionen. Med hensyn til luftfartøjer, der er registreret i andre stater, må dansk international privatrets almindelige principper komme til anvendelse ved afgørelsen af, hvorvidt der kan indrømmes beskyttelse for lovbestemte sikkerhedsrettigheder.

Til § 5.

Ifølge søloven nyder krav på bjergeløn beskyttelse uden registrering og forud for de på fartøjet hvilende viljesbestemte panterrettigheder, idet krav på bjergeløn er udstyret med en såkaldt søpanterret. I overensstemmelse med konventionen er der

indrømmet bjergeløn med hensyn til luftfartøjer en lignende beskyttelse, og med bjergeløn sidestillet i denne henseende krav på godtgørelse for ekstraordinære udgifter, som har været uomgængeligt nødvendige for at bevare luftfartøjet. De nærmere bestemmelser er udformet i overensstemmelse med konventionen art. IV.

Til § 6.

Af bestemmelsen sammenholdt med § 1 fremgår, at andre lovbestemte sikkerhedsrettigheder end de i §§ 4 og 5 omhandlede ikke nyder beskyttelse over for godtroende omsætningserhververe og retsforfølgning.

Til § 7.

I denne og de følgende bestemmelser indeholdes de vigtigste formelle regler om registrering af rettigheder over luftfartøjer, idet de i tinglysningsloven indeholdte regler om tinglysning af rettigheder over fast ejendom i vidt omfang har været benyttet som forbillede ved udformningen af reglerne. Ligesom tinglysningsloven overlader udkastet den mere detaljerede ordning til fastsættelse ad administrativ vej, hvilket er så meget mere nærliggende, som man må regne med muligheden af, at der, når talen er om luftfartøjer, vil fremkomme dokumenter til registrering, som er oprettet i udlandet, og med hensyn til hvilke der kan blive spørgsmål om at opstille særlige krav til form og bevisligheder, der ikke egner sig til fastsættelse ved lov. I modsætning til, hvad der gælder efter tinglysningsloven, kan afvisning fra dagbogen alene finde sted på grund af formelle mangler ved dokumentet. Der er næppe grund til at antage, at der vil blive indleveret mange dokumenter, som efter deres natur ikke egner sig til registrering, således at man ikke behøver at nære nogen frygt for, at dagbogen skal komme til at indeholde et større antal anmeldelser, som ikke kan indføres i registret. Under alle omstændigheder synes det mest betryggende, at en afvisning først finder sted efter en forudgående grundig prøvelse af dokumentet.

Til § 8.

Bestemmelsen fastslår i lighed med tinglysningslovens § 16, at der ikke må hengå mere end 10 dage mellem indførelsen i dagbogen og den endelige registrering bortset fra de tilfælde, hvor der er fastsat en særlig frist for anmelderen til at tilvejebringe nødvendige bevisligheder. Om fristen er tilstrækkelig lang, vil naturligvis afhænge af, i hvilken udstrækning adgangen til at registrere rettigheder over luftfartøjer benyttes, og i hvilket

omfang registreringsmyndigheden vil blive nødt til at foretage dyberegående undersøgelser i anledning af de foretagne anmeldelser.

Til § 9.

Bestemmelsen fastslår de nærmere regler om, hvilke beviskrav der må opstilles for, at en person, der angiver at være ejer af et luftfartøj, kan få sin ejendomsret registreret. Som adkomster er nævnt: 1) bygning af luftfartøjet for vedkommendes regning, 2) overdragelse, 3) erhvervelse ved arv eller hensidden i uskiftet bo, 4) erhvervelse ved retsforfølgning eller offentlig myndigheds afgørelse. Andre erhvervelsesmåder vil næppe komme til at spille større rolle i praksis og må — således som bestemmelsen er formuleret — i hvert enkelt tilfælde være konstateret gennem en offentlig myndigheds afgørelse for at kunne registreres.

Med hensyn til de enkelte erhvervelsesmåder skal følgende bemærkninger gøres:

ad 1). Om beskaffenheden af det i paragraffen omhandlede bevis indeholder forslaget ikke nærmere bestemmelser; men sådanne kan fastsættes administrativt, jfr. § 16.

ad 2). Bestemmelsen om, at dokumentet skal være udstedt af den i henhold til registret berettigede person — eller med dennes samtykke — er en nødvendig legitimationsregel, idet tinglysningssdommeren i mangel af en sådan kunne blive stillet over for den opgave at skulle efterprøve gyldigheden af en eller flere successive uregistrerede adkomster til luftfartøjet. Bestemmelsen, der svarer til tinglysningsslovens § 10, stk. 1, finder imidlertid alene anvendelse i tilfælde af, at den person, som nu ønsker sin ejendomsret registreret, afleder sin ret fra en i det danske register eller i registret i en stat, som har tiltrådt (lenevekonventionen, indført ejer. Hvis luftfartøjet tidligere har været hjemmehørende i en anden udenlandsk stat, følger det af bestemmelsen i paragraffens stk. 2, at tinglysningssdommeren må skønne over, hvorvidt der er tilvejebragt tilstrækkeligt bevis for, at den angivne ejers adkomst er i orden. I tvivlstilfælde må han være berettiget til at kræve adkomsten fastslået ved dom, jfr. stk. 1, 4), forinden han foretager registrering af den.

Det har været overvejet, hvorvidt det var nødvendigt ved overførelse af et luftfartøj fra en i en konventionsstat registreret ejer til en dansk ejer yderligere at kræve samtykke fra eller dokumentation for fyldestgørelse af indehavere af registrerede rettigheder over det pågældende luftfar-

tøj som følge af bestemmelsen i Genèvekonventionens art. IX. En sådan bestemmelse er imidlertid anset for ufornudden, idet en indførelse i rettighedsregistret af et luftfartøj forudsætter, at dette allerede er optaget i nationalitetsregistret, og det påhviler føreren af dette efter forelæggelse for føreren af rettighedsregistret at påse, at konventionens regel er iagttaget.

ad 3). Bestemmelserne svarer tildels til tinglysningsslovens § 12, 1. og 3. stk.

Til § 10.

Af bestemmelsen følger, at den, som har lejet et luftfartøj for et tidsrum af mindst 6 måneder og ønsker sin ret registreret, må fremlægge et af den registrerede ejer eller med dennes samtykke udstedt dokument, af hvilket den nævnte lejeret fremgår. Efter omstændighederne må det dog være tilstrækkeligt, at der fremlægges en af den registrerede ejer tiltrådt lejekontrakt, hvoraf fremgår, at lejeren har ret til at fremleje luftfartøjet, samt dokumentation for, at et sådant fremlejemål er indgået. Forsåvidt angår pantebrevne anerkender forslaget i overensstemmelse med tinglysningsslovens § 10, stk. 1, at en pantebrevet påført transportpåtegning indeholder tilstrækkelig legitimation for den nuværende panthaver til registrering af hans ret. En sådan registrering er i og for sig ikke fornøden til rettens beskyttelse, jfr. § 3, men vil formentlig ofte blive begæret, idet panthaveren i modsat fald ikke er sikker på at få meddelelse om eventuel tvangsauktion over luftfartøjet. Ved transport af skadesløsbreve vil registrering af transporten dog være nødvendig, for at panthaveren kan opnå beskyttelse for sin ret, og til en sådan registrering må der da indhentes samtykke af den registrerede ejer af luftfartøjet.

Til § 11.

Bestemmelsen pålægger fogden og skifteretten (eventuelt eksekutor) en vis officiel virksomhed, svarende til den i tinglysningsslovens § 13 omhandlede i tilfælde af, at en registreret ejers ret bringes til ophør ved tvangsauktion eller ved skifte overgår til en anden. Selv om det i tvangsauktionstilfældet må antages, at erhververen snarest muligt sørger for at få sin adkomst registreret, kan der dog forekomme tilfælde, hvor dette i hvert fald indtil videre ikke lader sig gøre, f. eks. fordi han ikke opfylder betingelserne for at kunne stå som ejer af et i dansk nationalitetsregister indført luftfartøj, og fartøjet derfor må slettes i nationalitetsregistret. For at undgå, at den hidtidige ejer af luftfartøjet foretager dispositioner over luft-

fartøjet i denne situation, må hans legitimation bringes til ophør ved meddelelse til rettighedsregistret. Således som bestemmelsen er formuleret, bør skifteretten foranledige også en begæring om konkurs registreret, selvom der endnu ikke er afsagt dekret.

Til § 12.

Sammenlignet med tinglysningslovens bestemmelser om tinglysning med retsanmærkning er § 12 noget videregående, idet den anerkender, at registrering (med anmærkning) kan finde sted også i tilfælde af mindre væsentlige uoverensstemmelser mellem dokumentets indhold og de forelagte bevisligheder. Dette skyldes rent praktiske overvejelser. Luftfartøjer undergår normalt ret væsentlige forandringer i løbet af deres levetid ved udskiftning af motorer og andre dele, således at der meget vel kan tænkes at komme til at foreligge uoverensstemmelser mellem f. eks. den af fabrikken udfærdigede „grundspecifikation" og de nu forelagte oplysninger om fartøjet.

Til § 13.

Inddelingen af registret svarer i det væsentlige til ordningen af tingbogen i henhold til tinglysningsloven. At ejendomsforbehold skal registreres sammen med panterrettigheder muliggør, at den, som har købt et luftfartøj med ejendomsforbehold for sælgeren, indtil købesummen er betalt, kan få sin ejendomsret registreret i adkomstrubrikken. Dog skal det ifølge stk. 2 fremgå af sidstnævnte rubrik, at ejendomsretten er betinget af købesummens betaling. En tilsvarende regel er i forslaget til den nye luftfartslov opstillet med hensyn til indførelse i nationalitetsregistret. Slutningsbestemmelsen i stk. 2 skyldes Genèvekonventionens art. X, jfr. nedenfor ad § 24.

Til § 14.

Bestemmelsen svarer til tinglysningslovens § 36.

Til § 15.

Medens tinglysningslovens § 18 foreskriver, at genparter af samtlige dokumenter vedrørende gældende rettigheder over samme ejendom skal samles i en såkaldt akt, har man ikke anset det for nødvendigt at opstille en tilsvarende lovregel med hensyn til luftfartøjer, idet det vil kunne overlades til fastsættelse ad administrativ vej, hvorledes de enkelte dokumenters genparter skal opbevares. De enkelte luftfartøjers gennemsnitlige kortvarige levetid og den omstændighed, at

pantsætning af flere luftfartøjer under eet formentlig vil komme til at spille en ikke ubetydelig rolle, kan også gøre andre ordninger end den ved tinglysningsloven hjemlede mere hensigtsmæssige. Det må dog under alle omstændigheder være en forudsætning, at enhver, der har en rimelig interesse deri, får adgang til at gøre sig bekendt ikke blot med registret, men også med de arkiverede genparter af dokumenter vedrørende de på luftfartøjet hvilende rettigheder.

Til § 16.

Som omtalt flere gange i det foregående har man i nærværende forslag anset det for hensigtsmæssigt at henskyde en række af de i tinglysningsloven omhandlede forhold til regulering ad administrativ vej. Ikke mindst fordi man må regne med, at adskillige af de til registrering indleverede dokumenter vil være oprettet i udlandet i former, som ikke er almindelig kendt eller anvendt her i landet, forekommer det rimeligt at overlade til forvaltningen, eventuelt efter forhandling med kompetente myndigheder i udlandet, at fastsætte de fornødne regler om formen for de enkelte dokumenter og om, hvilke bevisligheder der i det enkelte tilfælde skal tilvejebringes.

Til § 17.

Bestemmelsen i stk. 1 svarer til tinglysningslovens § 10, stk. 1, jfr. § 11, stk. 2. „Dom" omfatter også konfiskation i henhold til dom. Forslaget tager ikke stilling til, hvorvidt underpanterrettigheder i et luftfartøj bortfalder ved konfiskation af dette. § 32 opretholder de vigtigste af de i praksis forekommende regler om konfiskation; men virkningen af disse regler i forhold til de på luftfartøjet hvilende rettigheder må overlades til domstolens fastsættelse. Om en mortifikationsdom med hensyn til et pantebrev i et luftfartøj kan benyttes til udslettelse af panteretten i registret, afhænger af mortifikationens karakter. Såfremt mortifikationen alene går ud på, at pantebrevet ophører at være panterettens bærer, men ikke berører selve rettens eksistens, er det klart, at dommen ikke vil kunne benyttes som grundlag for panterettens udslettelse. Derimod vil en mortifikationsdom i medfør af mortifikationslovens § 2, stk. 2, kunne benyttes som sådant.

Ved det samtidigt udarbejdede forslag til ændring af § 11 i lov nr. 146 af 13. april 1938 om gældsbreve foreslås reglerne om omsætningsgældsbreve bragt til anvendelse på gældsbreve, der giver pant i registreret luftfartøj. Herved bringes registrerede pantebreve i luftfartøjer tillige ind under

bestemmelsen i § 1 i lov nr. 145 af 13. april 1938 om mortifikation af værdipapirer.

Formuleringen af stk. 1 in fine er sket i overensstemmelse med tinglysningslovens § 12.

Stk. 2 svarer til tinglysningslovens § 17, stk. 4.

Til § 18.

Bestemmelsen hviler på konventionens art. III (2) og (4).

Til § 19.

Denne bestemmelse er en konsekvens af, at rettighedsregistret slutter sig til nationalitetsregistret i den forstand, at et fartøj ikke kan optages i rettighedsregistret uden at være indført i nationalitetsregistret. På den anden side er det klart, at den omstændighed, at et fartøj på grund af forhold, som ikke vedrører de på dette hvilende rettigheder, udslettes af nationalitetsregistret, ikke kan berøre de gyldigt stiftede og registrerede rettigheder. Som følge heraf foreslås der i forslaget til luftfartsloven gennemført den ordning, at der, når et luftfartøj er behæftet, ikke foregår nogen egentlig slettelse af fartøjet i nationalitetsregistret, men alene indføres en anmærkning i registret om det forhold, som ellers ville have medført slettelse. Bestemmelsen i nærværende lovforslag indeholder det nødvendige supplement til denne regel.

Til § 20.

Stk. 1 fastslår i lighed med tinglysningslovens § 25, at registreringens retsvirkninger regnes fra anmeldelsen til registrering, dog således at der ikke regnes med mindre tidsenheder end hele dage. Særlig hjemmel for, at de til registreringen knyttede retsvirkninger regnes fra et tidligere tidspunkt kunne synes indeholdt i § 5. Registreringen er dog her ikke som ellers en betingelse for, at retsbeskyttelse indtræder, men alene for, at en allerede erhvervet retsbeskyttelse opretholdes, og der er således kun tale om en uegentlig tilbagevirkende kraft af registreringen.

Stk. 2 er en naturlig følge af, at udenlandske luftfartøjer kan overføres til dansk rettighedsregister med de på dem hvilende rettigheder. I et sådant tilfælde skal ifølge konventionens art. II (2) det tidligere registreringslands lovgivning være afgørende for registreringens retsvirkninger i forhold til trediemand. Heraf følger, at den enkelte rets hidtidige prioritetsstilling må opretholdes ved overførelsen til det danske register. Således som bestemmelsen er formuleret, omhandler den dog alene luftfartøjer, - som tidligere har været registreret i en konventionsstat. Har

fartøjet været registreret i en anden stat, eller har det ikke tidligere været registreret, må dansk international privatrets regler blive afgørende for, i hvilken udstrækning de på fartøjet hvilende rettigheder skal anerkendes her i landet. Af forslagens § 1 fremgår imidlertid, at sådanne rettigheder skal registreres for at kunne gøres gældende over for godtroende erhververe eller retsforfølgning, og § 2 fastslår, hvilke viljesbestemte rettigheder der overhovedet kan registreres. Også i tilfælde af, at det drejer sig om et luftfartøj, som hidtil har været registreret i en konventionsstat, kan det tænkes, at der på luftfartøjet hviler rettigheder, som ikke er beskyttet efter konventionen, f. eks. registrerede retsforfølgningsskridt eller sikkerhedsrettigheder for fiscus i anledning af afgiftskrav eller lignende. Formuleringen af § 20, stk. 2, udelukker ikke, at sådanne rettigheder kan overføres til det danske register, men der kan ikke tillægges dem fortrin frem for rettigheder af den i § 2 omhandlede art, uanset om de hidtil måtte have haft prioritet frem for disse i henhold til registreringslandets lovgivning, jfr. konventionens art. I (2).

Til § 21.

Bestemmelsen knytter en såkaldt gyldigheds-virkning, svarende til den i tinglysningslovens § 27 omhandlede, til registreringen af en på et luftfartøj hvilende ret og med tilsvarende undtagelser fra denne virkning som i tinglysningsloven fastsat. Hertil knytter sig imidlertid en særlig undtagelsesbestemmelse, som refererer sig til luftfartøjer, der er overført fra en konventionsstat, idet det synes indlysende, at indførelsen af en ret i det danske rettighedsregister ikke bør medføre, at en i den hidtidige registreringsstat bestående adgang til at anfægte rettens gyldighed bortfalder. Om sådanne indsigelser mod rettens gyldighed kan eksstingveres af andre grunde end som følge af indførelsen af retten i det danske register, er et spørgsmål, som forslaget ikke tager stilling til.

Som bekendt er den til tinglysningsloven knyttede gyldigheds-virkning først indført ved tinglysningsloven, og før skibsregistreringsloven af 1957 var der heller ikke til registrering af rettigheder over skibe knyttet nogen tilsvarende gyldigheds-virkning, ligesom flere fremmede lovgivninger er vejet tilbage for at fastslå den med hensyn til registrering af rettigheder over luftfartøjer. På de forberedende stadier af arbejdet på tilvejebringelsen af Genèvekonventionen anså man det for hensigtsmæssigt at indsætte en bestemmelse i konventionen, som skulle fastslå en egentlig

gyldighedsvirkning af registreringerne af en ret over et luftfartøj, men da der ikke kunne opnås enighed herom, udgik bestemmelsen, således at det overlodes til de enkelte nationale retsordener at afgøre, hvorvidt man ville optage en sådan regel. Den omstændighed, at tinglysningslovens § 27 og skibsregistreringsloven af 1957 § 41 har indført en egentlig gyldighedsvirkning, både for så vidt angår rettigheder over faste ejendomme og rettigheder over skibe, rejser imidlertid spørgsmål om, hvorvidt man også bør gøre det samme, for så vidt angår rettigheder over luftfartøjer. På den ene side synes det klart, at der i alle tilfælde, hvor der kan lægges registreringsmyndigheden noget til last, også uden positiv lovhjælp vil være adgang til at fremsætte erstatningskrav over for statskassen, og på den anden side forekommer det selvfølgelig, at man ikke kan tillægge registreringen den retsvirkning, at indsigelser som umyndighed, falsk og de øvrige „stærke indsigelser“ også fortabes. Dette gør tinglysningsloven og skibsregistreringsloven heller ikke, men de tilkender den godtroende erhverver, som har kontraheret i tillid til henholdsvis tingbogens og skibsregistrets indhold, ret til erstatning, uanset om der kan lægges myndighederne noget til last, jfr. tinglysningslovens § 31 og skibsregistreringslovens § 55, stk. 1. Denne erstatningspligt for statskassen har inden for tinglysningslovens område i praksis vist sig at være uden større betydning og må iøvrigt ses på baggrund af, at staten årligt indkasserer millionbeløb i tinglysningsafgifter.

Når talen er om registrering af rettigheder over luftfartøjer, er det imidlertid klart, at selv om der til registreringen knyttes erlæggelsen af visse afgifter, vil disse aldrig kunne indbringe statskassen sådanne indtægter, at disse står i rimeligt forhold til den risiko, staten vil pådrage sig ved at garantere de godtroende erhververe af rettigheder over et luftfartøj, at der ikke kan fremsættes nogen af de nævnte „stærke indsigelser“ imod en tidligere rettighedshavers ret over luftfartøjet. Med den værdi, luftfartøjer har i nutiden, vil risikoen med hensyn til hvert enkelt luftfartøj kunne andrage millionbeløb. Man er derfor i forslaget blevet stående ved den ordning, at de stærke indsigelser bevares også i forhold til godtroende erhververe uden adgang for disse til at rejse erstatningskrav over for statskassen bortset fra sådanne tilfælde, hvor staten hæfter for sine tjenestemænds fejl. Om dette erstatningsansvar har man ikke anset det for påkrævet at fastsætte særlige regler i forslaget, således at dansk rets almindelige regler herom må komme til anvendelse.

Imod at overføre tinglysningslovens og skibsregistreringslovens regler om statskassens erstatningspligt taler endelig, at finansieringen af luftfarten i særlig grad må forventes at ske på det internationale lånemarked, og det skønnes mindre rimeligt at indrømme udenlandske rettighedshavere en beskyttelse, som de i mange tilfælde ikke kunne forvente i deres hjemland.

Forså vidt angår pantebreve for et bestemt beløb i luftfartøjer, har man ment, at den ligestilling af sådanne pantebreve med pantebreve i fast ejendom og skibe, som lovforslaget i det hele giver udtryk for, også må medføre, at reglerne om om sætningsskæbelsbreve gøres anvendelige på de nævnte pantebreve i luftfartøjer, jfr. det samtidig fremsatte forslag til ændring i gældslovens § 11.

Til § 22.

I lighed med, hvad der gælder om rettigheder over faste ejendomme og skibe, lader forslaget rettigheder over luftfartøjer omfatte et vist tilbehør til disse. Som det fremgår af henvisningen til §§ 2 og 5 har bestemmelsen af tilbehørsbegrebets omfang ikke blot betydning i forhold til de viljesbestemte rettigheder over det enkelte luftfartøj, men også med hensyn til krav på bjergeløn og erstatningskrav for de tidligere omhandlede ekstraordinære opofrelser. Afgrænsningen af begrebets omfang er sket i overensstemmelse med Genèvekonventionens art. XVI. Når bestemmelsen som hovedregel opstiller krav om, at tilbehøret skal være „anbragt“ i luftfartøjet, er dette ikke ensbetydende med, at det er tilstrækkeligt, at den enkelte tilbehørsgenstand befinder sig i luftfartøjet. Det må normalt kræves, at den er bragt i en vis nærmere forbindelse med dette, således at f. eks. løse puder, tæpper, service etc. ikke omfattes af tilbehørsbegrebet. Det samme gælder genstande, som vel tilhører luftfartøjets ejer, men ikke tjener til luftfartøjets udrustning. På den anden side må tilbehøret også omfatte beholdninger af benzin og olie, som befinder sig i luftfartøjet for at blive benyttet til driften af dette, og overhovedet alt tilbehør, som er fornødent, for at luftfartøjet kan være luftdygtigt. Tilbehørsbegrebet undergår imidlertid en vis udvidelse ved også at omfatte sådanne genstande, som vel efter deres art falder ind under tilbehørsbegrebet, men midlertidig er adskilt fra luftfartøjet for senere at skulle anbringes i dette. Formuleringen af den pågældende bestemmelse i konventionen giver imidlertid anledning til tvivl om, hvad der gælder i tilfælde af, at en tilbehørsgenstand midlertidig er fjernet og erstattet af en anden, hvilket navnlig er prak-

tisk ved reparation af en motor. Det må formentlig antages, at det er den midlertidigt fjernede genstand, som omfattes af rettigheder over luftfartøjet, og ikke den til erstatning anbragte — om identifikationsvanskeligheder vil der normalt ikke blive tale — og reglen i paragraffens sidste stykke om udelukkelse af ejendomsforbehold og lignende rettigheder med hensyn til tilbehørsgenstande må derfor forstås med den begrænsning, at den ikke kommer til anvendelse på tilbehørsgenstande, som midlertidig er anbragt til erstatning af genstande, som omfattes af rettighederne over luftfartøjet.

Til § 23.

Da det enkelte luftfartøjs levetid er forholdsvis kortvarig, og de forskellige lovgivninger i reglen ikke indrømmer panthaverne ret til at holde sig til forsikringssummen for et luftfartøj i tilfælde, hvor denne måtte komme til udbetaling, vil långivere i reglen kræve sikkerhed i flere luftfartøjer under eet (det i USA meget anvendte *fleet mortgage*). Til registrering af en sådan ret kræves ifølge konventionen (og nærværende lovforslag), at hvert enkelt luftfartøj, som omfattes af sikkerheden, er individualiseret, således at panteretten kan registreres med hensyn til dette. Når forslaget fastslår, at luftfartøjerne hæfter in solidum for pantegælden, er dette en nødvendig konsekvens af bestemmelsens formål, og da gælden i praksis jævnlig vil overskride værdien af det enkelte luftfartøj, bliver der i sådanne tilfælde ikke tale om at fordele provent af en tvangsauktion mellem flere rettighedshavere.

At pantsætteren ikke er berettiget til uden panthaverens samtykke at erstatte et eller flere pantsatte luftfartøjer med andre (det i amerikansk ret forekommende floating mortgage), har man ikke anset for nødvendigt at fastslå udtrykkeligt i forslagets tekst.

Når 2. stk. udelukker muligheden af særskilt behæftelse af en anpart af et luftfartøj, er denne ordning i strid med, hvad der gælder efter skibsregistreringsloven. Når man ikke har anset det for hensigtsmæssigt at overføre skibsregistreringslovens ordning til luftfartøjer, skyldes dette ordningens nære sammenhæng med forekomsten af partredier inden for søretten, og at man ikke har ment, at der var noget praktisk behov for i tilfælde af, at et luftfartøj ejes af flere personer i forening, at give de særlige regler om partredernes hæftelse over for trediemand tilsvarende anvendelse.

Til § 24.

Bestemmelsen bygger på konventionens art. X,

på hvilken der lagdes megen vægt under udarbejdelsen af konventionen. Lagre af reservedele har ofte en værdi, som andrager adskillige millioner kr., og spiller derfor en meget betydelig rolle ved kreditgivning. Sådanne lagre repræsenterer tilbehør i videre forstand til et luftfartsselskabs luftflåde — hvorved erindres, at denne jævnlig vil være behæftet under eet. På den anden side medfører den omstændighed, at tilbehøret ikke er knyttet til noget bestemt luftfartøj, at der må opstilles særlige betingelser for anerkendelsen af panterettigheder og andre sikkerhedsrettigheder i et reservedelslager, ligesom der inden for visse grænser må være adgang til eksstinktive erhvervelser af dele af lageret, jfr. at konventionen alene opstiller krav om, at reservedelens omtrentlige antal skal være oplyst. Til nærmere belysning af den sidste regel kan anføres, at en anvendelse af reservedelslageret efter sit formål, nødvendigvis også må medføre, at der ikke kan være tale om i hvert enkelt tilfælde af udskillelse af motorer, propeller o. s. v. fra lageret at indhente pantavernes samtykke.

Fra dansk rets synspunkt er ordningen ikke uden betænkeligheder. Et reservedelslager er efter sin natur et kompleks af løsøregenstande, og den delvise sidestilling med faste ejendomme, som er hjemlet, forsåvidt angår luftfartøjer, forekommer væsentlig mindre nærliggende, når talen er om et reservedelslager. Derimod tillægger man det ikke afgørende betydning, at et sådant lagers værdi langt kan overstige værdien af de pantsatte luftfartøjer, således at betragtningen af lageret som accessorisk i forhold til de luftfartøjer, som sikkerheden i første linie omfatter, kan forekomme temmelig tvungen. Et tilsvarende forhold kan også forekomme ved faste ejendomme. Når man har ment at kunne acceptere ordningen, skyldes det den meget store betydning, man fra USA's side har tillagt den — hvorved må erindres, at især når det drejer sig om luftfartøjer af ganske bestemte typer, vil værdien af de pågældende luftfartøjer som pantsætningsobjekter være væsentlig reduceret, hvis reservedelslageret ikke omfattes af sikkerheden. Det må også betones, at sikkerheden i lageret alene anerkendes som accessorisk, således at hvis alle de pantsatte luftfartøjer udgår af pantesikkerheden, kan denne ikke opretholdes særskilt for lageret, jfr. paragraffens 3. stk., hvorved man undgår, at reglerne om stiftelse af underpant i løsøre omgås ved, at et lager pantsættes i forbindelse med et luftfartøj, hvorefter dette relaxeres af pantet. Af praktiske grunde har man dog ment at kunne tillade, at panteretten i lageret består

3 måneder, efter at de sammen med dette pantsatte luftfartøjer er udgået af sikkerheden. Derefter bortfalder sikkerheden i lageret — med den i paragraffen nævnte undtagelse — automatisk, således at en eventuel opretholdelse af sikkerhedsretten må forudsætte, at der enten inddrages andre luftfartøjer under denne, eller at der stiftes en ny panteret i overensstemmelse med reglerne om underpant i løsøre. Konventionen indeholder vel ikke nogen hertil svarende regel, men kan på den anden side ikke antages at udelukke en sådan, idet art. X udtrykkelig fastslår, at udstrækningen af sikkerhedsretten til reservedelslageret skal være i overensstemmelse med lovgivningen i den kontraherende stat, hvori fartøjet er indregistreret. Heri må antages forudsætningsvis at ligge en anerkendelse af eksistensen af særlige ophørsgrunde.

Af motiverne til det svenske udkast fremgår, at man også i Sverige har overvejet at indføre en tilsvarende regel om bortfald af sikkerhedsrettigheder i reservedelslagre, når der ikke længere findes luftfartøjer, som omfattes af sikkerheden, men at man har afholdt sig fra at fastslå en sådan ordning under hensyn til, at der alligevel ville være mulighed for at pantsætte et reservedelslager i forbindelse med et lidet værdifuldt luftfartøj. For dansk rets vedkommende synes hovedvægten imidlertid at måtte lægges på, at når panteretten ved stedfundne relaxationer er indskrænket til alene at omfatte et reservedelslager, foreligger der et egentligt pant i løsøre, som bør følge de herom gældende regler — hvorved bemærkes, at svensk ret ikke indeholder sådanne regler — og at der, når de sammen med lageret pantsatte luftfartøjer er udgået af rettighedsregistret, ikke er mulighed for at lade sikkerheden i reservedelslageret fremgå af registret.

Ved siden af de i det foregående omtalte betæneligheder ved at acceptere den i konventionen fastslåede ordning rejser denne forskellige praktiske problemer, til hvilke der må tages stilling. Her må i første linie nævnes spørgsmålet om, hvilken rådighed for ejeren af reservedelslageret over de til dette hørende bestanddele der nødvendigvis må anerkendes, for at lageret kan opfylde sit økonomiske formål. For fast ejendoms vedkommende fastslår tinglysningslovens § 37, at panteretten ikke omfatter besætning, gødning, afgrøde og andre frembringelser, som udskilles ifølge regelmæssig drift af den pågældende ejendom. For de i nærværende bestemmelse omhandlede reservedelslagres vedkommende finder en udskillelse sted, som oftest ikke blot ved anbringelse af de enkelte reservedele i de sammen

med lageret pantsatte luftfartøjer, men også ved at luftfartøjer, tilhørende andre end pantsætteren, reparerer i de til lageret knyttede værksteder og forsynes med nye dele, som udtages af lageret. Det er klart, at dette i det lange løb kan medføre en ikke uvæsentlig forringelse af lagerets værdi, medens den i tinglysningslovens § 37 omhandlede „udskillelse“ netop forudsættes at finde sted, normalt uden skade for ejendommen som sådan. Man har derfor anset det for nødvendigt at opstille krav om, at lagerets størrelse — hvorved naturligvis må være underforstået også dets værdi — ikke forringes væsentligt, når en pantsætning har fundet sted. Dette stemmer med konventionens krav om, at reservedelens art og tilnærmelsesvis antal skal fremgå af det dokument, hvorved sikkerheden indrømmes. Finder der på den anden side en forringelse af lageret sted, som må betragtes som væsentlig, er dette ensbetydende med, at pantsætteren har misligholdt sine forpligtelser, og de sædvanlige misligholdelsesbeføjelser må herefter stå til panthaverens rådighed.

Hvis lageret til enhver tid holdes nogenlunde uforandret i omfang og værdi, er det klart, at pant-haveren ikke kan have nogen sikkerhed i de fra lageret udskilte reservedele, medmindre de anbringes i luftfartøjer, hvori han i forvejen har sikkerhed. Tvivlsommere stiller sagen sig, hvor sikkerheden i lageret er blevet forringet, og dette er sket ved afhændelse af reservedele til tredie-mand. At der i sådanne tilfælde, i hvert fald inden for visse grænser, må anerkendes mulighed for eksstinktive erhvervelser synes indlysende. Dette gælder først og fremmest, hvor f. eks. en motor eller propel er anvendt til reparation af et fremmed luftfartøj, som er selvstændigt behæftet, idet reglen i § 22, stk. 1, i sådanne tilfælde vil være til hinder for, at den på den pågældende reservedel hidtil hvilende panteret kan anerkendes som stadig bestående. Ved siden heraf synes det dog nødvendigt at anerkende, at også ejeren af et ubehæftet luftfartøj, som i god tro erhverver en reservedel til anbringelse i luftfartøjet — og til tilvejebringelse af ond tro kan det her ikke være tilstrækkeligt, at den pågældende ejer ved, at lageret er behæftet med panterrettigheder eller andre sikkerhedsrettigheder — eksstingverer den på reservedelen hvilende ret. Derimod synes der ikke at være nogen tilsvarende praktisk trang til at anerkende, at f. eks. den tredie-mand, som erhverver radioudstyr fra lageret med henblik på anden anvendelse, også skulle erhverve dette eksstinktivt; men afgørelsen af dette spørgsmål må naturligt henskydes til domstolene, ligesom dansk rets almindelige

regler må finde anvendelse, hvor der foreligger en erhvervelse på anden hånd fra et reservedelslager. I overensstemmelse hermed indskrænker forslaget sig til alene at hjemle eksstinktiv erhvervelse, hvor det drejer sig om reservedele, som indføres i et trediemand tilhørende luftfartøj, som i forvejen er ubehæftet, og den pågældende trediemand ikke indser eller bør indse, at den pågældende indførelse ikke var et naturligt led i pantsætterens virksomhed. Herfra er det ikke berettiget at slutte modsætningsvis, at den hidtidige panteret i alle andre tilfælde bliver bestående, idet afgørelsen heraf må bero dels på den lige omtalte bestemmelse i § 22, stk. 1, dels på dansk rets almindelige regler.

Fra svensk side var der oprindelig forslag fremme om, at der skulle være adgang til at pantsætte en andel af et reservedelslager. Dette blev imidlertid ikke gennemført. Fra dansk side har man stadig været af den opfattelse, at man burde nægte at anerkende den enkelte andel i et reservedelslager som genstand for en mulig tvangsfuldbyrdelse, idet man ellers føres ind i yderst komplicerede retsforhold. Som det nedenfor vil blive omtalt, har man ment at kunne indrømme en kreditor adgang til at foretage særskilt retsforfølgning imod et reservedelslager som helhed, uden at retsfølgningen behøver at udstrækkes til de i forbindelse med lageret pantsatte luftfartøjer. Ved gennemførelsen af en sådan retsforfølgning sker der imidlertid en definitiv adskillelse af lageret fra luftfartøjerne, og det mister derved sin karakter af tilbehør til disse. Hvis man derimod vil anerkende, at en ideel anpart af et lager på tilsvarende måde kan gøres til genstand for retsforfølgning, vil man ved en tvangsauktion kunne blive stillet overfor, at en person bliver ejer af en del af lageret uden samtidig at eje nogen del af de sammen med denne andel hæftende luftfartøjer, og de panterrettigheder, den pågældende herefter måtte stifte over sin andel, vil være at bedømme efter reglerne om løsørepanter. Under disse omstændigheder har man foretrukket den klare løsning helt at nægte adgang til kreditorretsfølgning imod en andel i et reservedelslager, der i forbindelse med et eller flere luftfartøjer tjener til sikkerhed for en kreditor.

Hvor der ikke er tale om retsforfølgning mod en andel i et reservedelslager, men mod de enkelte til dette hørende dele, f. eks. en eller flere motorer eller propeller, eller mod lageret som sådant, uden at retsforfølgningen udvides til også at omfatte de luftfartøjer, som lageret udgør et tilbehør til, kan der imidlertid anføres vægtige grunde for at

anerkende, at en sådan retsforfølgning skal kunne foretages. Ganske vist er det med hensyn til fast ejendom fastslået i retspraksis, at en retsforfølgning, som alene retter sig imod tilbehøret til den pantsatte ejendom, ikke skal kunne finde sted, men en regel af dette indhold synes ikke at burde anerkendes med hensyn til de her omhandlede reservedelslagre, navnlig ikke når den retsfølgende kreditor er forskellig fra rettighedshaverne over lageret. Det synes således urimeligt, at det for at inddrive f. eks. et mindre afgiftsbeløb skulle være nødvendigt at foretage udpantning eller udlæg i såvel luftfartøjer som det dertil hørende reservedelslager til en samlet værdi af mange millioner kr. Således som konventionens art. X er affattet med henvisninger til art. VII og art. VIII, synes den også at forudsætte, at der kan tænkes foretaget isoleret tvangssalg af reservedelslageret som helhed, medens den øjensynlig ved sine bestemmelser om fordeling af salgsprovenu går ud fra, at der ikke kan blive tale om et partielt tvangssalg. Man har herefter anset det for nødvendigt som hovedregel at udelukke retsforfølgning imod enkelte dele af reservedelslageret, således at udtrykket „dele" må forstås som omfattende de enkelte reservedele eller en flerhed af sådanne, men har på den anden side åbnet mulighed for, at en sådan retsforfølgning kan finde sted, f. eks. i det lige ovenfor omtalte tilfælde, på betingelse af, at de bedre prioriterede rettighedshavere meddeler samtykke hertil.

Der kunne rejses spørgsmål om, hvorvidt man burde udelukke adgangen til at gøre retsforfølgning imod et reservedelslager som helhed, når ikke de sammen med lageret hæftende luftfartøjer også inddrages under retsforfølgningen, idet eksistensen af et sådant lager — i hvert tilfælde hvor det drejer sig om noget sjældnere typer af luftfartøjer — er af vital betydning for luftflådens opretholdelse, men navnlig under hensyn til, at konventionen forudsætter, at en sådan retsforfølgning kan finde sted, og i betragtning af de ovenfor nævnte ulemper ved at skulle inddrage også luftfartøjerne under retsforfølgningen — der vil være særlig følelige i tilfælde, hvor et eller flere luftfartøjer i længere tid benyttes i udlandet — har man dog ment at måtte blive stående ved den foreslåede mellemløsning.

Om panthaveres og andre rettighedshaveres adgang til fyldestgørelse gennem forsikringssummen for pantet har man ikke fundet det nødvendigt at fastsætte særlige bestemmelser, idet den almindelige regel i forsikringsaftalelovens § 54 må komme til anvendelse her.

Til § 25.

Som adskillige gange fremhævet i det foregående er det lovens formål i det hele at sidestille luftfartøjer med faste ejendomme, forsåvidt angår de på dem hvilende rettigheder. Bestemmelsen i nærværende paragraf har til hensigt at fjerne tvivl om de pågældende rettighedshaveres stilling f. eks. i konkurstilfælde. Derimod kan man ikke i bestemmelsen indlægge, at der skulle tilkomme panthaveren den i retsplejelovens § 478 hjemlede adgang til at gøre udlæg uden forudgående dom eller den ved samme lovs § 578 omhandlede ret til at overtage pantet som ufyldstgjort panthaver.

Til kap. 2—3.

Disse kapitler indeholder en lovfæstelse af de i Genèvekonventionen af 1948 fastsatte regler, idet ratifikationen af konventionen ikke vil kunne finde sted uden gennemførelse af visse ændringer i den gældende lovgivning. Som omtalt i de indledende bemærkninger til nærværende forslag, består konventionens indhold for en stor del af såkaldte kollisionsnormer, men ved siden heraf findes dog en række materielretlige regler, f. eks. bestemmelsen om, at de kontraherende stater ikke må anerkende, at andre end de i konventionen nævnte rettigheder skal have fortrin frem for disse.

Drejer det sig om et luftfartøj, der er hjemmehørende i en stat, der ikke har tiltrådt konventionen, kommer dansk rets almindelige internationalprivatretnlige regler til anvendelse. Dette kan efter omstændighederne føre til en fra konventionen afvigende behandling af rettigheder over sådanne luftfartøjer.

Til § 27.

De her omhandlede rettigheder svarer i det væsentlige til de i § 2 opregnede. Forsåvidt angår ejendomsretten falder herunder også navnlig det i USA forekommende retsinstitut „equipment trust“, hvor långiveren indtræder som ejer af luftfartøjet, medens låntageren får brugsretten med hensyn til dette, men med adgang til at erhverve ejendomsretten til luftfartøjet, når gælden er betalt. Også den under 2) nævnte ordning er meget hyppigt forekommende i USA. For at de i bestemmelsen nævnte rettigheder skal nyde retsbeskyttelse, kræves imidlertid ikke alene, at de er gyldigt stiftet, men også at de er indført i et offentligt register i en konventionsstat i overensstemmelse med de herom i bestemmelsen fastsatte

regler. Retsbeskyttelsens indhold skal i henhold til konventionen afgøres efter registreringsstatens ret.

Et vanskeligt problem, der ikke blev løst under de forhandlinger, som gik forud for konventionens tilvejebringelse, opstår ved overførelsen af et luftfartøj fra et lands register til det tilsvarende register i et andet land. I dette tilfælde kunne såvel den oprindelige som den senere registreringsstats lovgivning tænkes at være afgørende for retsbeskyttelsens indhold. Dette problem vil f. eks. kunne opstå i praksis i tilfælde af, at den ene stats lovgivning foreskriver, at en panteret i et luftfartøj bortfalder efter en vis tids forløb efter registreringen, medmindre fornyet registrering finder sted, medens den anden stats lovgivning ikke indeholder nogen tilsvarende bestemmelse. Forslaget indeholder ikke nogen løsning af problemet, hvis afgørelse altså i påkommende tilfælde må være henlagt til domstolene.

Den i bestemmelsens stk. 3 omtalte situation — hvortil svarer konventionens art. I (1) 1. — adskiller sig fra den lige omtalte derved, at der er tale om stiftelsen af successive rettigheder over et luftfartøj, hvorhos bestemmelsen alene omhandler lovligheden af de enkelte rettigheders registrering. Bestemmelsen synes i og for sig selvfølgelig, og kun dens optagelse i konventionen har begrundet, at den er medtaget i forslaget.

Bestemmelsen i stk. 4 om reservedelslagre henviser alene til § 24, stk. 1, hvorved dog bemærkes, at begrebet reservedele må forstås på tilsvarende måde som i samme paragrafs 4. stk. Når der ikke henvises til stk. 2 og 3, skyldes dette, at konventionens art. X udtrykkelig fastslår, at lovgivningen i den stat, hvor de sammen med lageret pantsatte luftfartøjer er registreret med hensyn til nationalitet, kommer til anvendelse på sådanne lagre.

Til § 28.

Denne bestemmelse lovfæster den i konventionens art. VI indeholdte særrregel til beskyttelse for retsforfølgende kreditorer samt købere på tvangsauktion i forhold til erhververen af en af de i § 27 omhandlede rettigheder, uanset om denne måtte have fået sin ret registreret. Som det fremgår af bestemmelsen, er det uden betydning, om erhververen af en ret i henhold til aftale måtte være i god tro, idet det eneste afgørende er, hvorvidt overdrageren var vidende om den stedfundne retsforfølgning eller ej. Bestemmelsen må ses på baggrund af konventionens almindelige ordning, hvorefter retsforfølgningsskridt normalt ikke re-

gistreres og i hvert fald, selv om sådan registrering har fundet sted, ikke nyder beskyttelse overfor de i konventionen særlig opregnede rettigheder, hvis disse opfylder de almindelige betingelser i konventionen for at være retsbeskyttede. På den anden side er det klart, at i samme omfang man anerkender, at retsforfølgning har gyldighed over for senere stiftede rettigheder af denne art, gøres der indgreb i den dem i almindelighed til-lagte retsbeskyttelse. Konventionens regel er dog kun fakultativ, således at det overlades til de enkelte landes lovgivning at afgøre, hvorvidt den skal komme til anvendelse. Når den er fore-slået optaget i dansk ret, skyldes det, at den giver retsforfølgende kreditorer, som ikke har nogen adgang til at få deres retsforfølgningsskridt registreret, herunder sådanne, som gør et erstatningskrav gældende i anledning af skade her i landet, en vis beskyttelse ved en tvangsauktion, medens der sjældnere vil være tale om, at en godtroende erhverver udsættes for retstrib,

Til § 29.

Bestemmelsen lovfæster konventionens art. IV. Med hensyn til den nærmere fortolkning henvises til bemærkningerne ovenfor ad § 5,

Til § 30.

1. stk. svarer til konventionens art. I (2). Af bestemmelsen fremgår, at der i og for sig intet er til hinder for ud fra almindelige international-privatretlige synspunkter at anerkende også andre rettigheder end de i konventionen, jfr. § 27, stk. 1, omhandlede, når der dog ikke gives dem fortrin frem for disse.

2. stk. omhandler sammenstød mellem de i henhold til konventionen særlig beskyttede ret-tigheder over udenlandske luftfartøjer og erstatningskrav for skade på personer eller gods her i riget. Den nærmere lovordning har det været anset mest hensigtsmæssigt at fastsætte ved et ændringsforslag til retsplejelovens § 561, hvortil bestemmelsen henviser.

Til §§ 31—33.

Svarer til konventionens art. XXIII (1) og (3), XII og XIII.

Til § 34.

Hvornår det vil være muligt at sætte en lov-givning som den foreliggende i kraft for Grøn-lands vedkommende, må afhænge af retsudvik-lingen for Grønland iøvrigt; det foreslås derfor i § 35 at fastsætte ikrafttrædelsestidspunktet for denne del af riget ved kongelig anordning. På grund af Grønlands geografiske beliggenhed og de deraf følgende kommunikationsvanskeligheder kan det blive nødvendigt til den tid at fastsætte specielle regler om registrering af rettigheder over luftfartøjer, hjemmehørende i Grønland. Den fornødne hjemmel til udfærdigelse af sådanne be-stemmelser er optaget i § 34.

Efter lov nr. 137 af 23. marts 1948 om Fær-øernes hjemmestyre er luftfart henført til de om-råder, der skal gøres til genstand for yderligere forhandling, før der tages stilling til, om og i hvilket omfang de kan anerkendes som sær-anliggender. Der har hidtil ikke været forhandlet om at gøre luftfart til et særanliggende, og efter lovens § 6, stk. 1 er luftfart herefter indtil videre et anliggende, der varetages som rigets fællesan-liggende af rigsmyndighederne. Der er herefter ikke fundet anledning til særligt at bestemme, at loven ikke skal gælde for Færøerne, men den skal i henhold til § 7, stk. 1 i ovennævnte lov forelægges det færøske hjemmestyre til betæn-ning, forinden den sættes i kraft på øerne. Også for Færøernes vedkommende gør der sig sådanne særlige forhold gældende, at det er fundet hen-sigtsmæssigt at foreslå en adgang til fastsættelse af særlige regler om registrering af luftfartøjer, der er hjemmehørende på Færøerne,

Til § 35.

Loven forventes sat i kraft samtidig med den reviderede luftfartslov.

Der henvises for såvidt angår den særlige ikraft-trædelsesbestemmelse for Grønland og Færøerne til bemærkningerne til § 34.

Udkast til lov om ændringer i lov om rettens pleje.

§ 1.

I lov nr. 90 af 11. april 1916 om rettens pleje, jfr. bekendtgørelse nr. 265 af 15. september 1953, sker følgende ændringer:

Til § 544.

I § 544 indsættes som nyt stk. 4:

Auktion over et luftfartøj skal bekendtgøres mindst 6 uger i forvejen i Statstidende og meddeles vedkommende registreringsmyndigheder. Såfremt det drejer sig om et luftfartøj, registreret i en udenlandsk stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, jfr. herved § 31 i lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer, må auktionen tillige bekendtgøres med mindst en måneds varsel på det sted, hvor det er registreret, i overensstemmelse med de der gældende regler om offentlig bekendtgørelse af tvangsauktioner. Rekvirenten skal samtidig med begæringen om auktion indlevere bekræftet udskrift af det danske eller udenlandske rettighedsregister, indeholdende oplysning om de på luftfartøjet hvilende registrerede rettigheder og noterede krav på bjergeløn eller godtgørelse for ekstraordinære udgifter, som har været uomgængeligt nødvendige for at bevare luftfartøjet. Samtidig med bekendtgørelsen om auktionen i Statstidende — for udenlandske fartøjers vedkommende bekendtgørelsen i udlandet skal fogden ved anbefalet brev, om muligt ved luftpost, underrette ejeren og indehaverne af de nævnte rettigheder eller krav om auktionen, såfremt deres adresser fremgår af registret. Tilsvarende regler kommer til anvendelse på auktionen over reservedelslagre, pantsat i forbindelse med et luftfartøj, der er registreret her i landet eller i en anden stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948.

Til § 547.

Til § 547 føjes som nyt stk. 3:

Ved auktion over et luftfartøj, registreret i en fremmed stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, bliver sådanne omkostninger, som er påløbet i kreditorernes fælles interesse under retsfølgningen, at udrede af auktionssummen forud for alle andre krav, herunder også krav på bjergeløn og dermed ligestillede fordringer.

Til § 551.

Til § 551 føjes som nye stk. 3—6:

Ved auktion over et luftfartøj, registreret her i landet eller i en anden stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, kan salg finde sted, såfremt de forud for udlægshaveren prioriterede, for fogden dokumenterede behæftelser dækkes gennem auktionssummen eller overtages af køberen.

Er udlæg foretaget i luftfartøjet for et erstatningskrav for skade, der her i riget er påført person eller gods på jorden, og er skaden forvoldt enten af dette fartøj eller af et andet, tilhørende samme ejer og behæftet med samme panterrettigheder eller sikkerhedsrettigheder for fordringer stiftet ved aftale, lydende på et bestemt beløb eller et størsteløb, kan salg dog finde sted, selvom auktionssummen er utilstrækkelig til fuld dækning af udlægshaveren og de forud prioriterede rettigheder. Det beløb, som skal tilfalde indehaveren af de sidstnævnte rettigheder, bliver da at nedsætte i det omfang, det er nødvendigt for at skaffe udlægshaveren fyldestgørelse, men skal dog mindst udgøre 80 pct. af auktionssummen med fradrag af omkostninger.

De i stk. 4 fastsatte regler kommer dog ikke til anvendelse, såfremt den for

skaden ansvarlige eller nogen på hans vegne har tegnet en ansvarsforsikring, som tilstrækkeligt og effektivt dækker hans erstatningsansvar.

Er et lager af reservedele i medfør af lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer § 24, jfr. § 27 behæftet med en pante- eller sikkerhedsret, og tvangsauktion finder sted på grundlag af udlæg, foretaget for et krav, som ikke er sikret på den nævnte måde, kan salg ikke finde sted, medmindre der på auktionen opnås et bud på $\frac{2}{3}$ af lagerets værdi, således som denne fastsættes ved vurdering af sagkyndige af fogden udmeldte personer. Såfremt auktionssummen er utilstrækkelig til dækning af de foranstående rettigheder og udlægshaverens krav, kan det beløb, som skal medgå til dækning af de foranstående rettigheder, om fornødent nedsættes til $\frac{2}{3}$ af auktionssummen med fradrag af omkostninger.

Til § 552.

Til § 552 føjes som nyt stk. 2:

Ved auktion over et luftfartøj, registreret i en fremmed stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, erhverver

køberen ejendomsretten til luftfartøjet uden andre behæftelser end sådanne, som han har overtaget ved auktionen.

Til § 555.

I § 555, stk. 2, næstsidste pkt., indføres efter „af et skib" ordene „eller luftfartøj".

Til § 592.

Til § 592, stk. 1, føjes som nyt punktum:

Anke i medfør af § 593, stk. 3, kan dog ske indtil 6 måneder efter at auktionssalget har fundet sted.

Til § 593.

I § 593 indsættes som nyt stk. 3:

Har auktion over et luftfartøj, registreret i en fremmed stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, fundet sted uden iagttagelse af reglerne i § 544, stk. 4, kan enhver, der har lidt tab som følge heraf, påanke auktionen til omstødelse.

Denne lov træder i kraft

Bemærkninger til lovforslaget.

Efter gældende ret må i tilfælde af tvangsauktion og anden retsforfølgning med hensyn til luftfartøjer i første linie de i retsplejelovens kap. 50 indeholdte regler komme til anvendelse. Af særregler om luftfartøjer indeholder retsplejeloven alene bestemmelserne i § 614, stk. 4, og § 615, stk. 1, om arrest i luftfartøjer samt § 646, stk. 3, om forbud med hensyn til luftfartøjer. Disse regler er foranlediget ved Danmarks tiltrædelse af den internationale konvention af 29. maj 1933 om „saisie conservatoire" med hensyn til luftfartøjer. Bestemmelserne i retsplejeloven indeholder imidlertid alene en henvisning til den uden for retsplejeloven liggende særlovgivning, og de nærmere regler må søges i lov nr. 367 af 21. december 1938 om frihed for arrest og forbud med hensyn til luftfartøjer.

Den i forslag til lov om rettigheder over luftfartøjer indeholdte ordning, hvorved luftfartøjer i adskillige henseender sidestilles med fast ejendom, samt Genèvekonventionens positive bestemmelser om tvangsauktion over luftfartøjer og reservedels-

lagre, der er stillet som sikkerhed i forbindelse med luftfartøjer, gør det imidlertid nødvendigt at foretage visse ændringer i retsplejeloven, og det har i denne forbindelse været overvejet at lade disse særregler fremtræde i form af særlig lov i lighed med ovennævnte lov af 21. december 1938. Som anført i de indledende bemærkninger til udkast til lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer har man imidlertid anset det for uheldigt at fortsætte en lovgivningspraksis, der i det lange løb vil tendere i retning af at berøve retsplejeloven dens karakter af en kodifikation, så meget mindre som de nødvendige modifikationer af de gældende regler uden større vanskelighed lader sig indpasse i retsplejelovens system på tilsvarende måde som de allerede eksisterende særregler om skibe. Med hensyn til de enkelte ændringsforslag skal følgende bemærkninger gøres:

Til § 544, stk. 4.

Denne bestemmelse er foranlediget ved konventionens art. VII (2), hvis detaljerede regler

er optaget i bestemmelsen. Konventionens regler angår imidlertid alene luftfartøjer, registrerede i udenlandsk stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen; men da reglerne også forekommer hensigtsmæssige, forsåvidt angår her i riget registrerede luftfartøjer, har man ladet dem komme til anvendelse også på disse. Af bestemmelsens formulering fremgår, at de særlige regler om offentlig bekendtgørelse i udlandet og om meddelelse til rettighedshaverne ikke skal iagttages, når talen er om luftfartøjer, der ikke er registreret i en stat, som har tiltrådt konventionen. Derimod er reglen om meddelelse til vedkommende registreringsmyndighed ikke undergivet nogen tilsvarende begrænsning, således at der ved tvangsauktion over et udenlandsk luftfartøj under alle omstændigheder skal gives meddelelse til vedkommende nationalitetsregister. Drejer det sig om et luftfartøj, registreret i en stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen, og der i denne stat føres et selvstændigt rettighedsregister, må særlig meddelelse sendes til dette.

Til § 547, stk. 3.

Bestemmelsen svarer til konventionens art. VII (6) og kommer til anvendelse på luftfartøjer, registrerede i andre stater, som har tiltrådt konventionen. Med hensyn til andre luftfartøjer må de almindelige regler gælde. Disse er vel i alt væsentligt af samme indhold som de i stk. 3 indeholdte bestemmelser, og disse er kun foreslået indsat i loven for at fjerne enhver tvivl om, at de nævnte omkostninger bliver at udrede med deres fulde beløb forud for alle andre krav, uanset om de måtte overstige det beløb, hvortil de ved foretagelse af det forudgående udlæg skønsmæssigt måtte være fastsat i medfør af § 502, stk. 1.

Til § 551, stk. 3—6.

Disse bestemmelser svarer til konventionens art. VII (4) og (5) samt art. X (3). Forsåvidt angår stk. 3 bemærkes, at konsekvensen af denne regel er, at en retsforfølgning kun kan gennemføres til hammerslag under forudsætning af, at rekvirenten opnår hel eller delvis dækning gennem auktionsprovenuet for sit krav, i modsætning til hvad der gælder med hensyn til tvangsauktion over fast ejendom. På den anden side har de forud for rekvirenten prioriterede panthavere ikke adgang til at modsætte sig realisationen af luftfartøjet, medens der om bedre prioriterede underpanthavere i løsøre antages at gælde den modsatte regel.

Efter sin formulering gælder bestemmelsen også danske luftfartøjer, navnlig under hensyn til ønskeligheden af at tilvejebringe en ensartet behandling af udenlandske panthavere i danske og i udenlandske luftfartøjer. En anden ordning ville kunne medføre, at rekvirenten kunne se sin fordel i at foretrække Danmark frem for andre stater som stedet for gennemførelsen af retsforfølgningen, hvorved man ville opnå et resultat, som i hvert fald er i strid med konventionens formål.

ad stk. 4. Spørgsmålet om, hvorledes der kan tilvejebringes sikkerhed for, at erstatningskrav for skade på personer og gods, som ikke befordres med luftfartøjet, ikke bliver økonomisk værdiløse som følge af, at den for skaden ansvarlige ikke vil eller kan betale erstatningen, har i adskillige år været et af de mest brændende problemer inden for luftretten. I 1952 blev der i Rom tilvejebragt en international konvention til afløsning af den tidligere Romkonvention af 1933, som tilstræbte en international regulering af de derhen hørende spørgsmål. Så længe den nævnte konvention ikke er tiltrådt af et tilstrækkeligt antal stater — hvorved bemærkes, at konventionen af 1933 kun blev ratificeret i meget begrænset omfang — har man anset det for nødvendigt at indføre en foreløbig bestemmelse til beskyttelse af de nævnte skadelidte, og konventionens art. VII (5) forfølger dette øjemed.

Beskyttelsen for erstatningskravene består deri, at de anerkendes som privilegerede frem for viljesbestemte panterettigheder og andre sikkerhedsrettigheder over luftfartøjer, som tilhører den for skaden ansvarlige, under forudsætning af, at det luftfartøj, mod hvilket kravet gøres gældende, er behæftet på tilsvarende måde som det skadevoldende. Dette privilegium kan udstrækkes til 20 pct. af auktionssummen med den følge, at den ringest prioriterede del af pantegælden måske forbliver udækket. — Forhold, der falder ind under bestemmelserne i lov nr. 123 af 7. maj 1937 om befordring med luftfartøj, omfattes ikke af bestemmelsen. — Ved „de sidstnævnte rettigheder“ forstås „de forud prioriterede rettigheder“.

Stk. 6 omfatter alene de i registreringslovens §§ 24 og 27 omhandlede reservedelslagre og forudsætter altså, at lageret er behæftet som tilbehør til et eller flere luftfartøjer. Efter sin formulering forudsætter bestemmelsen, at der er tale om udlæg alene i lageret, men på den anden side i hele dette, idet udlæg i dele af dette ikke kan finde sted, jfr. bemærkningerne til § 24 i udkast til lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer. I modsætning til, hvad der gælder i henhold til

stk. 4, tilkommer det i stk. 6 omhandlede privilegium ikke blot indehaverne af erstatningskrav for skade på personer eller gods, men alle kreditorer, som ikke i forvejen har sikkerhed i lageret. For den førstnævnte kreds af kreditorers vedkommende synes reglen rimeligt begrundet. Derimod kan der rejses en vis tvivl om dens berettigelse, forsåvidt angår andre kreditorer, men konventionen sonderer ikke mellem forskellige grupper af kreditorer, og da indehaverne af panterettigheder eller andre sikkerhedsrettigheder i luftfartøjer med tilhørende reservedelslagre må være forberedt på, at værdien af sikkerheden kan blive reduceret på den angivne måde, indeholder reglen ingen ubillighed overfor sådanne rettighedshavere. Privilegiet efter stk. 6 omfatter en trediedel af købesummen med fradrag af omkostninger. Hvorvidt det i det i stk. 4 omhandlede tilfælde også er tilladt at fradrage omkostningerne ved udfindelsen af det beløb, som skal fordeles mellem rettighedshaverne, stiller sig efter konventionen som usikkert, men må dog vistnok antages.

Til § 552, stk. 2.

Bestemmelsen svarer til konventionens art. VIII og kommer alene til anvendelse på udenlandske luftfartøjer, der er registreret i en konventionsstat.

Til § 555, stk. 2.

I lighed med, hvad der er fastsat med hensyn til skibe, har man anset det for rimeligt at henvise de her omhandlede tvistigheder til almindelig rettergang, så meget mere som den summariske fogedproces ikke kan anses for egnet til afgørelse af de komplicerede internationalprivatretlige problemer, som kan tænkes at ville opstå i forbindelse med tvistigheder om fordelingen af auktionsprovenuet.

Til § 592, stk. 1, jfr. § 593, stk. 3.

Bestemmelsen i § 593, stk. 3, svarer til konventionens art. VII (3), jfr. fristbestemmelsen i § 592, stk. 1. For andre luftfartøjer, herunder danske, må lovens almindelige bestemmelser om anke og kære være gældende.

Udkast til lov om ændring i lov nr. 146 af 13. april 1938 om gældsbreve.

§ 11, stk. 2 nr. 3 § 1.
lov nr. 146 af 13. april
1938 affattes således:

„3. gældsbreve, der giver pant i fast
ejendom eller registreret skib eller luft-
fartøj, medmindre der i gældsbrevet er

indføjet ordene „ikke til ordre" eller til-
svarende forbehold".

§ 2.
Denne lov træder i kraft

Bemærkninger til lovforslaget.

Der henvises til bemærkningerne ovenfor til
§§ 17 og 21 i udkast til lov om registrering af
rettigheder over luftfartøjer.

Oversættelse af konvention om international anerkendelse af rettigheder i luftfartøjer, indgået i Genève den 19. juni 1948.

Artikel I.

(1) De kontraherende stater forpligter sig til at anerkende

- a) ejendomsretten til luftfartøjer,
- b) retten til at erhverve et luftfartøj ved køb forudsat, at luftfartøjet allerede er i erhververens besiddelse,
- c) retten til at besidde et luftfartøj i medfør af en for 6 måneder eller længere indgået lejeaftale,
- d) panterettigheder og lignende rettigheder i luftfartøjer, der i henhold til aftale tjener til sikkerhed for betalingen af en forpligtelse, hvis beløb enten er fastsat til en bestemt sum eller med et vist maksimum,

såfremt de nævnte rettigheder

1. er stiftet i overensstemmelse med lovgivningen i den kontraherende stat, hvor luftfartøjet ved rettens stiftelse var registreret med hensyn til nationalitet,
2. er lovligt indført i et offentligt register i den stat, hvor luftfartøjet er indregistreret med hensyn til nationalitet.

Lovligheden af successive registreringer i forskellige stater skal afgøres i overensstemmelse med lovgivningen i den stat, hvor luftfartøjet på den tid, da hver enkelt registrering fandt sted, var registreret med hensyn til nationalitet.

(2) Ingen bestemmelse i denne konvention skal være til hinder for, at nogen kontraherende stats lovgivning anerkender andre rettigheder i luftfartøjer; men de kontraherende stater skal ikke tillade eller anerkende, at nogen ret får prioritet frem for de i stk. (1) omhandlede rettigheder.

Artikel II.

(1) Alle registreringer vedrørende samme luftfartøj skal fremgå af samme register.

(2) Hvor ikke andet er foreskrevet i denne konvention, skal virkningerne af registreringerne af de i art. 1 stk. (1) nævnte rettigheder i forhold til trediemand afgøres i overensstemmelse med lovgivningen i den kontraherende stat, i hvilken registreringen har fundet sted.

(3) En kontraherende stat kan forbyde registreringen af enhver ret, som ikke kan gyldigt stiftes i henhold til dens egen lovgivning.

Artikel III.

(1) Ethvert luftfartøjs nationalitetscertifikat skal indeholde oplysning om registreringsmyndighedens adresse.

(2) Enhver person skal være berettiget til fra registreringsmyndigheden at erholde verificerede afskrifter eller udskrifter af de registrerede oplysninger. Sådanne afskrifter eller udskrifter skal udgøre prima facie bevis for registrets indhold.

(3) Hvis lovgivningen i en kontraherende stat foreskriver, at indlevering af et dokument til registrering skal have samme retsvirkning som en registrering, skal dette også gælde inden for nærværende konventions område. I sådanne tilfælde skal der træffes de fornødne forholdsregler til sikring af, at dokumentet er tilgængeligt for offentligheden.

(4) For bistand ydet af registreringsmyndigheden kan en rimelig afgift kræves erlagt.

Artikel IV.

(1) Såfremt der til krav om

- a) godtgørelse for bjergning af et luftfartøj, eller
 - b) godtgørelse af ekstraordinære udgifter, som har været uomgængeligt nødvendige for at bevare luftfartøjet,
- i henhold til lovgivningen i den stat, hvor bjergnings- eller bevarelsesforanstaltning-

gerne er afsluttet, er knyttet ret over luftfartøjet, skal en sådan ret anerkendes af de kontraherende stater med fortrin frem for alle andre rettigheder over luftfartøjet.

(2) De i stk. (1) omtalte rettigheder skal fyldestgøres i omvendt orden af den, hvori de begivenheder er indtrådt, i forbindelse med hvilke rettighederne opstod.

(3) Enhver af de nævnte rettigheder kan noteres i registret inden 3 måneder efter afslutningen af bjergnings- eller bevarelsesforanstaltningerne.

(4) De nævnte rettigheder skal ikke anerkendes i de andre kontraherende stater efter udløbet af den i stk. (3) nævnte 3 måneders frist, medmindre der inden udløbet af denne

a) er foregået notering af retten i henhold til stk. (3), og

b) har fundet en fastsættelse af beløbet sted ved aftale, eller retslig forfølgning er indledt med hensyn til den nævnte ret. Forsåvidt angår retslig forfølgning skal værnetingets lovgivning være afgørende for, i hvilke tilfælde 3 måneders fristen kan afbrydes eller suspenderes.

(5) Denne artikel kommer til anvendelse uden hensyn til bestemmelserne i artikel 1 stk. (2).

Artikel V.

Den prioritet, som tilkommer en af de i artikel 1 stk. (1) d) nævnte rettigheder, omfatter alle de beløb, den tjener til sikkerhed for. Forsåvidt angår renter omfatter prioriteten dog kun de i løbet af de sidste tre år før indledningen af tvangsforfølgningen samt de under selve tvangsforfølgningen påløbne renter.

Artikel VI.

I tilfælde af arrest, eksekution eller tvangssalg med hensyn til et luftfartøj eller nogen ret over dette skal de kontraherende stater ikke være pligtige til i forhold til den kreditor, som foretager arresten eller eksekutionen, eller i forhold til erhververen at anerkende nogen af de i artikel 1 stk. (1) nævnte rettigheder eller en overførelse af en sådan ret, såfremt retten er stiftet eller overført af den person, mod hvem forfølgningen er rettet, efter at han er blevet vidende om salget eller eksekutionen.

Artikel VII.

(1) Fremgangsmåden ved tvangssalg af et luftfartøj bestemmes af lovgivningen i den kontraherende stat, hvor salget finder sted.

(2) Følgende regler skal dog iagttages:

a) Datoen og stedet for salget skal fastsættes mindst 6 uger i forvejen.

b) Den kreditor, som foretager udlægget, skal til retten eller anden kompetent myndighed afgive en verificeret udskrift af de med hensyn til luftfartøjet foretagne registreringer. Han skal foretage offentlig bekendtgørelse af salget på det sted, hvor luftfartøjet er registreret med hensyn til nationalitet, i overensstemmelse med den der gældende lovgivning mindst en måned forud for den fastsatte dag og skal i forbindelse hermed ved anbefalet brev, om muligt med luftpost, til de adresser, som fremgår af registret, meddele den registrerede ejer og indehaverne af registrerede rettigheder over luftfartøjet og af rettigheder, som er noteret i medfør af artikel 4, stk. (3), det forestående salg.

(3) Følgerne af ikke at iagttage de i foranstående stk. (2) fastsatte regler skal være de af lovgivningen i den kontraherende stat, hvor salget finder sted, fastsatte. Dog kan ethvert salg, der finder sted med tilfidesættelse af de nævnte bestemmelser, annulleres i henhold til en inden 6 måneder efter salgsdagen fremsat begæring fra enhver person, der lider tab som følge af en sådan overtrædelse.

(4) Intet tvangssalg kan fuldbyrdes, medmindre alle rettigheder, der er prioriteret forud for den forfølgende kreditors krav i medfør af nærværende konvention, og som er dokumenteret for den kompetente myndighed, dækkes gennem salgssummen eller anerkendes af erhververen som hvilende på luftfartøjet.

(5) Hvis et luftfartøj, på hvilket der i medfør af artikel I hæfter en ret, som tjener til sikkerhed for en forpligtelse, hvis beløb enten er fastsat til en bestemt sum eller med et vist maksimum, har forårsaget skade på person eller gods på jorden i den kontraherende stat, hvor tvangssalg finder sted, kan lovgivningen i denne stat foreskrive, at i tilfælde af, at det på-

gældende luftfartøj eller et andet luftfartøj som tilhører samme person og er behæftet med tilsvarende ret til fordel for samme kreditor, bliver genstand for retsforfølgning, skal

- a) bestemmelserne i foranstående stk. (4) ikke have nogen virkning i forhold til skadelidte eller dennes successorer, såfremt denne eller disse foretager retsforfølgning,
- b) ingen af de i artikel I omhandlede rettigheder, der tjener til sikkerhed for en forpligtelse, hvis beløb enten er fastsat til en bestemt sum eller med et vist maksimum, og som hæfter på luftfartøjet, kunne gøres gældende over for skadelidte eller dennes successorer udover et beløb, der svarer til 80 pct. af salgssummen.

Disse bestemmelser kommer dog ikke til anvendelse, når tilstrækkelig og effektiv forsikring er tegnet af den for luftfartøjet ansvarlige bruger eller på hans vegne hos en stat eller et forsikringsselskab i nogen stat til dækning af sådan skade på person eller gods.

Hvis lovgivningen i den kontraherende stat, hvor salget finder sted, ikke fastsætter anden grænse, skal forsikringen anses for tilstrækkelig, forsåvidt angår foranstående bestemmelse, såfremt forsikringssummen svarer til værdien af det luftfartøj som nyt, hvori eksekution er foretaget.

(6) Omkostningerne, der lovligt kan kræves dækket ifølge lovgivningen i den kontraherende stat, hvor salget finder sted, og som er afholdt i kreditorernes fælles interesse under den tvangsforfølgning, som har ført til salg, skal betales af salgsprøvet før noget andet krav, herunder sådanne som har fortrin i medfør af artikel IV.

Artikel VIII.

Tvangssalg af et luftfartøj i medfør af artikel VII skal bevirke, at ejendomsretten til luftfartøjet overgår frit for alle sådanne behæftelser, som ikke overtages af hververen.

Artikel IX.

Bortset fra tvangssalg i medfør af artikel VII kan ingen overførelse fra nationalitets- eller rettighedsregistret i en kontra-

herende stat til det tilsvarende register i en anden kontraherende stat finde sted, medmindre alle indehavere af registrerede rettigheder er fyldestgjort eller meddeler samtykke til overførelsen.

Artikel X.

(1) Hvis en i artikel I omtalt registreret ret over et luftfartøj, som tjener til sikkerhed for betalingen af en forpligtelse, hvis beløb enten er fastsat til en bestemt sum eller med et vist maksimum, i overensstemmelse med lovgivningen i den kontraherende stat, hvor luftfartøjet er registreret med hensyn til nationalitet, omfatter reservedele, der er oplagret på et eller flere nærmere angivne steder, skal en sådan ret anerkendes af alle kontraherende stater, så længe reservedelene forbliver på dette eller disse steder, såfremt en passende offentlig bekendtgørelse, der angiver rettens art, den berettigedes navn og adresse og det register, hvor retten er registreret, findes på det sted, hvor reservedelene er anbragt, for at oplyse trediemand om, at de pågældende reservedele er behæftede.

(2) En fortegnelse, der angiver reservedelens art og omtrentlige antal, skal vedføjes til eller optages i det registrerede dokument. Reservedelene kan erstattes med andre lignende, uden at dette berører kreditors ret.

(3) Bestemmelserne i artikel VII stk. (1) og (4) samt art. VIII finder anvendelse på tvangssalg af reservedele. Hvor den kreditor, som foretager tvangsforfølgning, ikke har nogen sikkerhed i dem, skal bestemmelsen i artikel VII stk. (4) forsåvidt komme til anvendelse, som et salg herefter kan finde sted, såfremt der afgives et bud, der ikke er mindre end $\frac{2}{3}$ af reservedelens værdi, således som denne er fastsat af sagkyndige, der udmeldes af den myndighed, som foretager salget. Endvidere kan den kompetente myndighed til fordel for den kreditor, som har foretaget eksekutionen, begrænse det beløb, som skal tilfalde de foranstående rettighedshavere, til $\frac{2}{3}$ af salgssummen med fradrag af de i artikel VII stk. (6) omhandlede omkostninger.

(4) Forsåvidt angår denne artikel betyder „reservedele“ dele af luftfartøjer, motorer, propeller, radioapparater, instrumenter, ind-

retninger og tilbehør samt dele af sådanne og overhovedet alle andre genstande af enhver art, der opbevares med henblik på anbringelse i luftfartøjer til erstatning for dele eller genstande, der fjernes derfra.

Artikel XI.

(1) Bestemmelserne i denne konvention skal i enhver kontraherende stat komme til anvendelse på alle luftfartøjer, som er registreret med hensyn til nationalitet i en anden kontraherende stat.

(2) Enhver kontraherende stat skal ligeledes, forsåvidt angår de i denne med hensyn til nationalitet registrerede luftfartøjer anvende

- a) bestemmelserne i artiklerne II, III og IX, samt
- b) bestemmelserne i artikel IV, medmindre bjergnings- eller bevarelsesforanstaltningerne er tilendebragt inden for dens eget territorium.

Artikel XII.

Ingen bestemmelse i denne konvention skal være til hinder for, at nogen kontraherende stat bringer sine love om indvandring, told og luftfart til anvendelse på et luftfartøj.

Artikel XIII.

Denne konvention kommer ikke til anvendelse på luftfartøjer, der benyttes til militær-, told- og polititjeneste.

Artikel XIV.

Til gennemførelse af bestemmelserne i denne konvention kan de kompetente judicielle og administrative myndigheder i de kontraherende stater træde i direkte forbindelse med hinanden med de indskrænkninger, som deres egen lovgivning måtte fastsætte.

Artikel XV.

De kontraherende stater skal træffe sådanne foranstaltninger, som er fornødne til at gennemføre bestemmelserne i denne konvention og skal straks underrette ICAO's generalsekretær om sådanne foranstaltninger.

Artikel XVI.

Forsåvidt angår denne konvention skal ordet „luftfartøj" indbefatte skroget, motorer, propeller, radioapparater og alle andre genstande, der skal tjene til at benyttes i luftfartøjet, hvad enten de er indføjede i dette eller midlertidig adskilt fra det.

Artikel XVII.

Såfremt et selvstændigt nationalitetsregister føres i noget territorium, for hvis forhold til udlandet en kontraherende stat er ansvarlig, skal henvisninger i denne konvention til den kontraherende stats lovgivning forstås som henvisninger til det pågældende territoriums lovgivning.

(Artikel XVIII—XXIII indeholder bestemmelser om ikrafttræden, opsigelse m. v.).

Lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer.

VI FREDERIK DEN NIENDE, af Guds Nåde Konge til Danmark, de Venders og Goters, Hertug til Slesvig, Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Oldenburg, gør vitterligt:
Folketinget har vedtaget og Vi ved Vort samtykke stadfæstet følgende lov:

Kapitel 1.

§ 1. Rettigheder over luftfartøjer, som er indført i det i luftfartsloven omhandlede nationalitetsregister, skal registreres for at opnå beskyttelse over for aftaler om luftfartøjet og mod retsforfølgning. Registreringen sker ved indførelse i et for hele riget fælles rettighedsregister, der føres af Københavns byret.

Stk. 2. Den ret, der skal kunne fortrænge en uregistreret ret, skal selv være registreret og erhververen ifølge aftale i god tro.

Stk. 3. Hvis indehaveren af en registreret ret over et luftfartøj er eller bliver umyndiggjort, skal dette registreres, for at umyndigheden skal kunne gøres gældende over for aftaler vedrørende luftfartøjet, som i god tro indgås med den umyndige. Tilsvarende regler gælder om lavværgemål.

§ 2. Et privat dokument skal for at kunne registreres efter sit indhold gå ud på at fastslå, stifte, forandre eller ophæve en af følgende rettigheder:

- 1) ejendomsretten, hvad enten den er ubetinget eller betinget af købesummens betaling eller af andre omstændigheder,
- 2) lejerettigheder, når disse er indrømmet for et tidsrum af 6 måneder eller mere,
- 3) panterrettigheder og lignende sikkerhedsrettigheder over luftfartøjer, der i henhold til aftale tjener til sikkerhed for opfyldelsen af en forpligtelse, hvis beløb enten er fastsat til en bestemt sum eller med et vist maksimum. Panterrettigheder og sikkerhedsrettigheder, som ikke i forvejen er anerkendt i dansk ret, kan kun

registreres, såfremt de opfylder de foranstående betingelser og af justitsministeren er godkendt til registrering.

§ 3. Er en panteret eller lignende sikkerhedsret registreret, er fornyet registrering uformøden i tilfælde af rettens overførelse.

§ 4. Fortrinsret for krav på offentlige afgifter i her i landet registrerede luftfartøjer er gyldig i forhold til tredjemand uden registrering, såfremt fortrinsretten følger af dansk ret.

§ 5. De i luftfartsloven omhandlede krav på bjærgeløn og på godtgørelse for udgifter til luftfartøjets bevaring er sikret ved pant i luftfartøjet.

Stk. 2. Sådan panteret har fortrin fremfor alle andre rettigheder i luftfartøjet. Panterretten bortfalder, såfremt den ikke er registreret inden 3 måneder efter kravets opståen.

Stk. 3. Findes der flere rettigheder af den nævnte art, bliver de at fyldestgøre i omvendt rækkefølge af de begivenheder, der har affødt dem.

§ 6. Andre lovbestemte sikkerhedsrettigheder end de i 5 omhandlede kan ikke registreres.

§ 7. Dokumenter, der indleveres til registrering, indføres samme dag, som de anmeldes, i en dagbog med oplysning om, hvilket luftfartøj anmeldelsen vedrører — herunder dets registreringsmærke — rettens art samt anmelderens navn og bopæl.

Retten skal afvise dokumenter, der ikke opfylder de i medfør af § 16 fastsatte betingelser for at blive registreret. Dokumentet forsynes med påtegning om, hvornår indførelsen har fundet sted.

§ 8. Efter indførelsen i dagbogen undersøges, hvorvidt dokumentet kan registreres. Angår dokumentet en ret, som ikke kan registreres i medfør af de foranstående bestemmelser, eller har anmelderen ikke tilvejebragt de fornødne bevisligheder for sin ret til at kræve registrering, afvises det fra registret og slettes i dagbogen. Retten kan dog fastsætte en frist for tilvejebringelse af de nævnte bevisligheder, således at afvisning først finder sted, når bevislighederne ikke foreligger inden udløbet af denne frist. Dokumentet indføres da i registret med angivelse af den fastsatte frist.

Stic. 3. Indførelsen i registret eller dokumentets afvisning skal ske snarest muligt og senest inden 10 dage efter anmeldelsen til registrering.

§ 9. Registrering af ejendomsretten til et luftfartøj, der er optaget i rettighedsregistret eller et tilsvarende register i en stat, der har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, kan ske på grundlag af:

- 1) overdragelsedokument, der fremtræder som udstedt af den, der ifølge vedkommende register er beføjet til at råde over luftfartøjet, eller som udstedt med hans samtykke, eller
- 2) skifteretsattest, hvorefter den, hvis ret begæres registreret, har fået den registrerede ejers bo udleveret til hensiden i uskiftet bo eller til privat skifte, eller
- 3) udskrift af dom eller anden offentlig retshandling, hvorved den, hvis ret begæres registreret, har fået ejendomsretten til luftfartøjet tillagt eller fastslået i forhold til den registrerede ejer.

Stk. 2. Er luftfartøjet ikke optaget i rettighedsregistret eller et tilsvarende register i udenlandsk konventionsstat, kan registrering af ejendomsretten ske på grundlag af bevis for, at den, hvis ret begæres registreret, har ladet luftfartøjet bygge for sin regning eller, hvis luftfartøjet er erhvervet på anden måde, en efter rettens skøn tilstrækkelig dokumentation for, at luftfartøjet er erhvervet på den angivne måde.

§ 10. Registrering af andre rettigheder kan ske på grundlag af:

- 1) dokument vedrørende rettigheden, der fremtræder som udstedt af den, der ifølge rettighedsregistret — eller ved pantrettigheder ifølge transport — er beføjet til at råde over den pågældende ret, eller som udstedt med hans samtykke, eller
- 2) udskrift af dom, udlæg eller anden offentlig retshandling, hvorved den, hvis ret begæres registreret, har fået rettigheden tillagt eller fastslået i forhold til den ifølge bestemmelserne i nr. 1 beføjede.

Stk. 2. Registrering af de i § 5 nævnte panterettigheder kan, hvis retten og dens beløb ikke er fastslået ved dom eller overenskomst, ske på grundlag af dokumentation for, at der er indledt retsforfølgning mod den registrerede ejer til rettens gennemførelse. Af dokumentationen skal fremgå, for hvilket beløb retsforfølgning er indledet.

§ 11. Hvis et i nationalitetsregistret indført luftfartøj sælges ved tvangsauktion eller overtages ved en umiddelbar fogedforretning, skal fogeden straks sende retten meddelelse herom til notering i registret. Tages ejerens bo under konkursbehandling eller anden offentlig skiftebehandling, påhviler det skifteretten (eksekutor) at foranledige dette noteret i registret.

Stk. 2. Samme meddelelespligt påhviler værger, såfremt en mindreårig ved arv eller på anden måde erhverver et luftfartøj. Meddelelsen skal indeholde oplysning om den mindreåriges fødselsdato.

§ 12. Foreligger der ingen hindring for registreringen af det anmeldte dokument, indføres dette i registret og forsynes med påtegning om registreringen. Har et dokument ikke angivet den berettigedes prioritetsstilling eller angivet denne på en mod registrets indhold stridende måde, eller er der mindre uoverensstemmelser mellem dokumentets indhold og de forelagte bevisligheder eller registrets indhold, meddeles der dokumentet anmærkning herom, og anmærkningens indhold indføres i registret.

§ 13. I rettighedsregistret har hvert luftfartøj sit blad, ordnet efter dets registre-

ringsnummer i nationalitetsregistret. Hvert blad inddeles i 3 afdelinger, indeholdende henholdsvis 1) adkomster, 2) panterrettigheder og andre sikkerhedsrettigheder, herunder ejendomsforbehold, og 3) forkøbsrettigheder, lejerrettigheder og andre rettigheder.

Stk. 2. Ved registreringen indføres en kortfattet angivelse af dokumentets indhold i registret, hvoraf skal fremgå udstederens og rettighedshaverens navn og bopæl, rettens art, herunder til hvilke betingelser eller tidsfrister den måtte være knyttet, samt hvornår dokumentet er udstedt og anmeldt til registrering. For panterrettigheders og andre sikkerhedsrettigheders vedkommende oplyses tillige gældens beløb eller størsteløb samt pantebrevets prioritetsstilling, og om retten tillige omfatter reservedele, jfr. § 24.

§ 14. Afgørelser vedrørende registreringen kan påkæres til østre landsret inden to uger efter, at afgørelsen er meddelt vedkommende. Justitsministeren kan, når omstændighederne taler derfor, senere, dog ikke efter 6 måneders forløb, tillade, at kæreskrift indgives inden 2 uger efter tilrådelsens meddelelse. Rejses kære, indføres straks bemærkning herom i dagbog eller register.

Stk. 2. Justitsministeren kan undtagelsesvis, dog ikke efter 6 måneders forløb, tillade, at landsrettens afgørelse indbringes for højesteret inden 2 uger efter tilladelsens meddelelse.

§ 15. Af det registrerede dokument henlægges en genpart i registrets arkiv, forsynet med samme påtegning, som er meddelt det registrerede dokument.

§ 16. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om førelsen af rettighedsregistret og om offentliggørelse af det registrerede, om, hvilke oplysninger om luftfartøjet der skal meddeles, forinden registrering kan finde sted, og hvilke bevisligheder der i øvrigt skal medfølge ved et dokumentes anmeldelse til registrering. Justitsministeren kan endvidere fastsætte bestemmelser om dokumenternes form og om,

hvilke krav der skal stilles med hensyn til beviset for udstederens identitet og myndighed og beviset for ægtheden af dokumentet og de forelagte bevisligheder.

§ 17. Til udslettelse af registret af en registreret ret kræves samtykke af den, der i registret står indført som berettiget, eller bevis for, at retten er bortfaldet ifølge sit indhold eller ved dom eller anden offentlig retshandling.

Stk. 2. Til udslettelse af pantebreve kræves fremlæggelse af pantebrevet i kvitteret stand eller bevis for, at panteretten er ophørt ifølge retsbeslutning.

Stk. 5. Udslettelse sker ved, at den pågældende indførsel i registret overstreges, dog således at dens oprindelige indhold stadig er læseligt.

§ 18. Retten er pligtig på begæring at meddele udskrifter af registret og dagbogen eller udskrifter af de registrerede og til dagbogen anmeldte dokumenter mod et af justitsministeren fastsat gebyr. Rigtigheden af sådanne udskrifter og afskrifter skal være bekræftet ved rettens underskrift. Indtil udskriftens eller afskriftens urigtighed godtgøres, afgiver rettens underskrift bevis for dens rigtighed.

§ 19. Når et luftfartøj udgår af nationalitetsregistret, bliver det også at slette i rettighedsregistret. Såfremt der i nationalitetsregistret gøres anmærkning om et forhold, der ville have medført udslettelse i tilfælde af, at der ikke på luftfartøjet hvilede registrerede rettigheder, foretages tilsvarende notering i rettighedsregistret.

§ 20. Hvor intet andet er bestemt, regnes registreringens retsvirkninger fra den dag, da dokumentet anmeldes til registrering. Dokumenter, der anmeldes samme dag, ligestilles.

Stk. 2. Rettigheder af den i § 2 omhandlede art over et luftfartøj, der hidtil har været registreret i en stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, bevarer dog deres hidtidige prioritetsstilling, når luftfartøjet overføres til registret her i landet. De nævnte rettigheder skal indføres

i registret samtidig med, at adkomsten registreres.

§ 21. Når et dokument er registreret, kan ingen indsigelse fremsættes mod dets gyldighed over for godtroende erhververe ifølge registreret aftale. Dog bevares den indsigelse, at dokumentet er falsk eller forfalsket, eller at dets udstedelse retsstridigt er fremkaldt ved personlig vold eller trussel om øjeblikkelig anvendelse af sådan, eller at udstederen af dokumentet var umyndig ved udstedelsen. Har luftfartøjet tidligere været indført i rettighedsregistret i en stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, medfører indførelsen af luftfartøjet i det danske rettighedsregister ikke, at de indsigelser, som hidtil har kunnet fremsættes over for godtroende erhververe af luftfartøjet eller af registrerede rettigheder over dette, bortfalder.

§ 22. De i §§ 2 og 5 omhandlede rettigheder omfatter tillige det i luftfartøjet anbragte tilbehør, herunder motorer, propeller, radioudstyr, instrumenter samt tilbehør af den nævnte art, der midlertidigt er adskilt fra luftfartøjet.

Stk. 2. Særlige rettigheder kan ikke stiftes eller forbeholdes med hensyn til sådant tilbehør eller sådanne dele af et luftfartøj, som omhandles i stk. 1.

§ 23. Er flere luftfartøjer under ét stillet til sikkerhed for samme fordring, hæfter hvert af dem for hele pantesummen.

Stk. 2. Pantsætning eller anden sikkerhedsstillelse af en anpart i et luftfartøj kan ikke registreres.

§ 24. En panteret eller lignende sikkerhedsret, som tillige omfatter reservedele, der tilhører luftfartøjets ejer og ikke i forvejen er særskilt behaltet, kan registreres, når reservedelene er oplagret her i riget eller i en stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, og deres art, omtrentlige antal og opbevaringsstedet angives i dokumentet eller et til dette knyttet bilag. Ved ethvert sådant lager skal findes et opslag, hvoraf fremgår behæftelsen og kreditors navn, samt hvor retten er registreret.

Stk. 2. Har en sådan pantsætning fundet sted, er pantsætterten pligtig at drage omsorg for, at lagerets størrelse ikke forringes væsentligt. Retsforfølgning imod dele af lageret kan ikke finde sted uden samtykke af bedre prioriterede rettighedshavere.

Stk. 3. Sikkerhedsretten i reservedelslageret bortfalder senest tre måneder efter, at den er ophørt for luftfartøjets vedkommende, medmindre indehaveren af sikkerhedsretten inden udløbet af dette tidsrum har indledt retsforfølgning i anledning af sit krav og uden uforholdent ophold fremmer denne til opnåelse af fyldestgørelse.

Stk. 4. Til reservedele henregnes dele af luftfartøjer, motorer, propeller, radioudstyr, instrumenter og andre ting, som opbevares med det formål at anbringes i luftfartøjer til erstatning for dele eller tilbehør, som udskiftes.

§ 25. Med hensyn til adgangen til fyldestgørelse for panthavere og indehavere af lignende sikkerhedsrettigheder over luftfartøjer fremfor andre fordringshavere finder i øvrigt de om panterrettigheder i fast ejendom gældende regler tilsvarende anvendelse med de lempelser, som følger af sådanne sikkerhedsrettigheders særlige natur.

Stk. 2. Bestemmelserne i tinglysningslovens § 40 finder tilsvarende anvendelse.

Kapitel 2.

Særlige regler om udenlandske luftfartøjer.

§ 26. Om rettigheder over luftfartøjer, der er indregistreret i en stat, der har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, gælder bestemmelserne i §§ 22, 27-30 og 33-35.

§ 27. Under forudsætning af, at den pågældende ret er stiftet i overensstemmelse med de herom gældende regler i den stat, i hvis nationalitetsregister luftfartøjet dengang var indført, og retten er lovligt optaget i et offentligt register i en stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, nyder følgende rettigheder beskyttelse her i riget:

- 1) ejendomsretten til et luftfartøj,
- 2) retten for besidderen af et luftfartøj til at erhverve dette ved køb,

- 3) lejeretten med hensyn til et luftfartøj, såfremt den er indrømmet for et tidsrum af mindst 6 måneder, og
- 4) panterettigheder og lignende sikkerhedsrettigheder over luftfartøjer, der i henhold til aftale tjener til sikkerhed for opfyldelsen af en forpligtelse, hvis beløb er fastsat til en bestemt sum eller med et vist maksimum. For så vidt angår renter, gælder beskyttelsen dog kun sådanne, som er påløbet i et tidsrum af indtil 3 år før retsforfølgningens begyndelse eller under selve retsforfølgningen.

Stk. 2. Eetsbeskyttelsens indhold afgøres, hvor intet andet er fastsat i denne lov eller retsplejeloven med hensyn til de i § 26 omhandlede luftfartøjer, i overensstemmelse med de herom gældende regler i den stat, hvor retten er registreret.

Stk. 3. Såfremt rettigheder af den i stk. 1 under nr. 1-4 nævnte art med hensyn til samme luftfartøj er blevet registreret i forskellige stater, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, bliver lovligheden af hver enkelt registrering at afgøre efter lovgivningen i den stat, i hvis nationalitetsregister luftfartøjet dengang var indført.

Stk. 4. Er et her i riget beroende lager af reservedele stillet til sikkerhed i forbindelse med et eller flere luftfartøjer, som er optaget i nationalitetsregistret i en stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, må reglerne i § 24, stk. 1, være iagttaget.

§ 28. Har ejeren af et luftfartøj overdraget dette eller stiftet nogle af de i § 27, stk. 1 under nr. 2-4 nævnte rettigheder, eller har indehaveren af en af disse rettigheder overdraget samme til tredjemand, vidende om, at henholdsvis luftfartøjet eller den nævnte ret var gjort til genstand for arrest, eksekution eller tvangs salg, tilkommer der ikke erhververen nogen retsbeskyttelse over for den kreditor, som foretager retsforfølgningen, eller over for køberen ved tvangs salget.

§ 29. Er der opstået krav på bjærgeløn eller på godtgørelse for ekstraordinære udgifter, som har været uomgængeligt nødvendige for at bevare luftfartøjet, og de pågældende foranstaltninger er afsluttet i en stat, som har tiltrådt Genèvekonventio-

nen af 1948, og kravet ifølge de i denne stat gældende regler er sikret ved pant i luftfartøjet, tilkommer der sådan panteret fortrin fremfor de i § 27 nævnte rettigheder.

Stk. 2. Hvilke der flere sådanne rettigheder på luftfartøjet, bliver de at fyldestgøre i omvendt rækkefølge af de begivenheder, der har affødt dem.

Stk. 3. Er der forløbet 3 måneder efter afslutningen af de i stk. 1 nævnte foranstaltninger, bortfalder retten, medmindre den er noteret i rettighedsregistret og kravets størrelse er fastslået ved parternes overenskomst eller retsforfølgning er indledet. Hvorvidt den nævnte 3 måneders frist kan afbrydes eller suspenderes, beror på lovgivningen i det land, hvor retsforfølgning er indledet.

§ 30. Hvilke der i øvrigt nogen ret på et luftfartøj, der er indregistreret i en stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, står den tilbage for de i § 27 nævnte rettigheder, selv om den i vedkommende stat måtte være bedre prioriteret end disse.

Stk. 2. Om gennemførelse af erstatningskrav for skade, tilføjede personer eller gods her i riget af udenlandske luftfartøjer, ved retsforfølgning imod sådanne, gælder reglerne i retsplejelovens § 551, stk. 4 og 5.

Kapitel 3.

§ 31. For registrering af ejendomsretten til et luftfartøj betales en afgift på 200 kr.

Stk. 2. For andre registreringer, herunder udslettelser, betales en afgift af 100 kr. for hvert luftfartøj, registreringen vedrører.

Stk. 3. For udslettelse af panterettigheder, der ikke har opnået dækning ved tvangsauktion, svares ingen afgift.

§ 32. Afgiftspligten indtræder ved anmeldelsen. Afgiften kan kræves forudbetalt. Afvises et dokument, tilbagebetales afgiften.

Stk. 2. Ansvarlig for afgiftens berigtigelse er den, der begærer registrering, hvad enten han optræder i egen interesse eller som befuldmægtiget for den interesserede. I sidste fald er tillige den interesserede ansvarlig.

Kapitel 4.

§ 33. Ved en stat, som har tiltrådt Genèvekonventionen af 1948, forstås i denne lov en stat, som har tiltrådt den i Genève den 19. juni 1948 afsluttede konvention om international anerkendelse af rettigheder over luftfartøjer, eller et område, hvis forhold til udlandet varetages af en sådan stat, medmindre denne måtte særligt have undtaget det pågældende område fra konventionens regler.

§ 34. Bestemmelserne i denne lov skal ikke være til hinder for anvendelse af de retsmidler, som er hjemlet i lovgivningen om told og luftfart samt indrejse her til landet.

§ 35. Loven kommer ikke til anvendelse på luftfartøjer, som anvendes til militær-, told- eller polititjeneste.

§ 36. Justitsministeren kan for Grønlands vedkommende fastsætte sådanne ændringer i de foranstående bestemmelser, som måtte være hensigtsmæssige under hensyn til de særlige forhold i denne landsdel.

§ 37. Tidspunktet for lovens ikrafttræden fastsættes ved kgl. anordning.

Stk. 2. Loven gælder ikke for Færøerne, men den kan efter forhandling med det færøske hjemmestyre ved kgl. anordning sættes i kraft på øerne med de ændringer, som måtte være hensigtsmæssige under hensyn til de særlige færøske forhold.

Givet få Amalienborg, den 31. marts 1960.

Under Vor Kongelige Hånd og Segl.

FREDERIK R.

Hans Hækkerup.

