



Luftfartens lagar

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2009/10:95 Luftfartens lagar och två motioner som väckts med anledning av propositionen.

I propositionen föreslås en helt ny luftfartslag som ska ersätta 1957 års luftfartslag. Genom den nya luftfartslagen sker en generell anpassning av luftfartens regler med anledning av det svenska medlemskapet i Europeiska unionen. Den nya luftfartslagen innebär bl.a. en uppdatering och modernisering av normgivningsbemyndigandena. Ett kapitel, 9 kap., samt bilagan i dagens luftfartslag bryts ut och får bilda en egen lag, lagen om luftfartstransporter.

Den nya lagstiftningen innebär vidare att uppdelningen av flygplatser i allmänna flygplatser och enskilda flygplatser slopas, liksom att bestämmelser som i dag lägger vissa hinder mot konkurrens för den lokala flygtrafikledningen tas bort. Dagens onykterhetsbrott vid luftfart ges en egen brottsbenämning och delas in i två grader: flygfylleri och grovt flygfylleri. Vidare införs en nollgräns för narkotika. För att komma till rätta med de ökade problemen med s.k. oregerliga passagerare föreslås att den passagerare som inte åttlyder vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord ska kunna dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Lagstiftningen är avsedd att träda i kraft den 1 september 2010.

Utskottet föreslår att riksdagen, med vissa lagtekniska justeringar, antar lagförslagen och avslår motionsyrkandena.

I betänkandet finns två reservationer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Allmän bakgrund	5
Utskottets överväganden	11
Allmänna överväganden	11
Tillståndsprövning av flygplatser	11
Konkurrens inom flygtrafikledningstjänsten	14
Lagförslagen i övrigt	17
Reservationer	20
1. Tillståndsprövning av flygplatser, punkt 1 (s, v, mp)	20
2. Konkurrens inom flygtrafikledningstjänsten, punkt 2 (s, v, mp)	20
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	22
Propositionen	22
Följdmotionerna	23
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	24
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets lagförslag	130
<i>Bilaga 4</i>	
Trafikutskottets yttrande	135

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Tillståndsprövning av flygplatser

Riksdagen antar 6 kap. 5 och 6 §§ regeringens förslag till luftfartslag. Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:95 i denna del och avslår motion 2009/10:C10 yrkande 2.

Reservation 1 (s, v, mp)

2. Konkurrens inom flygtrafikledningstjänsten

Riksdagen antar 6 kap. 13 § regeringens förslag till luftfartslag. Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:95 i denna del och avslår motionerna 2009/10:C9 och 2009/10:C10 yrkande 1.

Reservation 2 (s, v, mp)

3. Lagförslagen i övrigt

Riksdagen

– dels antar regeringens förslag till

- a. luftfartslag,
- b. lag om ändring i lagen (2004:669) om ändring i luftfartslagen (1957:297),
- c. lag om ändring i luftfartslagen (2010:000),
- d. lag om lufttransporter,
- e. lag om ändring i miljöbalken,
- f. lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg,
- g. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.,
- h. lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45),
- i. lag om ändring i lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m.,
- j. lag om ändring i lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning,
- k. lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov,
- l. lag om ändring i lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd med den ändringen att 1 § får den lydelse som utskottet föreslår i bilaga 3,
- m. lag om ändring i passlagen (1978:302),
- n. lag om ändring i minerallagen (1991:45),
- o. lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor,
- p. lag om ändring i ordningslagen (1993:1617),
- q. lag om ändring i lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation,
- r. lag om ändring i lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m.,
- s. lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken,
- t. lag om ändring i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor,

- u. lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)
i den mån lagförslagen inte omfattas av det som utskottet föreslagit
under punkterna 1–2,
- dels antar det av utskottet i bilaga 3 framlagda förslaget till lag
om ändring i lagen (2010:40) om ändring i lagen (2001:558) om väg-
trafikregister,
 - dels antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen
(2001:558) om vägtrafikregister med den ändringen att 5 § får den
lydelse som utskottet föreslår i bilaga 3.
- Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:95 i denna del.

Stockholm den 18 maj 2010

På civilutskottets vägnar

Carina Moberg

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Carina Moberg (s), Inger René (m), Eva Bengtson Skogsberg (m), Lennart Pettersson (c), Jan Ertsborn (fp), Hillevi Larsson (s), Christine Jönsson (m), Gunnar Sandberg (s), Yvonne Andersson (kd), Eva Sonidsson (s), Lars Tysklind (fp), Jan Lindholm (mp), Katarina Brännström (m), Patrik Forslund (m), Fredrik Lundh Sammeli (s), LiseLotte Olsson (v) och Hans Unander (s).

Allmän bakgrund

Inledning

Lufträtten består i Sverige av ett antal specialförfattningar. De viktigaste av dessa är luftfartslagen (1957:297) och luftfartsförordningen (1986:171).

Karakteristiskt för lufträtten är att den har en utpräglad internationell karaktär. För att flyget ska kunna fylla sin uppgift i den internationella samfärdselns tjänst krävs gemensamma internationella regler. Sådana regler har kontinuerligt utarbetats sedan början av 1900-talet. Utformningen av den svenska luftfartslagstiftningen är i stor utsträckning beroende av de internationella åtaganden som Sverige har gjort. Mot bakgrund av den stora internationella anslutning vissa konventioner har fått överensstämmelse med nationella luftfartslagstiftningarna till stor del med varandra.

Under senare år har svensk lufträtt även påverkats av den europeiska integrationen. Detta har skett genom att EU:s regelverk har blivit tillämpligt på svensk luftfart vid olika tidpunkter och i olika omfattning, först genom ett särskilt avtal mellan Sverige, Norge och EEG, därefter genom avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och slutligen genom Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

Vissa internationella konventioner

Chicagokonventionen från 1944 är den centrala konventionen på lufträttens område. Denna konvention, som utgör grunden för det internationella samarbetet inom luftfarten, har i stort sett universell anslutning. I september 2009 hade 190 länder anslutit sig (SÖ 1946:2). Konventionen innehåller de egentliga bestämmelserna om luftfart. Inledningsvis ges uttryck åt den vedertagna principen att varje stat har full och uteslutande suveränitet över sitt eget luftterritorium. Vidare finner man de regler som behandlar rätten att flyga över andra fördragsslutande staters territorium. I konventionen regleras även den Internationella civila luftfartsorganisationen (International Civil Aviation Organization, ICAO). Organisationen utgör ett fackorgan till FN och fastställer normer och rekommendationer för medlemsstaterna.

Samtidigt med Chicagokonventionen undertecknades *Transitöverenskommelsen* (International Air Services Transit Agreement) som bl.a. reglerar rätten att flyga över annan av konventionen och överenskommelsen bunden stats territorium och rätten att landa för andra än trafikmässiga ändamål i annan av konventionen och överenskommelsen bunden stats område. Transitöverenskommelsen med 129 anslutna stater (i september 2009) är av stor vikt för den internationella regelbundna luftfarten (SÖ 1945:3).

År 1929 antogs *Warszawakonventionen* om fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran (SÖ 1937:19). I september 2009 hade 152 stater anslutit sig till konventionen. Den gäller

internationella lufttransporter som utförs av ett lufttrafikföretag eller som mot ersättning utförs av någon annan. I konventionen regleras frågan om fraktförarens ansvar för skador på passagerare, resgods och gods. Konventionen har ändrats vid ett flertal tillfällen. År 1955 tillkom det s.k. Haag-protokollet enligt vilket bl.a. ansvarsbegränsningsbeloppet vid personskada fördubblades (SÖ 1963:40). I september 2009 hade 137 stater anslutit sig till protokollet.

I mitten av 1990-talet inleddes ett arbete inom ICAO i syfte att ersätta det s.k. Warszawasystemet med en ny konvention. Resultatet av detta arbete är 1999 års *Montrealkonvention* om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter. Sverige har tillträtt konventionen, som har införlivats med svensk rätt genom bl.a. ändringar i 9 kap. luftfartslagen. EU har anslutit sig till konventionen, vilket bl.a. har föranlett ändringar i rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretagens skadeståndsansvar vid olyckor. Förutom Sverige och EU har 95 stater (i maj 2010) anslutit sig till konventionen.

Frågan om internationellt erkännande av rätt till luftfartyg blev tidigt föremål för uppmärksamhet. ICAO slutförde 1948 arbetet med den s.k. inskrivningskonventionen eller *Genèvekonventionen* (SÖ 1955:36). 89 stater har anslutit sig (i maj 2010). I konventionen regleras främst frågan om vilka rättigheter i ett luftfartyg som konventionsstaterna ska erkänna.

Genom 1960 års *Eurocontrolkonvention* skapades en europeisk organisation för luftfartens säkerhet (Eurocontrol) som Sverige är medlem i sedan 1995 (SÖ 1995:81). Sammanlagt har 38 stater tillträtt konventionen (i maj 2010). Eurocontrols främsta uppgift är att värna om flygsäkerheten, och detta görs bl.a. genom att Eurocontrol har till uppgift att få till stånd en harmonisering och integrering av medlemsstaternas flygtrafikledningssystem.

Lufträtten på EU-nivå

I mitten på 1980-talet lades den gemensamma luftfartspolitikerna inom EU fast, och den har gått ut på att avreglera luftfarten inom unionen och att stärka konkurrensen. Detta skedde genom antagandet av främst förordningar i tre åtgärds paket mellan åren 1987 och 1992.

Gemensamma regler för den civila luftfarten infördes 2002 (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 1592/2002). Det främsta målet med förordningen var att införa och upprätthålla en hög och enhetlig nivå när det gäller luftfartssäkerhet i Europa. Genom förordningen inrättades vidare Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA).

Det gemensamma europeiska luftrummet skapades 2004 genom ett antal förordningar som reglerar ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet, tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom luftrummet, organisation och användning av luftrummet samt driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) 549–552/2004). Tillsammans syftar förordning-

arna till att öka effektiviteten och säkerheten i unionens flygtrafiksystem. Detta sker bl.a. genom en mer rationell indelning av luftrummet, s.k. funktionella luftrumsblock. Det skapas även gemensamma regler för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och ett mer genomskådligt system för avgiftssättning. Slutligen sker en teknisk harmonisering av system och komponenter som används i flygtrafikledningen. För att ytterligare förbättra flygsäkerheten har EU ingått avtal på flygsäkerhetsområdet med sina medlemsstater och andra länder.

Nordiska samarbetet

År 1951 ingick Sverige, Danmark och Norge ett avtal om samarbete på luftfartens område beträffande lufttrafiken för SAS (SÖ 1952:44). Avtalet kunde enligt sin ursprungliga lydelse, efter den 1 oktober 1974, sägas upp av var och en av de fördragsslutande parterna med 12 månaders varsel. Genom flera tilläggsprotokoll, varav det senaste från 2000 (SÖ 2000:49), har avtalets giltighetstid utsträckts och kan nu sägas upp först efter den 1 oktober 2019.

Myndighetsstrukturen på området

Tidigare bedrev Luftfartsverket både myndighets- och produktionsverksamhet. 2005 delades verket upp i två myndigheter, Luftfartsstyrelsen och Luftfartsverket.

Luftfartsstyrelsen blev den centrala förvaltningsmyndigheten för den civila luftfarten. Den 1 januari 2009 tog regeringen ett samlat grepp över myndigheterna på transportområdet och skapade i stället en gemensam myndighet, Transportstyrelsen, dit verksamheten inom bl.a. Luftfartsstyrelsen fördes över. Transportstyrelsen meddelar föreskrifter som ofta utgör det konkreta genomförandet av svenska internationella åtaganden och av olika EU-direktiv.

Luftfartsverket ska bl.a. bidra till att de trafikpolitiska målen uppnås och svara för drift och utveckling av statens flygplatser för civil luftfart samt flygtrafiktjänst i fred, för civil och militär luftfart.

Riksdagen godkände den 3 december 2009 regeringens förslag att flygplatsverksamheten inom Luftfartsverket ska bedrivas i ett eller flera aktiebolag som ska vara helägda av staten (prop. 2009/10:16, bet. TU7, rskr. 114).

Svenska bestämmelser

I luftfartslagen (1957:297) finns bestämmelser om bl.a. rätten att utöva luftfart inom svenskt område, registrering, nationalitet och märkning, luftvärdighet och miljövårdighet, luftfartygs bemanning, befälhavare och tjänsten ombord, flygplatser och markorganisationen i övrigt, tillstånd till luftfartsverksamhet, lufttrafiken, befordran med luftfartyg av passagerare och gods, ansvaret för skador genom luftfart, flygräddningstjänst, bärgning och under-

sökning av luftfartsolyckor, rätt för Transportstyrelsen att förbjuda luftfärd, överklagande av Luftfartsverkets och Transportstyrelsens beslut samt militär luftfart och annan luftfart för statsändamål.

Luftfartsförordningen (1986:171) innehåller en rad tillämpningsbestämmelser som ansluter till luftfartslagen. Förordningen innehåller även bemyndiganden för Transportstyrelsen, samt i viss utsträckning för Luftfartsverket och andra myndigheter, att utfärda föreskrifter inom olika ämnesområden.

Med stöd av de bemyndiganden som Transportstyrelsen har erhållit genom luftfartsförordningen meddelar myndigheten bl.a. en rad föreskrifter som ofta utgör det konkreta genomförandet av svenska internationella åtaganden och av olika EU-direktiv. Föreskrifterna återfinns i Transportstyrelsens författningssamling.

Ärendet och dess beredning

År 1996 beslutade regeringen att tillkalla en särskild utredare för att göra en översyn av gällande författningar på den civila luftfartens område och utarbeta förslag till den författningsreglering som behövs. Utredningen antog namnet Lufträttsutredningen och avlämnade 1997 delbetänkandet Rättigheter i luftfartyg (SOU 1997:122). År 1999 avlämnade Lufträttsutredningen sitt slutbetänkande Ny luftfartslag (SOU 1999:42). Betänkandena har remissbehandlats. Vissa förslag i delbetänkandet har genomförts (se prop. 2003/04:27, bet. LU10, rskr. 135).

Av olika skäl hann regeringen inte med att slutföra lagstiftningsarbetet i sådan tid att man kunde utgå från slutbetänkandets förslag. Bland annat hade nya EU-rättsakter tillkommit i sådan utsträckning att man var tvungen att se över förslaget för att det skulle kunna ligga till grund för fortsatt lagstiftningsarbete. Under 2007 utarbetades därför inom Näringsdepartementet promemorian Ny luftfartslag – supplement (Ds 2007:36), i vilken Lufträttsutredningens förslag har uppdaterats i de delar där det har bedömts vara nödvändigt. Promemorian har remissbehandlats.

I propositionen föreslår regeringen – efter att ha hört Lagrådet – en helt ny luftfartslag och en ny lag om luftfartstransporter samt förslag till ändringar bl.a. i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m., lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov, lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd, lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken, lagen (2001:558) om vägtrafikregister och marknadsföringslagen (2008:486).

Regeringens förslag finns i *bilaga 1* och lagförslagen i *bilaga 2*.

Propositionen har föranlett två motioner som innehåller sammanlagt tre yrkanden. Motionsförslagen finns i *bilaga 1*.

Utskottet har inhämtat ett yttrande från trafikutskottet över propositionen och de motioner som väckts med anledning av propositionen. Yttrandet finns i *bilaga 4*.

I ärendet har en uppvaktnings ägt rum med företrädare för Statsanställdas Förbund (ST) inom flygledningen.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen anför i propositionen under rubriken Propositionens huvudsakliga innehåll följande.

En helt ny luftfartslag föreslås, varvid luftfartslagen (1957:297) enligt förslaget ska upphävas. Genom den nya luftfartslagen sker en generell anpassning av luftfartens regler med anledning av det svenska medlemskapet i Europeiska unionen. Den nya lagen innebär bl.a. en uppdatering och modernisering av normgivningsbemyndigandena.

I förslaget bryts 9 kap. samt bilagan i dagens luftfartslag ut och får bilda en egen lag, lagen om luftfartstransporter. I nuvarande 9 kap. behandlas främst civilrättsliga frågor.

Beteckningen "luftfartscertifikat" ersätts med "flygcertifikat", vilket stämmer mer överens med det språkbruk som används i dag.

Uppdelningen av flygplatser i "allmänna flygplatser" och "enskilda flygplatser" tas bort. Uppdelningen saknar i dag verklig betydelse, och dessutom är det oklart för många vad som avses med de olika typerna av flygplatser. Nu ska samma regelverk gälla fullt ut för alla på lika villkor. Bestämmelser som i dag lägger vissa hinder mot konkurrens för den lokala flygtrafikledningen tas bort. Detta öppnar legala förutsättningar för att exempelvis en kommunal flygplats ska kunna upphandla flygtrafikledningstjänsten i flygplatsens närområde från andra aktörer än Luftfartsverket.

Dagens onykterhetsbrott vid luftfart ges en egen brottsbenämning som delas in i två grader: flygfylleri och grovt flygfylleri. För flygfylleri införs en nedre promillegräns på 0,2 promille alkohol i blodet motsvarande 0,1 milligram alkohol per liter i utandningsluften. Vidare införs en nollgräns för narkotika genom att straffansvar för flygfylleri också föreslås omfatta den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg efter att ha intagit narkotika i så stor mängd att det under eller efter tjänstgöringen finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. För att de nya reglerna ska få genomslag och kunna bli effektiva föreslås ökade kontrollmöjligheter för polisen genom att det införs en möjlighet att ta alkoholutandningsprov i form av sållningsprov, dvs. utan att det föreligger någon skäligen misstanke om brott samt att göra ögonundersökning i syfte att ta reda på om en person är drogpåverkad. Med detta tillgodoses en beställning från riksdagen.

Vissa överträdelser av EU-bestämmelser inom området civil luftfart straffbeläggs i luftfartslagen.

För att komma till rätta med de ökade problemen med s.k. oregleriga passagerare föreslås att den passagerare som inte åtlyder vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord ska kunna dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. I dag är straffet endast böter. Ansvarig myndighet (Transportstyrelsen) får ökade möjligheter att kombinera förelägganden med vite.

I förslaget till en ny luftfartslag tydliggörs att säkerheten oftast kan delas upp i två typer:

- *flygsäkerheten*, som innebär att motorer ska fungera, att bränsle ska finnas i tillräcklig omfattning, att personalen är utbildad för det den är satt att göra osv.,
- *luftfartsskyddet*, som innebär olika åtgärder för att skydda luftfartyg, flygplatser och annat mot terroristattacker och liknande.

Det görs tydligare att det finns en skyldighet att markera flyghinder, såsom att sätta upp röda lampor på höga byggnader i närheten av flygplatser, och att anmäla flyghinder till ett särskilt flyghinderregister.

De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 september 2010.

Utskottets överväganden

Allmänna överväganden

Den nuvarande luftfartslagen är från 1950-talet. Lagen och senare ändringar har jämförelsevis väl betjänat luftfarten och för sin del skapat förutsättningar såväl för flygsäkerheten som för utvecklandet av luftfarten som näringsgren. Lagen grundar sig emellertid på helt andra sociala, ekonomiska och trafikmässiga förhållanden än dagens.

Under de senaste årtiondena har det skett en snabb förändring inom luftfarten och det internationella luftfartssamarbetet. Flygverksamheten i förvärvssyfte har utvecklats från ett system av företag bestående av en person och ett flygplan till en verksamhet som utövas av stora flygföretag. Luftfartygens tekniska utveckling har varit snabb och dessa har snabbt ökat i antal. Miljöfrågornas betydelse har ökat. Vidare har den europeiska integrationsutvecklingen inneburit en höggradig liberalisering av flygtrafiken och av flygverksamheten i allmänhet. Internationaliseringen har även lett till ökade krav på harmonisering av reglerna.

I enlighet med regeringen anser utskottet, mot den nu angivna bakgrunden, att tiden är mogen för en omarbetad lagstiftning på luftfartsområdet. Behovet härav har inte heller ifrågasatts motionsvis.

Därmed övergår utskottet till att under skilda rubriker behandla de olika frågor som har aktualiserats i motionerna.

Tillståndsprovning av flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag om tillståndsprovning av flygplatser (6 kap. 5 och 6 §§ luftfartslagen) och avslår ett motstående motionsyrkande.

Jämför reservation 1 (s, v, mp).

Gällande rätt

Prövning enligt luftfartslagen

I den nuvarande luftfartslagen skiljer man mellan flygplatser för allmänt bruk, allmänna flygplatser, och andra, enskilda flygplatser.

Enligt 6 kap. 4 § får allmänna flygplatser inte inrättas eller drivas utan tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Det samma gäller om en allmän flygplats byggs om eller driften ändras, om inte ombyggnaden eller driftsändringen är av ringa betydelse.

Tillstånd får enligt 6 kap. 5 § bara beviljas om hinder inte möter av hänsyn till det allmänna. Vid prövningen ska hänsyn tas till bl.a. markförhållandena, till störningar som kan uppkomma för omgivningen och till totalförsvaret. Vidare ska hänsyn tas till sökandens tekniska och ekonomiska förutsättningar. För att bl.a. undvika en överkapacitet inom flygsektorn ska det i vissa fall även göras en trafikpolitisk prövning. Avser prövningen inrättandet av en flygplats som ska kunna användas under instrumentväderförhållanden (trafikflygplats), utbyggnad av en flygplats till trafikflygplats eller ombyggnad av en trafikflygplats, ska prövningen omfatta även investeringens lönsamhet och dess inverkan på andra flygplatser i regionen. Vid tillståndsprövningen enligt den nuvarande luftfartslagen ska även 3 och 4 kap., 5 kap. 3 § och 16 kap. 5 § miljöbalken tillämpas.

En miljökonsekvensbeskrivning ska ingå i en ansökan om tillstånd enligt 6 kap. 5 a § luftfartslagen.

Ett tillstånd får inte meddelas i strid mot en detaljplan eller områdesbestämmelser. Om syftet med planen eller bestämmelsen inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras. Enligt plan- och bygglagen (1987:10) krävs det inget bygglov för att anlägga en flygplats. Ingår det byggnader i anläggningen är dock dessa bygglovspflichtiga. Det kan även krävas marklov enligt 8 kap. 9 § plan- och bygglagen.

När det gäller enskilda flygplatser, dvs. en flygplats som inte är avsedd för allmänt bruk, finns det inte något krav på tillståndsprövning i den nuvarande luftfartslagen. I stället ska enligt 60 § luftfartsförordningen (1986:171) den som vill inrätta en enskild flygplats eller driva en tidigare inrättad enskild flygplats anmäla detta till Transportstyrelsen en viss tid innan anläggningsarbetena påbörjas eller flygplatsen tas i bruk. Transportstyrelsen fastställer de villkor för inrättandet, underhållet och driften av flygplatsen som behövs med hänsyn till trafiksäkerheten eller till flygplatsens inverkan på omgivningen. Styrelsen ska förbjuda att flygplatsen inrättas eller drivs, om det krävs med hänsyn till totalförsvaret, säkerheten eller flygplatsens inverkan på omgivningen.

Om en enskild flygplats uppfyller de flygsäkerhetsmässiga kraven för allmän flygplats kan Transportstyrelsen enligt 61 § luftfartsförordningen godkänna flygplatsen, som då kallas godkänd enskild flygplats. Godkännandet innebär att flygplatsen får samma status som en allmän flygplats och får därmed användas för passagerartrafik i förvärvssyfte.

Prövning enligt miljöbalken

I de flesta fall kan en flygplats även kräva tillstånd enligt miljöbalken eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av denna.

Vid miljöbalksprövningen ska det bl.a. göras en lokaliseringsprövning enligt 2 kap. 6 § miljöbalken. Prövningen enligt miljölagstiftningen sker oftast tidsmässigt efter prövningen enligt luftfartslagen. Detta förhållande

innebär att miljömyndigheten är fri att göra bedömningen att en flygplats som har fått tillstånd enligt luftfartslagen likväl inte ska tillåtas enligt miljöbalken för att den är olämpligt lokaliserad.

Med stöd av bemyndigande i 9 kap. 6 § miljöbalken har regeringen i förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd föreskrivit att en civil flygplats med en instrumentbana längre än 1 200 meter tillståndsprövas av miljödomstol, en flottiljflygplats eller civil flygplats som är avsedd även för militärt flyg med en banlängd på mer än 1 200 meter tillståndsprövas av länsstyrelsen, annan flygplats där mer än 500 flygrörelser per år äger rum anmäls till kommunal nämnd.

Tidigare gällde att en obligatorisk tillåtlighetsprövning skulle företas av regeringen enligt 17 kap. 1 § 21 miljöbalken i fråga om flygplatser med en banlängd över 2 100 meter. Regeringens obligatoriska tillåtlighetsprövning av ett flertal verksamheter, bl.a. av sådana flygplatser, togs emellertid bort vid ändringar i miljöbalken 2005 (prop. 2004/05:129, bet. MJU15, rskr. 312). Regeringen har numera enligt 17 kap. 3 § miljöbalken i stället en möjlighet att förbehålla sig rätten att pröva de verksamheter som tidigare omfattades av den obligatoriska tillåtlighetsprövningen. Kommunfullmäktige kan enligt 17 kap. 4 a § 17 miljöbalken även begära att regeringen ska göra en tillåtlighetsprövning av flygplatser med en banlängd på minst 2 100 meter.

Propositionen

I propositionen föreslås att uppdelningen i allmänna och enskilda flygplatser slopas varför tillståndsbestämmelserna formellt kommer att omfatta alla flygplatser. Därför måste tillståndsprövningens omfattning och innehåll differentieras beroende på verksamheten vid den planerade flygplatsen. Vissa mindre flygplatser kan undantas från kravet på godkännande.

I propositionen preciseras vilka förutsättningar som ska prövas när någon önskar inrätta eller bygga om en flygplats. Det skapas också en klarare ansvarsfördelning mellan olika prövningsorgan. Vid tillståndsprövningen ska det prövas om det ur flygsäkerhetssynpunkt är lämpligt att inrätta en flygplats på den tilltänkta platsen och hur flygplatsen påverkar samhällets grundläggande funktioner. Vid denna prövning ska inte någon hänsyn tas till sökandens tekniska och ekonomiska förutsättningar. Det ska inte heller göras någon prövning av en investerings lönsamhet eller dess inverkan i ekonomiskt hänseende på andra flygplatser i regionen. Vid tillståndsprövningen ska, i enlighet med vad som gäller sedan tidigare, miljöbalkens regler om hushållning med mark- och vattenområden tillämpas. Med hänvisning till den separata prövning från miljösynpunkt som görs av i stort sett alla flygplatser enligt förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd föreslår regeringen att en miljökonsekvensbe-

skrivning inte längre ska ingå i en ansökan om tillstånd enligt luftfartslagen. Den nuvarande bestämmelsen i 6 kap. 5 a § luftfartslagen får således inte någon motsvarighet i den nya luftfartslagen.

Motionen

Egon Frid m.fl. (v) anför i motion C10 att det numera är krav på att nya flygplatser med en banlängd på minst 2 100 meter tillståndsprövas enligt miljöbalken. Då även mindre flygplatser innebär stor inverkan på miljön, är resurskrävande samt oftast har stora svårigheter att få lönsamhet så bör även dessa mindre flygplatser fortsättningsvis prövas genom en allmän prövning och en miljökonsekvensbeskrivning enligt luftfartslagen. Det är viktigt att all flygverksamhet underkastas omfattande prövningar enligt både luftfartslagen och miljöbalken, eftersom flygverksamhet har en negativ miljöpåverkan. Riksdagen bör avslå regeringens förslag att ta bort kravet på en miljökonsekvensbeskrivning vid tillståndsprövningen enligt luftfartslagen (yrkande 2).

Civilutskottets ställningstagande

Utskottet kan konstatera att det enligt förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd i praktiken görs en separat prövning från miljösynpunkt av i stort sett alla flygplatser. Vid denna prövning utgör en miljökonsekvensbeskrivning ett viktigt inslag. I motsats till motionärerna anser utskottet därför att det saknas skäl att ställa krav på ytterligare miljökonsekvensbeskrivningar vid tillståndsprövning enligt luftfartslagen. Riksdagen bör därför anta regeringens lagförslag i denna del och avslå motion C10 yrkande 2.

Konkurrens inom flygtrafikledningstjänsten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag om konkurrensen inom flygtrafikledningstjänsten (6 kap. 13 § luftfartslagen) och avslår två motstående motionsyrkanden.

Jämför reservation 2 (s, v, mp).

Gällande rätt m.m.

Luftfartsverket har i dag en ensamrätt att ansvara för flygtrafiktjänsten. Verket kan enligt 6 kap. 3 § tredje stycket i den nuvarande luftfartslagen under vissa förutsättningar ge i uppdrag åt annan att på verkets vägnar utföra vissa delar av flygtrafiktjänsten.

Genom EG-förordning nr 550/2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet och kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster har gemensamma krav för säkert och effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster i gemenskapen samt ett gemensamt avgiftssystem fastställts.

Vid de statliga flygplatserna tas kostnaden för flygtrafiktjänst vid flygplats ut genom en särskild avgift (TNC). Luftfartsverket tar ut samma avgift för samtliga statliga flygplatser. De icke-statliga flygplatserna fastställer sina egna avgifter för användning av flygtrafiktjänster. Någon enhetlig taxa finns inte och avgifterna är inte publicerade (Luftfartsstyrelsens rapport 2007:8 s. 20).

Regeringen har i regleringsbrev för budgetåret 2010 avseende Luftfartsverket uppgett att som restriktion för prishöjningar gäller att trafikavgifterna, exklusive undervägsavgifter, luftfartsskyddsavgifter och bulleravgifter, i genomsnitt får öka med nettoprisindex, mätt fr.o.m. 2001.

Propositionen

Regeringen föreslår att marknaden för flygtrafikledningstjänster vid flygplatser öppnas för konkurrens. Det sker genom att innehavaren av en flygplats ges möjlighet att överlämna hela ansvaret att ombesörja flygtrafikledningen till annan.

Tillhandahållandet av flygtrafiktjänster är reglerat genom EU-förordningar som uppställer krav på alla aktörer på marknaden som önskar bedriva flygtrafiktjänst. Kraven gäller bl.a. teknisk och operativ kompetens och lämplighet, tjänsternas kvalitet, finansiell styrka, ansvar och försäkringstäckning. En leverantör av flygtrafiktjänster, statlig såväl som privat, måste vara certifierad och uppfylla de gemensamma kraven för att få bedriva verksamhet och som sådan också vara underställd Transportstyrelsens tillsyn och kontroll. Det är vidare Transportstyrelsen som utnämner en leverantör att tillhandahålla flygtrafikledningstjänsten inom det särskilda luftrumsblocket. Enligt regeringen bör därför inte ett ökat antal leverantörer av flygtrafiktjänster påverka flygsäkerheten negativt.

I propositionen konstaterar regeringen att flygtrafiktjänst är en dyrbar verksamhet som är omgärdad av åtskilliga säkerhetskrav, och därför torde i praktiken endast landets större flygplatser kunna bedriva flygtrafikledningstjänst i egen regi.

En del av verksamheten inom flygtrafiktjänsten utgör myndighetsutövning. Enligt regeringsformen får en förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning överlämnas till en enskild endast med stöd av lag. För att göra det möjligt för enskilda att ombesörja flygtrafikledningstjänst måste därför en bestämmelse föras in i luftfartslagen om att den som erhållit uppdraget ska få lämna tillstånd i form av klarering och anvisningar om

färdväg till luftfartyg. Även bestämmelsen om anmaning att landa bör kompletteras, eftersom en sådan anmaning bör kunna lämnas även av ett flygledningsorgan som inte är en del av en myndighet.

Även staten bör enligt regeringen ges möjlighet att anlita andra leverantörer än myndigheter. Genom detta öppnas en möjlighet att utvidga marknaden för flygtrafikledningstjänster, om det i framtiden anses lämpligt. Formellt ska det också vara möjligt för den som driver en flygplats att själv utföra flygtrafikledningstjänsten.

Mot bakgrund av att varje flygplatshavare i praktiken fastställer sina egna avgifter, att regeringen föreslår att uppdelningen i allmänna och enskilda flygplatser utmönstras och att luftfarten inom EU har avreglerats anser regeringen att varje flygplatshavare själv får fastställa sina avgifter. Sverige har emellertid gjort vissa internationella åtaganden som påverkar en flygplatshavares möjligheter att helt fritt bestämma sina avgifter.

Motionerna

I motion C9 ställer sig Carina Moberg m.fl. (s) avvisande till regeringens förslag om att konkurrensutsätta flygtrafikledningstjänsten. De anför bl.a. att det är svårt att skapa en väl fungerande marknad för flygtrafikledningstjänster, att det finns få internationella erfarenheter, att det är tveksamt att överlåta myndighetsutövning till enskilda och att en aktiv styrning av Luftfartsverket vore en bättre väg att gå. Riksdagen bör därför avslå förslaget om att konkurrensutsätta flygtrafikledningstjänsten i avvaktan på att de juridiska och marknadsmässiga förutsättningarna klagörs i en vidare utredning.

Ett liknande yrkande framställs av Egon Frid m.fl. (v) i motion C10 (yrkande 1).

Yttrande från trafikutskottet

Trafikutskottet föreslår att civilutskottet tillstyrker propositionens förslag och avstyrker motionerna.

Civilutskottets ställningstagande

Trafikutskottet välkomnar i sitt yttrande regeringens förslag om konkurrensutsättning inom flygtrafikledningstjänsten och anser att det är väl underbyggt. I yttrandet framhålls att förslaget ligger väl i linje med regeringens transportpolitiska principer under mandatperioden, vars syfte är att främja en ökad konkurrens och stärka effektiviteten för att möjliggöra ett säkert och framtidsinriktat transportsystem. Trafikutskottet anser vidare att förslaget ger möjligheter till en mer allsidig användning av personalresurserna, t.ex. genom integrering av flygtrafikledningen och flygplatstjänsten. Ökad konkurrens kan dessutom innebära fler arbetsgivare för de anställda att välja mellan, vilket i sådant fall leder till bättre utvecklingsmöjligheter vad gäller såväl arbetsförhållanden som lönefrågor. Trafikutskottet noterar att

förslaget tillåter att även staten i egenskap av flygplatshållare anlitar andra leverantörer än myndigheter. Det kan, enligt utskottets mening, leda till att marknaden för flygtrafikledningstjänster utvidgas.

Civilutskottet har för sin del ingen anledning att göra någon annan bedömning än trafikutskottet. Riksdagen bör därför anta regeringens lagförslag i denna del och avslå motionerna C9 och C10 yrkande 1.

Lagförslagen i övrigt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar med vissa lagtekniska justeringar regeringens lagförslag i den mån de inte omfattas av vad utskottet föreslagit i tidigare avsnitt.

Propositionen

Regeringens förslag i övrigt innebär i huvudsak följande.

Dagens onykterhetsbrott vid luftfart ges en egen brottsbenämning som delas in i två grader: flygfylleri och grovt flygfylleri. För flygfylleri införs en nedre promillegräns på 0,2 promille alkohol i blodet motsvarande 0,1 milligram alkohol per liter i utandningsluften. Vidare införs en nollgräns för narkotika genom att straffansvar för flygfylleri också föreslås omfatta den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg efter att ha intagit narkotika i så stor mängd att det under eller efter tjänstgöringen finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. För att de nya reglerna ska få genomslag och kunna bli effektiva föreslås ökade kontrollmöjligheter för polisen genom att det införs en möjlighet att ta alkoholutandningsprov i form av sållningsprov, dvs. utan att det föreligger någon skälig misstanke om brott samt att göra ögonundersökning i syfte att ta reda på om en person är drogpåverkad. Med detta tillgodoses en beställning från riksdagen. Vissa överträdelser av EU-bestämmelser inom området civil luftfart straffbeläggs i luftfartslagen.

För att komma till rätta med de ökade problemen med s.k. oregleriga passagerare föreslås att den passagerare som inte åtyder vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord ska kunna dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. I dag är straffet endast böter. Ansvarig myndighet (Transportstyrelsen) får ökade möjligheter att kombinera förelägganden med vite.

I förslaget till ny luftfartslag tydliggörs att säkerheten oftast kan delas upp i två typer: *flygsäkerheten*, som innebär att motorer ska fungera, att bränsle ska finnas i tillräcklig omfattning, att personalen är utbildad för det den är satt att göra osv., och *luftfartsskyddet*, som innebär olika åtgärder för att skydda luftfartyg, flygplatser och annat mot terroristattacker och

liknande. Det görs tydligare att det finns en skyldighet att markera flyghinder, såsom att sätta upp röda lampor på höga byggnader i närheten av flygplatser, och att anmäla flyghinder till ett särskilt flyghinderregister.

Lagförslagen är avsedda att träda i kraft den 1 september 2010.

Yttrande från trafikutskottet

I yttrandet har trafikutskottet även tagit upp förslaget om de ökade kontrollmöjligheterna vid misstänkt alkohol- och drogpåverkan. Utskottet erinrar om att riksdagen genom sitt tillkännagivande i betänkande 2004/05:TU10 (rskr. 244) om luftfart delvis tillstyrkt en motion och anmodat regeringen att lägga fram ett förslag till riksdagen om ett system som säkerställer att flygbesättningar uppfyller uppställda krav på nykterhet och drogfrihet. Trafikutskottet ser med tillfredsställelse att regeringen har beaktat detta och i propositionen föreslår ökade möjligheter för polisen att ta alkoholutandningsprov och genomföra ögonundersökning.

Mot denna bakgrund föreslår trafikutskottet att civilutskottet tillstyrker propositionens förslag även i denna del. Trafikutskottet har inte heller något att invända mot lagförslagen i övrigt.

Civilutskottets ställningstagande

Med undantag för de frågor som utskottet behandlat ovan har regeringens lagförslag inte mött invändningar i någon motion. Liksom trafikutskottet har civilutskottet inte något att invända mot förslagen i sak. Några lagtekniska justeringar behöver dock göras.

I proposition 2009/10:160 Modern personalförsörjning för ett användbart försvar – vissa frågor om Försvarsmaktens personal föreslås bl.a. ändringar i 1 § lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd. Försvarsutskottet har i betänkande 2009/10:FöU8 tillstyrkt regeringens förslag. Det förslag till ändring av samma paragraf som läggs fram i förevarande proposition (lagförslag 12) behöver därför anpassas till ändringen enligt betänkandet FöU8. Den lagtekniska justeringen framgår av bilaga 3.

I förevarande proposition föreslås en ändring av 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Under hösten 2009 beslutade riksdagen vissa ändringar i bl.a. det nu aktuella lagrummet som ska träda i kraft den 1 juli 2010 (prop. 2009/10:32, bet. TU8, rskr. 161, SFS 2010:40). Genom riksdagsbeslut kom paragrafen att få ett ofullständigt innehåll på grund av att en ändring av paragrafens lydelse enligt ett tidigare riksdagsbeslut inte beaktats (se prop. 2009/10:20, bet. TU6, rskr. 85, SFS 2010:1360). Det är angeläget att felaktigheten rättas till och utskottet lägger därför på eget initiativ fram ett förslag till justering av paragrafen i enlighet med vad som framgår av bilaga 3. Därutöver krävs en lagteknisk anpassning av förslaget i den nu aktuella propositionen till ändring av 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister (lagförslag 20) på sätt som framgår av bilaga 3.

I propositionen föreslår regeringen (lagförslag 22) också ändringar i 1 § marknadsföringslagen (2008:486). Samma paragraf är föremål för ändringsförslag i proposition 2009/10:115 En ny radio- och tv-lag som riksdagen ska besluta om senare under våren 2010. För att uppnå lagteknisk samordning mellan lagförslagen bör det förstnämnda lagförslaget därför överlämnas till konstitutionsutskottet för behandling i betänkande 2009/10:KU25.

Sammanfattningsvis anser således civilutskottet att riksdagen med vissa lagtekniska justeringar bör anta regeringens lagförslag i den mån de inte omfattas av vad utskottet föreslagit i tidigare avsnitt.

Reservationer

1. Tillståndsprovning av flygplatser, punkt 1 (s, v, mp)

av Carina Moberg (s), Hillevi Larsson (s), Gunnar Sandberg (s), Eva Sonidsson (s), Jan Lindholm (mp), Fredrik Lundh Sammeli (s), Lise-Lotte Olsson (v) och Hans Unander (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag till luftfartslag såvitt avser 6 kap. 5 och 6 §§. Därmed bifaller riksdagen motion 2009/10:C10 yrkande 2 och avslår proposition 2009/10:95 i denna del.

Ställningstagande

Då även mindre flygplatser innebär stor inverkan på miljön, är resurskrävande, samt oftast har stora svårigheter att få lönsamhet så bör även dessa också fortsättningsvis prövas genom en allmän provning och en miljökonsekvensbeskrivning enligt luftfartslagen. Det är alltså viktigt att all flygverksamhet underkastas omfattande provningar enligt både luftfartslagen och miljöbalken på grund av flygverksamhetens negativa miljöpåverkan.

Med det anförda anser vi att riksdagen med bifall till motion C10 yrkande 2 bör avslå regeringens förslag att ta bort kravet på en miljökonsekvensbeskrivning vid tillståndsprovningen enligt luftfartslagen.

2. Konkurrens inom flygtrafikledningstjänsten, punkt 2 (s, v, mp)

av Carina Moberg (s), Hillevi Larsson (s), Gunnar Sandberg (s), Eva Sonidsson (s), Jan Lindholm (mp), Fredrik Lundh Sammeli (s), Lise-Lotte Olsson (v) och Hans Unander (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag till luftfartslag såvitt avser 6 kap. 13 §. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:C9 och 2009/10:C10 yrkande 1 och avslår proposition 2009/10:95 i denna del.

Ställningstagande

Vi anser att regeringens förslag om konkurrensutsättning av flygtrafikledningstjänsten är bristfälligt. Det saknas i praktiken internationella erfarenheter av den avreglering som regeringen vill genomdriva. Med hänsyn till det anser vi att det behövs en avsevärt grundligare utredning av konsekvenserna av förslaget. Vi anser även att förslagets effekter på flygsäkerheten är otillräckligt utredda. Detta är en aspekt som bl.a. lyfts fram av fackförbundet ST.

Vi är av principiella skäl tveksamma till att staten överlåter myndighetsutövning till enskilda aktörer. Det är förenat med straffansvar att som flygbefälhavare inte lyda de instruktioner som ges av flygkontrolltjänsten. Vi ifrågasätter också om det är möjligt att skapa förutsättningar för en fungerande konkurrens på marknaden för flygtrafiktjänster. Även Statskontoret har lyft fram denna fråga i sitt remissvar. Det är en avancerad verksamhet att bedriva flygtrafikledningstjänster, och stordriftsfördelarna är betydande. Det innebär att det finns höga inträdesbarriärer mot nya aktörer. Dessutom omfattas flygtrafiktjänsten på de största flygplatserna av prisreglering. Sett till antalet passagerare kommer således omkring 70 % av den svenska marknaden för flygtrafiktjänster att skyddas mot konkurrens.

Med det anförda anser vi att riksdagen med bifall till motionerna C9 och C10 yrkande 1 bör avstyrka regeringens lagförslag om att konkurrensutsetta flygtrafikledningstjänsten.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2009/10:95 Luftfartens lagar:

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. luftfartslag,
2. lag om ändring i lagen (2004:669) om ändring i luftfartslagen (1957:297),
3. lag om ändring i luftfartslagen (2010:000),
4. lag om lufttransporter,
5. lag om ändring i miljöbalken,
6. lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg,
7. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.,
8. lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45),
9. lag om ändring i lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m.,
10. lag om ändring i lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning,
11. lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov,
12. lag om ändring i lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd,
13. lag om ändring i passlagen (1978:302),
14. lag om ändring i minerallagen (1991:45),
15. lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor,
16. lag om ändring i ordningslagen (1993:1617),
17. lag om ändring i lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation,
18. lag om ändring i lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m.,
19. lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken,
20. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
21. lag om ändring i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor,
22. lag om ändring i marknadsföringslagen (2008:486),
23. lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

I betänkandet behandlas regeringens lagförslag 1-21 och 23. Lagförslag 22 har överlämnats till konstitutionsutskottet för lagteknisk samordning.

Följdmotionerna

2009/10:C9 av Carina Moberg m.fl. (s):

Riksdagen avslår förslaget om att konkurrensutsätta flygtrafikledningstjänsten i avvaktan på att de juridiska och marknadsmässiga förutsättningarna klargörs i en vidare utredning.

2009/10:C10 av Egon Frid m.fl. (v):

1. Riksdagen avslår regeringens förslag att konkurrensutsätta flygtrafikledningstjänsten.
2. Riksdagen avslår regeringens förslag att ta bort kraven på allmän prövning och miljökonsekvensbeskrivning i enlighet med luftfartslagen, för de mindre flygplatser som inte omfattas av miljöbalken.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till luftfartslag

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens tillämpningsområde

1 § Luftfart inom svenskt område får ske endast i överensstämmelse med denna lag eller annan författning, om inte annat följer av EU-förordningar.

När inte annat följer av denna lag ska denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen gälla även vid luftfart med svenska luftfartyg utanför svenskt område, om det är förenligt med den främmande lag som är tillämplig.

2 § Om det är förenligt med den främmande lag som är tillämplig, ska följande bestämmelser gälla även vid luftfart utanför svenskt område med utländska luftfartyg, när sådana används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd:

1. 3–5 kap.,

2. 8 kap. 1 och 4–6 §§,

3. föreskrifter som meddelats med stöd av bestämmelser som anges i 1 eller 2,

4. 12 kap. 1 och 3 §§ när det gäller tillsyn över bestämmelser som anges i 1–3, samt

5. 13 kap. 1–3 §§, 4 § första stycket 6, 8–11 och andra stycket, 5 §, 6 § första stycket 2 och andra stycket samt 7, 9 och 13 §§.

3 § När det i denna lag hänvisas till länder inom Europeiska unionen ska, om inte annat särskilt föreskrivs, därmed innefattas även andra länder som genom bindande avtal inom det författningsreglerade området omfattas av bestämmelser om civil luftfart som antagits inom ramen för samarbetet inom Europeiska unionen.

4 § I lagen (2010:000) om lufttransporter finns bestämmelser av civilrättsligt slag om villkoren vid olika former av transporter i luftfart.

5 § För militär luftfart och annan luftfart för statsändamål gäller lagen endast i den utsträckning som följer av 14 kap.

Luftfart inom svenskt område

6 § Ett luftfartyg som används vid luftfart inom svenskt område ska vara registrerat i Sverige eller i ett annat land som är medlem i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) eller som Sverige träffat avtal med om rätt till luftfart inom svenskt område. Ett luftfartyg

som inte används vid tillståndspliktig luftfart och som stadigvarande används inom svenskt område ska vara registrerat i Sverige.

Om det finns särskilda skäl, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att luftfart får äga rum även med andra luftfartyg och på vilka villkor detta får ske.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att ett luftfartyg av miljöskäl inte får användas inom svenskt område.

7 § Luftfartyg får inte inom svenskt område framföras med överljudsart.

Om det finns synnerliga skäl, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från förbudet. I samband därmed får det anges på vilka villkor luftfarten får äga rum.

Ytterligare krav i fråga om framförande av luftfartyg i överljudsart får inte ställas med stöd av miljöbalken.

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får av militära skäl meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av landet (*restriktionsområde*). Sådana föreskrifter eller beslut får också meddelas om det behövs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, friluftsliv, natur- eller miljövård eller för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning. Föreskrifter som medför förbud mot luftfart, och inte enbart inskränkningar, och som meddelas av en annan myndighet än regeringen får avse förbud under högst två veckor.

Under utomordentliga förhållanden eller när det i övrigt krävs av hänsyn till allmän säkerhet får regeringen meddela föreskrifter om tillfälliga inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela landet.

Luftfartyg av särskild beskaffenhet

9 § I fråga om luftfartyg som inte har någon förare ombord eller inte är motordrivna eller som i övrigt är av särskild beskaffenhet får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i 1 kap. 6 § första stycket och 2–8 kap. samt i övrigt meddela de föreskrifter som behövs. Undantag och föreskrifter får inte utformas så att de strider mot flygsäkerhetens eller det allmännas intresse. En förvaltningsuppgift som ansluter till föreskrifterna får, om regeringen föreskriver det, av myndigheten överlämnas åt någon annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

I fråga om sådana föremål som är inrättade för rörelse i luften men som inte är att anse som luftfartyg gäller särskilda föreskrifter.

Luftfartyg registrerade hos en internationell organisation

10 § De bestämmelser i denna lag som gäller i fråga om luftfartyg som är registrerade i ett annat land ska på motsvarande sätt tillämpas när det gäller luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation.

Standarder

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att utrustning som används i eller för luftfart ska följa vissa standarder när utrustningen har betydelse för flygsäkerheten.

2 kap. Registrering, nationalitet och märkning

Registreringen

1 § Transportstyrelsen för register över luftfartyg (*luftfartygsregistret*).

Särskilda bestämmelser om inskrivning av rätt till luftfartyg finns i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg och om vissa internationella förhållanden i lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

2 § Ett luftfartyg får registreras i Sverige bara om det helt ägs av

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

Även om förutsättningar enligt första stycket inte föreligger får ett luftfartyg registreras i Sverige, om det brukas av någon som avses i första stycket och denne har ett drifttillstånd som är utfärdat i Sverige.

Transportstyrelsen får i ett enskilt fall besluta att ett luftfartyg får registreras i Sverige även om förutsättningar enligt första eller andra stycket inte föreligger. Ett sådant beslut får fattas bara om luftfartyget i regel används med utgångspunkt i Sverige.

3 § Ett luftfartyg som är registrerat i ett annat land får inte registreras i Sverige, om det inte avregistreras i det andra landet.

4 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att luftfartyg av miljöskäl inte får registreras i Sverige.

5 § Ansökan om registrering av ett luftfartyg ska göras av ägaren. De upplysningar och den utredning som behövs för registreringen ska lämnas tillsammans med ansökan som ska vara skriftlig.

6 § Ett luftfartyg ska avregistreras om

1. ägaren skriftligen begär det,
2. kraven i 2 § inte är uppfyllda,
3. det har förolyckats eller förstörts,
4. det efter en flygning inte har hörts av på tre månader, eller
5. det på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara luftfartyg eller, utan att ändring skett, inte längre anses utgöra ett luftfartyg.

Ägaren är skyldig att inom en månad skriftligen anmäla om något har hänt som enligt första stycket 2–4 medför att ett luftfartyg ska avregistreras.

7 § Om det finns en inskrivning i ett luftfartyg enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg, får luftfartyget avregistreras endast om den till vars förmån inskrivningen gäller har medgett det. Detsamma gäller i fråga om anteckningar som avses i 2 a § nämnda lag.

8 § Om någon annan än ägaren brukar ett registrerat luftfartyg för en obestämd tid eller för en bestämd tid om minst en månad ska upplåtaren eller brukaren genast efter upplåtelsen skriftligen anmäla detta förhållande för anteckning i luftfartygsregistret, om nyttjanderätten inte skrivits in enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg. Om nyttjanderätten har skrivits in, ska anteckning göras i luftfartygsregistret om upplåtaren eller brukaren begär det.

Om anteckning enligt första stycket skett, ska upplåtaren eller brukaren anmäla till luftfartygsregistret när en upplåtelse för en obestämd tid upphör eller en upplåtelse för en bestämd tid upphör i förtid.

9 § Ett luftfartyg som finns utomlands får efter ansökan av den som förvärvat luftfartyget för viss tid föras in i ett bihang till luftfartygsregistret, om förutsättningarna i 2 och 3 §§ är uppfyllda, och förbud mot registrering inte har föreskrivits enligt 4 §.

Nationaliteten

10 § Ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret har svensk nationalitet.

Transportstyrelsen utfärdar bevis om registreringen (*nationalitets- och registreringsbevis*).

11 § Ett luftfartyg som har antecknats i bihanget till luftfartygsregistret har svensk nationalitet så länge anteckningen gäller och anses vid tillämpningen av 1 kap. 6 § första stycket vara registrerat i Sverige.

Transportstyrelsen utfärdar bevis om anteckningen i bihanget (*interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis*).

12 § Ett luftfartyg ska ha nationalitets- och registreringsbevis när det används vid luftfart.

Om ett luftfartyg används enligt föreskrifter eller beslut meddelade med stöd av 1 kap. 6 § andra stycket, gäller de villkor som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Märkningen

13 § Ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret eller antecknat i bihanget till registret ska vara märkt med sina nationalitets- och registreringsbeteckningar.

Ett utländskt luftfartyg ska vid luftfart inom svenskt område vara märkt i enlighet med föreskrifterna i registreringsstaten.

Om ett luftfartyg används enligt föreskrifter eller beslut meddelade med stöd av 1 kap. 6 § andra stycket, gäller de villkor som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

3 kap. Luftvärdighet och miljövärdighet

Luftfartygs luftvärdighet och miljövärdighet

1 § Ett luftfartyg ska vara luftvärdigt och miljövärdigt när det används vid luftfart. Luftfartygets ägare eller, om luftfartyget inte används av ägaren, den som brukar det i ägarens ställe ansvarar för detta. Ägaren eller brukaren ska till den myndighet som avses i 8 § snarast anmäla sådana förhållanden som har betydelse för luftvärdigheten eller miljövärdigheten.

Ett luftfartyg anses luftvärdigt om det är konstruerat, tillverkat, utprovat, utrustat och underhållet på ett sådant sätt samt har sådana flygegenskaper att flygsäkerhetens krav är uppfyllda.

Ett luftfartyg anses miljövärdigt om det är konstruerat, tillverkat, utprovat, utrustat och underhållet på ett sådant sätt att det inte orsakar skada genom buller eller luftförorening eller genom annan liknande störning. Ytterligare krav i fråga om luftfartygs miljövärdighet får inte ställas med stöd av miljöbalken.

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om förutsättningarna för att ett luftfartyg ska anses vara luftvärdigt och miljövärdigt.

Luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis

3 § När ett luftfartyg har visats vara luftvärdigt, utfärdas luftvärdighetsbevis. När ett luftfartyg har visats vara miljövärdigt, utfärdas miljövärdighetsbevis. Bevisen får begränsas till att avse viss tid, viss luftfart eller luftfart inom visst område.

Bevisen får förnyas, om luftfartyget uppfyller de krav på luftvärdighet respektive miljövärdighet som gäller när förnyelsen ska ske.

4 § Ett luftfartyg ska ha luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis när det används vid luftfart.

Ett svenskt luftfartyg ska ha svenskt luftvärdighetsbevis och svenskt miljövärdighetsbevis eller utländska sådana bevis som har godkänts i Sverige.

Ett utländskt luftfartyg ska ha luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis som har utfärdats eller godkänts i luftfartygets registreringsstat och som enligt avtal med den staten ska erkännas i Sverige. För ett utländskt luftfartyg godtas även svenskt luftvärdighetsbevis och svenskt miljövärdighetsbevis.

Ett motsvarande bevis som har utfärdats med stöd av EU-rättsliga bestämmelser ska jämföras med ett svenskt bevis enligt denna paragraf.

5 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att ett luftfartyg som uppfyller kraven på flygsäkerhet får användas vid luftfart inom svenskt område även om kraven i 4 § inte är uppfyllda. Ett sådant beslut får tidsbegränsas.

Ett beslut enligt första stycket får återkallas om kraven på flygsäkerhet eller om miljö- eller bullerskäl ger anledning till det.

6 § Om inte annat beslutas blir ett svenskt luftvärdighetsbevis respektive ett svenskt miljövärdighetsbevis ogiltigt om

1. luftfartyget inte underhålls på föreskrivet sätt,
2. föreskrivna ändringar inte utförs,
3. det görs ändringar i luftfartyget eller i dess utrustning som kan antas ha betydelse för luftvärdigheten eller miljövärdigheten,
4. luftfartyget inte genomgår föreskriven besiktning eller kontroll, eller
5. luftfartyget eller utrustningen har skadats på ett sätt som uppenbarligen har betydelse för luftvärdigheten eller miljövärdigheten.

Om det inträffar andra omständigheter som kan antas ha betydelse för luftvärdigheten eller miljövärdigheten, får det beslutas att luftvärdighetsbeviset respektive miljövärdighetsbeviset är ogiltigt.

Ett luftvärdighetsbevis eller ett miljövärdighetsbevis som är ogiltigt enligt första eller andra stycket förblir ogiltigt till dess luftfartyget förklaras luftvärdigt respektive miljövärdigt. När ett luftvärdighetsbevis eller ett miljövärdighetsbevis är ogiltigt enligt denna paragraf ska innehavaren av beviset efter anmaning genast lämna detta till den myndighet som prövar frågor om luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis.

7 § Bestämmelserna i 3 och 6 §§ gäller på motsvarande sätt i fråga om godkännande av utländska luftvärdighetsbevis och utländska miljövärdighetsbevis och om förnyelse och ogiltighet av sådana godkännanden.

8 § Frågor om luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis prövas av den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen får meddela föreskrifter om att myndigheten får överlämna till en särskild sakkunnig att utfärda och förnya sådana bevis.

Förrättningsmans tillträde till luftfartyg

9 § I samband med prövning av frågor om luftvärdighetsbevis och miljövårdighetsbevis ska förrättningsman lämnas tillträde till luftfartyget. Luftfartygets ägare eller brukare liksom dess befälhavare och besättning ska medverka i den utsträckning som behövs. Förrättningen ska utföras så att minsta möjliga olägenhet uppstår.

Utprovning av luftfartygs flygegenskaper

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att ett luftfartyg får användas vid luftfart, även om villkoren i detta kapitel inte är uppfyllda, om det behövs för att pröva ett luftfartygs flygegenskaper eller av andra särskilda skäl.

Tillverkning och underhåll av luftfartyg

11 § För att tillverka luftfartyg samt tillbehör och reservdelar till dem och för att utföra underhålls-, reparations- och ändringsarbeten på luftfartyg, tillbehör och reservdelar krävs tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från tillståndskravet, om det kan ske med hänsyn till flygsäkerheten.

4 kap. Flygcertifikat m.m.

Behörighet att föra ett luftfartyg och tjänstgöra ombord

1 § Ett luftfartyg får föras endast av den som innehar ett gällande *flygcertifikat*.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från kravet på flygcertifikat, om det finns särskilda skäl och det kan ske med hänsyn till flygsäkerheten.

2 § En innehavare av flygcertifikat får föra ett luftfartyg endast av den kategori, klass och typ samt under de villkor och för de behörigheter som anges i certifikatet.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att andra medlemmar av besättningen på ett luftfartyg än förare ska ha ett gällande flygcertifikat för att få utföra vissa uppgifter ombord.

Bestämmelser om certifikat och behörighetsbevis för personal inom markorganisationen finns i 6 kap.

Utbildning

4 § Den som genomgår utbildning för flygcertifikat får ensam föra ett luftfartyg under de förutsättningar som anges i ett *elevtillstånd* som utfärdats för henne eller honom.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall medge undantag från kravet på elevtillstånd. Ett sådant undantag får medges endast den som kan anses uppfylla lämplighetskraven i 9 § första stycket.

5 § Den som tjänstgör som flyglärare ska ha ett gällande flygcertifikat för den kategori, klass och typ av luftfartyg som utbildningen avser samt sådan särskild behörighet som föreskrivits med stöd av 10 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om behörighetskrav för den som tjänstgör som kontrollant vid flygprov och som instruktör vid flygträning på marken.

Behörighetshandlingar

6 § Ett elevtillstånd ska vara utfärdat i Sverige. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att ett tillstånd ska godtas som elevtillstånd enligt denna lag trots att det inte är utfärdat i Sverige. Ett elevtillstånd är giltigt endast om innehavaren har ett gällande intyg om att föreskrivna medicinska krav är uppfyllda (*medicinskt intyg*).

7 § Ett flygcertifikat ska vara utfärdat eller godkänt i Sverige. Ett certifikat är giltigt endast i den utsträckning de till certifikatet knutna behörigheterna är gällande och om innehavaren har ett gällande medicinskt intyg.

Som flygcertifikat enligt denna lag godtas även ett certifikat som är utfärdat eller godkänt i ett annat land och som enligt avtal med det landet eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av 10 § ska erkännas i Sverige. För tjänstgöring på svenska luftfartyg i internationell trafik krävs dock ett sådant certifikat som anges i första stycket.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att ett flygcertifikat, som har utfärdats i ett annat land för en svensk medborgare, inte ska gälla för luftfart inom svenskt område.

8 § Ett medicinskt intyg ska vara utfärdat eller godkänt i Sverige, eller sådant att det enligt föreskrifter som meddelats med stöd av 10 § ska erkännas i Sverige.

Utfärdande av elevtillstånd, flygcertifikat och medicinskt intyg

9 § Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat får utfärdas endast för den som innehar ett gällande medicinskt intyg och som med hänsyn till sina personliga förhållanden kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett certifikat. Prövningen av de personliga förhållandena ska avse att

sökanden är pålitlig i nykterhetskänseende och i övrigt kan antas komma att respektera reglerna för luftfarten och visa den hänsyn och det ansvar och omdöme som krävs av en innehavare av ett elevtillstånd eller ett certifikat.

Det som sägs i första stycket gäller även när ett elevtillstånd eller ett certifikat ska förnyas eller ett certifikat ska utökas, godkännas eller erkännas.

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. krav i fråga om ålder för att ett elevtillstånd ska få utfärdas,
2. krav i fråga om ålder, kunskaper, erfarenhet och skicklighet för att ett flygcertifikat ska få utfärdas,
3. de förutsättningar under vilka ett certifikat ska få utökas, förnyas, godkännas eller erkännas,
4. krav på särskild behörighet för att en certifikatinnehavare ska få fullgöra vissa uppgifter vid luftfart om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten, och
5. krav i fråga om hälsotillstånd samt fysiska och psykiska förhållanden för att ett medicinskt intyg ska få utfärdas, godkännas eller erkännas.

11 § Den som ansöker om att ett flygcertifikat ska utfärdas, utökas, förnyas eller godkännas eller om att de behörigheter som är knutna till certifikatet ska förnyas är skyldig att genomgå de undersökningar och prov (*certifikatprov*) som föreskrivits med stöd av 10 §.

Regeringen får meddela föreskrifter om att den myndighet som prövar frågor om flygcertifikat får uppdra åt någon annan att genomföra proven.

12 § Ett elevtillstånd utfärdas eller förnyas för viss tid. Det får begränsas till att gälla under vissa förutsättningar.

13 § Ett flygcertifikat utfärdas, utökas, förnyas eller godkänns för viss tid. Det får begränsas till att gälla under vissa förutsättningar.

14 § Har en spärrtid fastställts enligt 22 § första stycket får ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat inte utfärdas eller godkännas under spärrtiden.

15 § Ett medicinskt intyg utfärdas eller godkänns för viss tid.

Återkallelse och begränsning av elevtillstånd eller flygcertifikat

16 § Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska återkallas

1. om innehavaren har gjort sig skyldig till brott mot 13 kap. 2 eller 3 §,
2. om innehavaren vid utövande av luftfart har gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller har visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom,

3. om innehavaren genom att upprepade gånger överträda de bestämmelser som gäller för luftfarten i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter bestämmelserna,

4. om innehavaren i annat fall vid utövande av luftfart har brutit mot någon bestämmelse som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten,

5. om innehavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänseende eller genom bruk av annat ämne än alkohol inte kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat,

6. om det med hänsyn till annat brott som innehavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han eller hon inte kommer att respektera reglerna för luftfarten och visa den hänsyn och det ansvar och omdöme som krävs av en innehavare eller om han eller hon på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat,

7. om innehavarens förutsättningar att fullgöra den luftfartsverksamhet som elevtillståndet eller flygcertifikatet avser är så väsentligt begränsade genom sjukdom eller skada eller av någon annan sådan orsak att han eller hon av flygsäkerhetsskäl inte längre bör inneha ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat,

8. om innehavaren annars inte uppfyller fastställda krav i fråga om kunskaper och skicklighet,

9. om innehavaren inte följer ett föreläggande att genomgå kontroll av att han eller hon kan förrätta den tjänst som elevtillståndet eller flygcertifikatet avser eller ett föreläggande att lämna intyg angående sin fysiska eller psykiska lämplighet som innehavare av elevtillstånd eller flygcertifikat,

10. om innehavaren själv begär det.

17 § Återkallelse enligt 16 § 4, 6, 7, 8, 9 eller 10 får när det gäller ett flygcertifikat begränsas till att avse en eller flera behörigheter.

I fall som avses i 16 § 5, 6, 7, 8 eller 9 får ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat i stället för att återkallas begränsas till att gälla under vissa förutsättningar.

18 § En återkallelse med anledning av brottslig gärning ska när det gäller frågan om brott föreligger grunda sig på en lagakraftvunnen dom, ett godkänt strafföreläggande, ett godkänt föreläggande om ordningsbot eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i en annan författning.

Med svensk dom jämställs vid tillämpningen av denna lag brottmålsdom eller annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet.

Varning eller erinran

19 § I stället för att ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat återkallas ska innehavaren varnas i sådana fall som avses i 16 § 3, 4, 5 eller 6, om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Om det inte finns tillräckliga skäl för varning, ska innehavaren erinras om de krav som gäller för elevtillstånd eller certifikat (*erinran*).

Återkallelse tills vidare

20 § Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska återkallas eller begränsas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av frågan, om det på sannolika skäl kan antas att tillståndet eller certifikatet kommer att återkallas slutligt eller begränsas.

Omhändertagande av flygcertifikat

21 § Ett flygcertifikat ska omhändertas, om innehavaren vid utövande av luftfart har

1. visat tydliga tecken på påverkan av alkohol eller något annat ämne, eller
2. gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller har visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom.

Ett certifikat får också omhändertas, om innehavaren på grund av sjukdom eller skada eller av någon annan sådan orsak inte kan fullgöra de uppgifter som certifikatet avser på ett trafiksäkert sätt.

Ett certifikat gäller inte när det är omhändertaget.

Ett beslut om omhändertagande av flygcertifikat får meddelas av polis, åklagare eller Transportstyrelsen. Frågan om ett omhändertagande ska följas av en ansökan om återkallelse eller om flygcertifikatet ska återlämnas ska prövas skyndsamt.

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om omhändertagande av flygcertifikat.

Spärrtid

22 § Om en ansökan om att ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska utfärdas eller förnyas inte kan bifallas på grund av sökandens personliga förhållanden, ska en spärrtid bestämmas som ska förflyta innan handlingen får utfärdas. Detsamma gäller om ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat återkallas med stöd av 16 § 1, 2, 3, 4, 5 eller 6. Spärrtiden ska vara lägst tre månader och högst tre år. Vid återkallelse enligt 16 § 1 eller 2 ska spärrtiden bestämmas till lägst ett år. Vid återkallelse räknas tiden från det att behörigheten framtogs innehavaren av elevtillståndet eller flygcertifikatet.

En spärrtid som har fastställts enligt första stycket får, sedan beslutet om fastställande av tiden har vunnit laga kraft, sättas ned om nya omständigheter inträffar eller framkommer och det finns synnerliga skäl för nedsättning. Det får dock inte bestämmas kortare tid än som anges i första stycket tredje eller fjärde meningen.

Underlåtelse av certifikatingripande m.m.

23 § Om ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat varit återkallat tills vidare under minst så lång tid som skulle ha bestämts som spärrtid, får det när frågan om återkallelse slutligt avgörs beslutas att ytterligare ingripande inte ska ske. Detsamma gäller om ett flygcertifikat har varit omhändertaget.

Nytt certifikat efter återkallelse

24 § Ansökan om utfärdande av flygcertifikat efter återkallelse får inte prövas innan spärtiden löpt ut.

Efter återkallelse får ett nytt flygcertifikat utfärdas endast om sökanden uppfyller kraven i 9 § första stycket och har avlagt de certifikatprov som har föreskrivits med stöd av 10 §.

Certifikatkontroll

25 § Om det kan antas att en certifikatinnehavare inte på ett betryggande sätt kan utföra de uppgifter som certifikatet avser, får den myndighet som prövar frågor om certifikat förelägga innehavaren att genomgå de undersökningar och prov som behövs (*certifikatkontroll*). En certifikatinnehavare är också skyldig att till myndigheten anmäla sådana omständigheter som kan antas ha betydelse för behörigheten.

Den myndighet som avses i första stycket får även förelägga den som innehar ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat att lämna ett intyg om sin fysiska och psykiska lämplighet som innehavare av elevtillstånd respektive flygcertifikat.

Godkännande av utländska flygcertifikat

26 § Ett godkännande i Sverige av ett utländskt flygcertifikat får inte avse längre tid än giltighetstiden på certifikatet.

Återkallelse av ett svenskt godkännande av ett utländskt flygcertifikat ska ske på de grunder som anges i 16–25 §§.

Prövning av frågor om elevtillstånd och flygcertifikat

27 § Transportstyrelsen prövar, med de undantag som anges i 28 §, frågor om elevtillstånd, flygcertifikat, medicinskt intyg och godkännande av utländskt flygcertifikat.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får förordna läkare att utfärda medicinska intyg. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de krav som ska vara uppfyllda för ett sådant förordnande.

Har ett medicinskt intyg utfärdats eller förlängts av en förordnad läkare får Transportstyrelsen inom en tid av sextio dagar från utfärdandet ompröva om den enskilde uppfyller föreskrivna medicinska krav om särskilda omständigheter föranleder det.

28 § Allmän förvaltningsdomstol prövar efter ansökan frågor om

1. återkallelse av elevtillstånd, flygcertifikat och godkännande av utländska flygcertifikat,
2. varning, och
3. nedsättning av spärrtid som bestämts av domstol enligt 22 § första stycket.

Frågor om återkallelse eller begränsning tills vidare av elevtillstånd eller flygcertifikat prövas av domstol, dock endast om handlingen har omhändertagits enligt 21 § första stycket eller om i annat fall fråga om återkallelse eller begränsning är anhängig vid domstol.

29 § I mål om elevtillstånd, flygcertifikat och godkännande av utländska flygcertifikat får rätten förelägga den enskilda parten att lämna

1. medicinskt intyg eller annat intyg om sin fysiska och psykiska lämplighet,
2. bevis om att han eller hon har avlagt certifikatprov,
3. bevis om att han eller hon har genomgått certifikatkontroll.

Ett sådant föreläggande får överklagas endast i samband med ett överklagande av det beslut varigenom målet avgörs.

30 § Om rätten i ett mål om återkallelse av ett elevtillstånd, ett flygcertifikat eller ett godkännande av ett utländskt flygcertifikat beslutar att återkallelse inte ska ske, får rätten meddela särskilda villkor för elevtillståndet, certifikatet eller godkännandet.

31 § I mål som prövas med stöd av 28 § förs det allmännas talan av Transportstyrelsen.

Flygdagbok

32 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en förare av ett luftfartyg och annan ska föra flygdagbok och om hur detta ska ske.

5 kap. Luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord

Luftfartygs befälhavare

1 § Ett luftfartyg ska ha en befälhavare när det används vid luftfart.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om befälhavare.

Luftfartygs besättning

2 § Ett luftfartygs ägare eller, om luftfartyget inte används av ägaren, den som brukar det i ägarens ställe ska se till att luftfartyget är bemannat på föreskrivet sätt.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om ett luftfartygs besättning.

Befälhavarens myndighet

3 § Befälhavaren har den högsta myndigheten ombord. Om det behövs får han eller hon bestämma att medlemmar av besättningen tillfälligt ska arbeta med annat än det som deras anställning avser. Passagerarna ska rätta sig efter vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord.

Befälhavaren får sätta i land eller vägra att ta ombord besättningsmedlemmar, passagerare och gods, när omständigheterna kräver det.

Förberedande och genomförande av flygning

4 § Befälhavaren ska övervaka att luftfartyget är luftvärdigt. Han eller hon ska se till att det är utrustat, bemannat och lastat på föreskrivet sätt. Vidare ska befälhavaren se till att flygningen förbereds och genomförs i enlighet med gällande bestämmelser.

Befälhavaren har när det gäller luftvärdigheten samma skyldighet att göra anmälan som ägaren har enligt 3 kap. 1 § första stycket.

Upprätthållande av ordning

5 § Om någon genom sitt uppträdande ombord utgör en omedelbar fara för flygsäkerheten eller luftfartsskyddet, får befälhavaren vidta de åtgärder mot denne som behövs för att avvärja faran.

För att genomföra dessa åtgärder får befälhavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver.

Befälhavaren bör i första hand försöka tala den som skapat faran till rätta genom upplysningar och uppmaningar. Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips ska den lindrigaste form brukas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än som är absolut nödvändigt.

Medlemmar av besättningen ska lämna befälhavaren den hjälp han eller hon behöver. Passagerare får efter uppmaning av befälhavaren lämna sådan hjälp. Om en åtgärd med hänsyn till faran måste vidtas omedelbart, får besättningsmedlemmar och passagerare själva genomföra den utan uppmaning av befälhavaren.

Besättningsmedlemmar och passagerare som lämnar hjälp eller annars vidtar åtgärd enligt fjärde stycket har samma rätt som befälhavaren att bruka våld.

6 § Om något svårare brott begås ombord, ska befälhavaren om möjligt vidta de åtgärder som behövs för utredningen och som inte kan uppskjutas.

Befälhavaren ska om möjligt se till att gärningsmannen inte avviker och får omhänderta honom eller henne för att hindra det. I sådant fall gäller bestämmelserna i 5 §. Gärningsmannen får inte vara omhändertagen längre än till dess han eller hon kan överlämnas till en behörig svensk eller utländsk myndighet.

Befälhavaren får ta i förvar sådana föremål som kan ha betydelse för utredningen. Han eller hon ska till den myndighet som avses i andra

stycket ge de upplysningar och överlämna de föremål som kan ha betydelse för utredningen.

Försorg om passagerare, luftfartyg och gods

7 § Om ett luftfartyg råkar i nöd, ska befälhavaren göra allt vad han eller hon kan för att rädda ombordvarande, luftfartyg och gods. Måste luftfartyget överges ska han eller hon om möjligt se till att luftfartygshandlingarna tas om hand.

Rapporteringskyldighet

8 § Om det inträffar en olyckshändelse vid användningen av ett luftfartyg som medför att någon avlider, att någon blir allvarligt skadad, att luftfartyget får betydande skada eller att egendom som inte transporteras med luftfartyget får betydande skada, ska befälhavaren rapportera det inträffade. Han eller hon ska också rapportera, när det har funnits någon allvarlig fara för att en sådan olycka skulle inträffa eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos luftfartyget eller markorganisationen.

Luftfartygets ägare eller, om luftfartyget inte används av ägaren, den som brukar det ska

1. fullgöra de skyldigheter som anges i första stycket, om befälhavaren inte kan fullgöra sin skyldighet, och
2. rapportera om ett luftfartyg har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att rapporteringskyldigheten ska gälla också för medlemmar av besättningen eller för andra som utfört arbete som har samband med berörd flygning. Regeringen får meddela föreskrifter om att rapportering av olyckor och tillbud som är av betydelse för luftfartens säkerhet ska rapporteras också i andra fall än som anges i första och andra styckena.

I 10 kap. finns bestämmelser om rapportering av händelser inom civil luftfart.

Förbud mot tjänstgöring vid sjukdom m.m.

9 § Den får inte tjänstgöra ombord som på grund av sjukdom, uttröttning, påverkan av alkoholhaltiga drycker eller andra medel eller av andra sådana skäl inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

6 kap. Flygplatser och den övriga markorganisationen

Flygplatser och andra start- och landningsplatser

1 § Med flygplats avses i denna lag ett mark- eller vattenområde, som helt eller delvis har inrättats så att luftfartyg ska kunna ankomma, avgå samt röra sig på marken eller vattnet.

2 § För start och landning med luftfartyg ska i första hand en flygplats användas. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka flygplatser som får användas vid olika slag av luftfart.

För start och landning får tillfälligt eller i begränsad omfattning även ett land- eller vattenområde användas som inte särskilt har inrättats för ett sådant ändamål. Skulle start eller landning innebära nämnvärd skada eller olägenhet för områdets ägare eller innehavare krävs dennes samtycke. I fråga om användande för start och landning av områden, som inte har inrättats för sådana ändamål eller som tillfälligt har inrättats för sådana ändamål, gäller de föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Det som sägs i första och andra styckena gäller inte nödsituationer eller andra därmed jämförbara fall.

3 § Om det behövs av hänsyn till natur- eller miljövard, friluftsliv, kommunikationer, fiske eller näringsverksamhet, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om att ett visst område inte får användas för landning.

4 § Flygplatser ska uppfylla flygsäkerhetens och luftfartsskyddets krav.

Tillstånd att inrätta en flygplats

5 § För att inrätta en flygplats krävs tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Detsamma gäller om en flygplats byggs om, såvida inte ombyggnaden är av mindre betydelse för flygplatsens användning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter får inrättas utan ett sådant tillstånd som avses i första stycket.

6 § Ett tillstånd enligt 5 § får meddelas endast om flygplatsen är lämplig från allmän synpunkt. Vid prövningen ska hänsyn särskilt tas till flygsäkerheten, relationen till övrig luftfart och andra transportslag, totalförsvaret samt särskilda störningar.

Vid tillståndsprövningen ska 3 och 4 kap., 5 kap. 3 § och 16 kap. 5 § miljöbalken tillämpas.

Ett tillstånd får inte meddelas i strid mot en detaljplan eller områdesbestämmelser. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras.

7 § När ett tillstånd enligt 5 § meddelas, får tillståndet förenas med villkor. Om tillståndet meddelas av regeringen, får sådana villkor bestämmas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Drifttillstånd för flygplatser

8 § En flygplats får inte tas i bruk innan den har godkänts från flygsäkerhetssynpunkt och meddelats ett drifttillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer. Detsamma gäller om en flygplats byggts om, såvida inte ombyggnaden är av mindre betydelse för flygplatsens användning. Ett drifttillstånd ska ges för viss tid. Drifttillståndet ska meddelas den som driver flygplatsen och ska innehålla de villkor som ska gälla.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka krav som ska vara uppfyllda från flygsäkerhetssynpunkt för att ett område ska få användas som flygplats.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter inte behöver ha meddelats ett drifttillstånd innan den tas i bruk.

9 § Om de föreskrifter eller villkor som avses i 8 § åsidosätts i väsentlig grad, ska drifttillståndet återkallas av den myndighet som har meddelat det. Detta gäller också om flygplatsen annars inte uppfyller de krav som gäller för flygplatser. Om det är tillräckligt för att upprätthålla flygsäkerheten, får ett drifttillstånd i stället för att återkallas begränsas till att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar.

Ett drifttillstånd ska återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan, om det på sannolika skäl kan antas att drifttillståndet kommer att återkallas slutligt. Om det på sannolika skäl kan antas att tillståndet kommer att begränsas slutligt, får det begränsas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande.

10 § Den som driver en flygplats ska anmäla om något inträffar som medför att kraven för drifttillstånd inte längre är uppfyllda. Om det krävs av flygsäkerhetsskäl, ska den som driver flygplatsen se till att anläggningen inte används eller att användningen begränsas.

11 § Om en flygplats, som inte behöver drifttillstånd innan den tas i bruk, inte uppfyller flygsäkerhetskraven, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer i ett enskilt fall besluta att den inte får användas eller ange under vilka förutsättningar den får användas.

Övriga tillstånd

12 § Regeringen får meddela föreskrifter om att det krävs tillstånd för att inrätta och driva även andra anläggningar för luftfarten än flygplatser. Frågor om tillstånd och om villkoren för dessa prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Flygtrafiktjänst

13 § Det ska finnas flygtrafiktjänst för att trygga och underlätta luftfarten. Verksamheten inom flygtrafiktjänst ska vara godkänd från flygsäkerhetssynpunkt av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Ett godkännande får återkallas av den myndighet som har meddelat det, om föreskrivna krav inte uppfylls.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om flygtrafiktjänsten.

Flygtrafikledningstjänst för lufterummet i anslutning till en flygplats får ombesörjas av den som driver flygplatsen eller den som fått ett sådant uppdrag av den som driver flygplatsen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får besluta om omfattningen av detta lufterum. Den som utför flygtrafikledningstjänst för lufterummet i anslutning till en flygplats får lämna tillstånd i form av klarering och anvisningar om färdväg för luftfartyg.

Tystnadsplikt

14 § Den som har fullgjort uppgifter inom flygtrafiktjänst får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst fått veta om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden.

I det allmännas verksamhet tillämpas bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) i stället för det som sägs i första stycket.

Luftfartsskyddet på flygplatser m.m.

15 § I lagen (2004:1100) om luftfartsskydd och i EU-rättsakter som det hänvisas till i den lagen finns närmare bestämmelser om luftfartsskyddet på flygplatser m.m.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i ett enskilt fall besluta att en anläggning eller en verksamhet vid en anläggning som används för luftfart inte får användas eller att verksamheten inte får bedrivas om inte luftfartsskyddets krav är uppfyllda, eller ange under vilka förutsättningar anläggningen får användas eller verksamheten bedrivas.

Ordning och säkerhet m.m.

16 § Utan tillstånd av den som driver en flygplats får inte någon beträda en sådan del av ett flygplatsområde där det genom stängsel eller

skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde. Motsvarande gäller för andra anläggningar för luftfarten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om tillträde till flygplatser och andra anläggningar för luftfarten och om ordningen där.

En befattningshavare som fullgör ordnings- och säkerhetstjänst vid en flygplats eller en annan anläggning för luftfarten får från flygplatsområdet eller anläggningen avvisa eller avlägsna den som obehörigen uppehåller sig där eller som stör ordningen eller äventyrar flygsäkerheten eller luftfartsskyddet.

Utländska luftfartygs tillträde till flygplatser

17 § En flygplats som är öppen för allmänt bruk ska på samma villkor som för svenska luftfartyg i internationell trafik vara öppen för utländska luftfartyg i sådan trafik, om dessa är registrerade i en stat som har träffat överenskommelse med Sverige om denna förmån.

Avgifter

18 § Den som driver en flygplats och den som tillhandahåller tjänster för luftfarten får ta ut avgifter för användningen av flygplatsen, andra allmänna anläggningar och tjänsterna.

I den omfattning som följer av 1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter ska Europeiska organisationen för säkrare flygtrafik-tjänst (Eurocontrol) meddela föreskrifter om, påföra och driva in undervägsavgifter.

Flygledare m.m.

19 § Endast den får arbeta som flygledare i flygtrafikledningstjänst eller flygtekniker som har ett gällande certifikat för arbetet. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från kravet på certifikat när det gäller arbete som utförs inom organisationer som uppfyller flygsäkerhetens krav med hänsyn till arbetets omfattning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. att annan personal med uppgifter inom markorganisationen eller med andra uppgifter av betydelse för flygsäkerheten än som avses i 4 kap. ska ha behörighetsbevis,

2. att det krävs elevtillstånd och medicinskt intyg för att genomgå utbildning för certifikat och för att få certifikat och behörighetsbevis, och

3. godtagande i Sverige av utländska elevtillstånd, certifikat och behörighetsbevis.

I fråga om elevtillstånd, certifikat, behörighetsbevis och medicinskt intyg gäller bestämmelserna i 4 kap. 6 och 8–31 §§.

20 § Bestämmelsen i 5 kap. 9 § gäller också flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker. Regeringen får meddela föreskrifter om

att bestämmelsen i 5 kap. 9 § ska gälla även annan personal inom markorganisationen med tjänstgöring som är av betydelse för flygsäkerheten.

Flyghinder

21 § För att förebygga fara för flygsäkerheten får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om

1. förbud mot eller annan begränsning av uppsättning av märken, belysning eller andra anordningar som kan utgöra en sådan fara, och
2. markering av byggnader, andra anläggningar och objekt som kan utgöra sådan fara (*flyghinder*).

Föreskrifter som meddelas med stöd av första stycket får inte leda till något avsevärt men för dem som äger eller har särskild rätt till berörd mark.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om åtgärder som får vidtas när föreskrifter enligt första stycket inte följs.

22 § I fråga om kostnader för markering av flyghinder enligt 21 § första stycket 2 gäller följande, om inte annat har avtalats.

Vid inrättande eller ändring av en flygplats eller tillhörande inflygnings- eller utflygningsprocedurer ska kostnaderna betalas av den som inrättar en flygplats eller ansöker om att ändra procedurerna.

Vid uppförande av en byggnad eller annan anläggning vid en befintlig flygplats och tillhörande inflygnings- eller utflygningsprocedurer ska kostnaderna betalas av den som uppför byggnaden eller anläggningen.

23 § Den som för egen räkning utför eller låter utföra arbeten som avser uppförande eller tillbyggnad av en byggnad eller annan anläggning som kan utgöra fara för flygsäkerheten är skyldig att göra en anmälan om arbetena innan dessa påbörjas (*flyghinderanmälan*).

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om skyldigheten att göra flyghinderanmälan.

Marktjänster

24 § I lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser finns bestämmelser om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatser som står öppna för kommersiell lufttrafik.

7 kap. Tillstånd att bedriva luftfart

Flygsäkerhetsmässiga tillstånd

Drifttillstånd

1 § Den som vill utföra lufttransporter mot betalning åt allmänheten ska ha ett drifttillstånd.

Ett drifttillstånd ska vara utfärdat i Sverige. Som drifttillstånd enligt detta kapitel får, i fråga om ett utländskt flygföretag som är hemmahörande i ett annat land som är medlem i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) eller i ett land som Sverige träffat avtal med om rätt till luftfart inom svenskt område, godtas ett drifttillstånd eller en likvärdig handling som har utfärdats av det landet i enlighet med ICAO:s normer.

Om det finns särskilda skäl, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer i ett enskilt fall besluta om undantag från första och andra styckena. Ett sådant beslut får avse endast enstaka flygningar när drifttillstånd eller en likvärdig handling saknas.

2 § Ett drifttillstånd får beviljas endast om det visas att verksamheten kan bedrivas på ett från flygsäkerhetssynpunkt betryggande sätt med hänsyn till sökandens kompetens och organisation samt förutsättningarna i övrigt.

3 § Ett drifttillstånd får ges endast till

1. svenska staten,
2. svenska kommuner eller landsting,
3. medborgare i ett land inom Europeiska unionen (EU-land) som har sitt hemvist i Sverige eller till dödsbo efter en sådan person,
4. svenska handelsbolag som endast har bolagsmän som är medborgare i ett EU-land,
5. svenska föreningar, samfund eller stiftelser, som i styrelsen endast har ledamöter som är medborgare i ett EU-land,
6. svenska aktiebolag, om majoriteten av kapitalvärdet och röstvärdet ägs av medborgare i ett EU-land eller av någon som kan få tillstånd enligt denna paragraf,
7. europeiska ekonomiska intressegrupperingar som har sitt säte i Sverige.

Om ägaren till ett aktiebolag som ansöker om tillstånd enligt denna paragraf är ett annat aktiebolag, ska det som sägs i första stycket 6 också gälla det bolaget.

Ett tillstånd förfaller, om kraven i första och andra styckena inte längre är uppfyllda och rättelse inte sker inom den tid som bestäms av den myndighet som har meddelat tillståndet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, om det finns särskilda skäl, i ett enskilt fall besluta om undantag från denna paragraf.

4 § Ett drifttillstånd ska gälla för viss typ av luftfart och för vissa luftfartyg. Tillståndet ska ges för viss tid och innehålla de villkor som ska gälla.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om drifttillstånd.

5 § Frågor om drifttillstånd prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

6 § Om en tillståndshavare i väsentlig grad åsidosätter föreskrifterna eller villkoren för verksamheten, ska drifttillståndet återkallas. Tillståndet ska också återkallas, om det måste antas att innehavaren inte kan upprätthålla verksamheten. Om det är tillräckligt för att upprätthålla flygsäkerheten, får ett drifttillstånd i stället begränsas till att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar.

Ett drifttillstånd ska återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan, om det på sannolika skäl kan antas att drifttillståndet kommer att återkallas slutligt. Om det på sannolika skäl kan antas att tillståndet kommer att begränsas slutligt, får det begränsas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande.

7 § Den som har ett drifttillstånd ska anmäla om något inträffar som medför att kraven för drifttillstånd inte längre är uppfyllda.

Bruksflygtillstånd

8 § För att få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg, såsom lyft, bogsering, inspektioner och övervakning, krävs ett bruksflygtillstånd.

Det som föreskrivs om drifttillstånd i 1 § andra och tredje styckena och 2–7 §§ ska också gälla bruksflygtillstånd. Om regeringen bestämmer det, får den myndighet som prövar frågor om bruksflygtillstånd uppdra åt någon annan att göra prövningen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i ett enskilt fall besluta om undantag från kravet på bruksflygtillstånd om verksamheten inte är av större omfattning eller om det i övrigt finns särskilda skäl.

Tillstånd att bedriva utbildning

9 § För att få bedriva flygutbildning i Sverige krävs ett utbildningstillstånd som är utfärdat i Sverige.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från kravet på tillstånd enligt första stycket när det är fråga om utbildning för privat flygning. Om en flygutbildning som har undantagits från tillståndskravet inte uppfyller föreskrivna flygsäkerhetskrav, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer i ett enskilt fall besluta att utbildningen inte får bedrivas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att det krävs tillstånd för att bedriva utbildning av flygledare och annan personal inom flygtrafiktjänsten i Sverige.

Det som föreskrivs om drifttillstånd i 2 och 4–7 §§ ska också gälla tillstånd som föreskrivs i denna paragraf.

Trafiktillstånd

Krav för trafiktillstånd

10 § För att mot betalning få utföra lufttransporter åt allmänheten eller för att mot betalning få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg krävs ett trafiktillstånd.

Den som har ett drifttillstånd som är utfärdat i Sverige behöver dock inte något trafiktillstånd för att få utföra inrikes lufttransporter och den som har ett bruksflygtillstånd som är utfärdat i Sverige behöver inte något trafiktillstånd för att få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får dock meddela föreskrifter om att det krävs ett trafiktillstånd även i dessa fall.

Om regeringen genom ett avtal med ett annat land eller en internationell organisation medgivit trafikrättigheter för luftfart inom svenskt område, får regeringen besluta om undantag från kravet på trafiktillstånd enligt första stycket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om trafiktillstånd och om utövande av trafikrättigheter utan att trafiktillstånd krävs enligt tredje stycket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om att annan luftfart än luftfart i regelbunden trafik får utövas utan trafiktillstånd, om det är lämpligt med hänsyn till luftfartens art eller omfattning.

Meddelande och återkallande av trafiktillstånd

11 § Trafiktillstånd meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

När trafiktillstånd meddelas, får tillståndet förenas med villkor. Om tillståndet meddelas av regeringen, får sådana villkor beslutas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Ett trafiktillstånd eller trafikrättigheter enligt 10 § tredje stycket får återkallas helt eller för viss tid eller begränsas, om tillståndshavaren eller utövaren av trafikrättigheten inte iakttar de föreskrifter eller villkor som gäller för verksamheten, eller det i övrigt finns särskilda skäl.

Övriga tillstånd

Tillstånd till inhyrning och uthyrning av luftfartyg

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten eller annars till luftfarten inom svenskt område, meddela föreskrifter om att det krävs tillstånd för att hyra in eller hyra ut ett luftfartyg.

Det som föreskrivs om drifttillstånd i 2 och 4–7 §§ ska också gälla tillstånd som föreskrivs i denna paragraf.

8 kap. Vissa bestämmelser för lufttrafiken

Trafikregler

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. trafik vid luftfart,
2. vad som i övrigt ska iakttas vid luftfart för att olyckor och olägenheter ska undvikas,
3. flygvägar som luftfartyg ska följa inom svenskt område,
4. begränsningar i användningen av luftrum i anslutning till sådana flygvägar, samt
5. flygningar över landets gränser.

Skyldighet att landa

2 § När det krävs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, får ett luftfartyg uppmanas att landa. Uppmaningen ska riktas till fartygets befälhavare. Luftfartyget ska då landa på den plats som anvisas. Om ingen anvisning lämnas, ska landningen ske på närmaste lämpliga flygplats inom landet.

Ett luftfartyg, som utan föreskrivet tillstånd kommer in i ett sådant område som avses i 1 kap. 8 §, ska omedelbart lämna området. Det inträffade ska snarast anmälas till en flygtrafikledningsenhet. Om ingen annan anvisning lämnas, ska luftfartyget snarast möjligt landa enligt det som sägs i första stycket.

Om bestämmelserna i första eller andra stycket inte följs, får luftfartygets fortsatta färd hindras.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om skyldighet att landa. Beslut i frågor som avses i denna paragraf meddelas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Transport av visst gods

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får av hänsyn till flygsäkerheten, luftfartsskyddet eller om det följer av en internationell överenskommelse som Sverige har tillträtt meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om förbud mot transport med luftfartyg av visst gods eller om villkor för sådan transport.

Bestämmelser som rör utförelse av krigsmateriel finns i lagen (1992:1300) om krigsmateriel.

Bestämmelser om transport med luftfartyg av farligt gods finns i lagen (2006:263) om transport av farligt gods.

Luftfartygshandlingar

4 § Om inte annat särskilt föreskrivs i denna lag, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om handlingar som ska medföras vid luftfart (*luftfartygshandlingar*).

5 § Om någon för att kunna ta till vara sin rätt behöver ta del av innehållet i en luftfartygshandling, ska han eller hon få det.

I det allmänna verksamhet gäller i stället bestämmelserna i tryckfrihetsförordningen och offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för dem som tjänstgör ombord på luftfartyg att medföra flygcertifikat och andra handlingar.

9 kap. Ansvaret för skador genom luftfart

1 § Bestämmelser om ansvaret för skador som genom luftfart tillfogas personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget finns i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

2 § Bestämmelser om skyldighet för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer att ha försäkring för sådant ansvar som avses i 1 § finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer¹.

3 § Regeringen får meddela föreskrifter om att det även i andra fall än som följer av 2 § ska finnas försäkring för ansvar enligt 1 §. Försäkringen får ersättas av någon motsvarande säkerhet som regeringen bestämmer.

4 § Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 785/2004 i fråga om försäkring för sådant ansvar som avses i 1 §.

Ett sådant bevis som avses i artikel 5.1 i förordningen ska ges in till Transportstyrelsen.

5 § Transportstyrelsen får i fråga om sådana flygningar över svenskt område och sådana mellanlandningar som avses i artikel 8.2 i förordning (EG) nr 785/2004 kräva bevis om giltig försäkring.

6 § Om någon som tjänstgör på luftfartyg är ersättningsskyldig för skada genom luftfart som har uppkommit genom hans eller hennes fel eller försummelse i tjänsten, får rätten jämka ersättningen med hänsyn till felets eller försummelsens beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt. Detsamma gäller i fråga om andra med tjänst som har betydelse för trafiksäkerheten.

I fråga om skadeståndsansvaret för arbetstagare gäller 4 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

¹ EUT L 138, 30.4.2004, s. 1 (Celex 32004R0785).

10 kap. Flygräddningstjänst, bärgning, undersökning av luftfartsolyckor och rapportering av händelser

Flygräddningstjänst

1 § Bestämmelser om flygräddningstjänst finns i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

Ett luftfartygs ägare eller brukare och de som tjänstgör på luftfartyg eller vid flygplatser eller andra anläggningar för luftfarten är skyldiga att delta i flygräddningstjänsten. Regeringen meddelar föreskrifter om ersättning av allmänna medel för deltagandet. I fråga om ersättning vid personskador gäller lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd och lagen (1977:266) om statlig ersättning vid ideell skada m.m.

Bärgning

2 § Den som bärgar ett luftfartyg som har förolyckats eller befinner sig i nöd och alla som medverkar vid bärgningen har rätt till bärgarlön. Detsamma gäller vid bärgning av gods ombord på ett sådant luftfartyg eller av något som hör till luftfartyget eller godset. I fråga om bärgarlönen tillämpas bestämmelserna i 16 kap. 3 § tredje och fjärde styckena, 5 § första stycket andra och tredje meningarna, 6 § och 10 § tredje stycket sjölagen (1994:1009). Den som i en sådan nödsituation räddar människor från luftfartyget eller medverkar vid deras räddning har också rätt till en del av bärgarlönen. De särskilda kostnader som någon i övrigt har haft för bevarandet av ett luftfartyg eller av gods ska också ersättas, om kostnaderna har varit nödvändiga.

Den som deltar i en bärgning trots ett uttryckligt och befogat förbud av luftfartygets befälhavare, ägare eller, om luftfartyget inte används av ägaren, den som brukar det i ägarens ställe har inte rätt till bärgarlön. Detsamma gäller i fråga om ersättning för kostnader för bevarande av luftfartyg och gods.

Bestämmelserna om bärgning i denna paragraf tillämpas inte på sådan bärgning som avses i 16 kap. 1 § 1 sjölagen.

3 § Den som har en fordran på bärgarlön eller ersättning för kostnader enligt 2 § har luftpanträtt i luftfartyget eller godset med förmånsrätt enligt 4 § 1 förmånsrättslagen (1970:979), om bärgarlönen eller ersättningen avser åtgärder som har avslutats i Sverige.

En yngre fordran har företräde framför en äldre. Fordringar som har uppkommit på grund av samma händelse har lika rätt till betalning.

För att ett luftfartyg ska få lämna den plats där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades, eller för att ägaren ska få ta godset i besittning, krävs att borgenärerna medger det. Detta gäller dock inte, om borgenärerna har fått betalt för sina fordringar eller säkerhet har ställts.

4 § Luftpanträtt omfattar inte ersättning som på grund av försäkring eller av någon annan anledning betalas för skada på luftfartyg eller gods.

5 § Säljs luftfartyget eller godset exekutivt, upphör luftpanträtten sedan försäljningen har vunnit laga kraft och köpesumma betalats. Borgenärerna har rätt till betalning ur köpesumman enligt bestämmelserna i utsökningsbalken.

Luftpanträtten i godset upphör, om det genom lossning ställs till avsändarens eller mottagarens förfogande. Om godset lämnas ut utan borgenärens tillstånd, svarar den som tar emot godset för fordringen, om han eller hon kände till denna. Han eller hon svarar dock inte för mera än det värde som godset hade vid lossningen.

6 § Luftpanträtten i ett luftfartyg som är registrerat i Sverige upphör efter tre månader från den dag åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av luftfartyget avslutades. Detta gäller dock inte, om borgenärens anspråk på panträtt inom samma tid har anmälts till inskrivningsmyndigheten för anteckning i inskrivningsregistret för luftfartyg och dessutom överenskommelse har träffats om panträttens belopp eller talan om panträtten har väckts i laga ordning.

Bestämmelserna i första stycket gäller också om luftfartyget är registrerat i ett annat land som har biträtt den konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg som avslutades i Genève den 19 juni 1948 (*Genèvekonventionen*). Borgenärens anspråk på panträtt ska i sådant fall anmälas hos den myndighet som för inskrivningsregistret för luftfartyg.

Om luftfartyget inte är registrerat eller om det är registrerat i ett annat land än som anges i andra stycket, upphör luftpanträtten efter ett år från den dag åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av luftfartyget avslutades. Detta gäller dock inte, om inom samma tid överenskommelse har träffats om panträttens belopp eller talan om panträtten har väckts i laga ordning.

Undersökning av luftfartsolyckor och tillbud

7 § Bestämmelser om undersökning från säkerhetssynpunkt av luftfartsolyckor och tillbud till sådana olyckor finns i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Rapportering av händelser m.m.

8 § I syfte att förbättra flygsäkerheten ska händelser inom luftfart rapporteras till behörig myndighet.

Med händelse inom luftfart avses i denna lag driftsavbrott, defekt, fel eller annan onormal omständighet som har inverkat eller kan inverka på flygsäkerheten, men som inte lett till sådana luftfartsolyckor eller tillbud som avses i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

9 § Regeringen får meddela föreskrifter om vilka personer inom luftfart som ska vara skyldiga att rapportera händelser enligt 8 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om rapportering av händelser.

10 § En arbetsgivare får inte utsätta en arbetstagare för repressalier på grund av att arbetstagaren har rapporterat en händelse enligt denna lag.

Om en arbetstagare utsätts för repressalier, ska arbetsgivaren betala skadestånd till arbetstagaren för den förlust som uppkommer och för den kränkning som repressalierna innebär.

11 kap. Särskilda bestämmelser

Avgångsförbud

1 § Transportstyrelsen eller den som styrelsen utser får förbjuda en flygning och hindra ett luftfartyg från att avgå om det, när flygningen ska påbörjas, kan antas att luftfartyget inte uppfyller de villkor som anges i denna lag eller som har fastställts med stöd av lagen. Detsamma gäller när andra villkor som fastställts för flygningen inte är uppfyllda. Om någon annan än Transportstyrelsen har meddelat beslutet, ska beslutet genast anmälas till Transportstyrelsen och prövas av denna.

2 § Den som driver en flygplats får hindra ett luftfartygs avgång om avgifter för användningen av flygplatsen och tjänsterna för luftfarten, som avser luftfartygets senaste ankomst, uppehåll och avgång, inte har betalats och säkerhet inte har ställts.

3 § I lagen (1939:6) om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg finns bestämmelser om att kvarstad inte får läggas på vissa luftfartyg.

Avgifter och andra ersättningar för förrättningar

4 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter och andra ersättningar för förrättningar och tillstånd enligt denna lag och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen samt enligt EU-förordningar på den civila luftfartens område. Beslut om avgifter och andra ersättningar som är förfallna till betalning får verkställas enligt utsökningsbalken.

Radioanläggningar

5 § I lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation finns särskilda bestämmelser om användning av radioanläggningar ombord på luftfartyg och inom markorganisationen.

12 kap. Tillsyn, överklagande m.m.

Tillsyn

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att bestämmelserna i 1–8, 10 och 11 kap. och de föreskrifter som meddelats med stöd av dessa bestämmelser följs. Tillsynsåtgärder får även vidtas stickprovsvis.

Regeringen får meddela föreskrifter om att den myndighet som avses i första stycket får anlita någon annan vid tillsynen.

I den utsträckning det behövs för tillsyn enligt första stycket ska där avsedd myndighet och annan som myndigheten anlitar för tillsynen ges omedelbart tillträde till luftfartyg, flygplatser, anläggningar, lokaler och andra objekt. Denna rätt omfattar inte bostäder.

2 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att den som har skyldigheter enligt artiklarna 5–11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet¹ följer dessa bestämmelser.

Tillsynsmyndigheten enligt första stycket får meddela de förelägganden som behövs för att bestämmelserna ska följas.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att den som står under tillsyn enligt denna lag ska lämna de uppgifter som tillsynsmyndigheten behöver för att kunna utöva tillsyn.

Överklagande

4 § En förvaltningsmyndighets beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat följer av 5 §.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten i mål som avses i första stycket och i mål som avses i 4 kap. 28 §.

5 § En förvaltningsmyndighets beslut i frågor som rör trafiktillstånd får överklagas hos regeringen.

Ett beslut enligt 4 kap. 19 § andra stycket om erinran, enligt 4 kap. 21 § om omhändertagande av flygcertifikat eller ett föreläggande enligt 4 kap. 25 § första stycket får inte överklagas. Detsamma gäller beslut i ärenden som avses i 20 § första stycket 5 förvaltningslagen (1986:223).

Ett föreläggande enligt 4 kap. 25 § får prövas av allmän förvaltningsdomstol endast i samband med prövning av frågan om återkallelse på grund av att förelägandet inte har följts. Ett föreläggande enligt 4 kap. 29 § får överklagas endast i samband med ett överklagande av det beslut genom vilket målet avgörs.

6 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen gäller omedelbart, om inte annat anges i beslutet.

7 § En förvaltningsmyndighets beslut om tillstånd att inrätta och driva flygplatser får överklagas av en sådan ideell förening som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken.

¹ EUT L 204, 26.7.2006, s. 1 (Celex 32006R1107).

Allmänt bemyndigande

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela de ytterligare föreskrifter i de avseenden som behandlas i lagen och som gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik.

Regeringen får meddela föreskrifter om att den myndighet som avses i första stycket får överlämna förvaltningsuppgift som ansluter till föreskrifterna till någon annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

Krig eller krigsfara

9 § Är Sverige i krig eller krigsfara får regeringen, i den utsträckning rådande förhållanden kräver det, meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i denna lag och från andra författningar som avser luftfarten. Regeringen får då meddela de föreskrifter som behövs.

Detsamma gäller, om det råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller av krigsfara som Sverige har befunnit sig i.

Om regeringen i andra fall än då Sverige är i krig har meddelat föreskrifter enligt denna paragraf, ska föreskrifterna underställas riksdagens prövning inom en månad efter det att de har beslutats. Om någon sådan underställning inte sker eller om föreskrifterna inte godkänns av riksdagen inom två månader från underställningen, upphör föreskrifterna att gälla.

13 kap. Ansvarsbestämmelser m.m.

Ansvarsbestämmelser

1 § Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet manövrerar ett luftfartyg på ett sådant sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara döms för *vårdslöshet i flygtrafik* till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt döms till fängelse i högst två år.

2 § Den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter fullgörandet av uppgifterna uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms för *flygfylleri* till böter eller fängelse i högst sex månader. Detsamma gäller den som utövar tjänst som anges i 6 kap. 20 §.

För flygfylleri enligt första stycket döms också den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst som anges i 6 kap. 20 § efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter fullgörandet av uppgifterna finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

För flygfylleri enligt första stycket döms också den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst som anges i 6 kap. 20 § och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

3 § Är ett brott som avses i 2 § att anse som grovt döms för *grovt flygfylleri* till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om gärningsmannen

1. har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller
3. fullgjort sin uppgift på ett sätt som inneburit påtaglig fara för flygsäkerheten.

4 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 6 § tredje stycket om att ett luftfartyg av miljöskäl inte får användas inom svenskt område,
2. bryter mot 1 kap. 7 § första stycket genom att framföra ett civilt luftfartyg i överljudsfart och något undantag från förbudet inte har lämnats enligt 1 kap. 7 § andra stycket,
3. bryter mot förbud eller föreskrifter om restriktionsområden som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 8 §,
4. lämnar oriktiga uppgifter vid ansökan eller anmälan enligt 2 kap.,
5. framför ett luftfartyg som inte är märkt enligt 2 kap. 13 §, eller enligt föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd därav,
6. bryter mot 3 kap. 1 § första stycket första meningen genom att använda ett luftfartyg som inte är luftvärdigt eller miljövårdigt,
7. tillverkar eller utför underhålls-, reparations- eller ändringsarbeten på luftfartyg, tillbehör eller reservdelar till luftfartyg utan tillstånd,
8. bryter mot bestämmelser om behörighetshandlingar i 4 kap. 1, 2, 3, 4 eller 5 § eller mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd därav,
9. vid tjänstgöring ombord på luftfartyg inte följer befälhavarens order,
10. som passagerare inte åttlyder vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord,
11. bryter mot 5 kap. 7 § genom att som befälhavare på ett luftfartyg som råkat i nöd inte göra vad som rimligen kan krävas för att rädda ombordvarande, luftfartyg och gods,
12. bryter mot 6 kap. 5 § genom att inrätta eller bygga om en flygplats utan föreskrivet tillstånd eller 8 § genom att ta i bruk en flygplats innan den har godkänts och meddelats drifttillstånd,
13. bryter mot föreskrifter om tillståndskrav för andra anläggningar för luftfarten än flygplatser som regeringen har meddelat med stöd av 6 kap. 12 §,

14. bryter mot 6 kap. 19 § första stycket genom att arbeta som flygledare i flygtrafikledningstjänst eller flygtekniker utan att ha ett gällande certifikat för arbetet när sådant certifikat är föreskrivet,

15. utövar luftfartsverksamhet utan föreskrivet tillstånd enligt 7 kap. 1 eller 8 §, 9 § första stycket eller 10 § första stycket,

16. utövar luftfartsverksamhet utan tillstånd som regeringen har föreskrivit med stöd av 7 kap. 10 § andra stycket eller 12 §,

17. vid utövande av luftfart åsidosätter de villkor som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 § första stycket, 8 § andra stycket, 9 § fjärde stycket eller 11 § andra stycket, eller

18. inte landar enligt det som sägs i 8 kap. 2 §.

Till påföljd döms inte den som av oaktsamhet begår gärning som avses i första stycket 9.

5 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen¹ genom att

1. utföra lufttransport utan nödvändig operativ licens,

2. inte inhämta ett förhandsgodkännande enligt artikel 13 i förordningen, eller

3. utföra lufttransport på en flyglinje för vilken allmän trafikplikt gäller och annan meddelats tillstånd med ensamrätt enligt artikel 16 i förordningen.

6 § Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. lämnar oriktiga uppgifter i ett ärende som rör innehav av certifikat eller behörighetsbevis eller frågan om annan behörighet, eller vid annan tillsyn över behörigheten,

2. bryter mot 5 kap. 2 § genom att inte se till att ett luftfartyg är bemannat på föreskrivet sätt,

3. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 19 § andra stycket 1.

Till böter döms också den som i andra fall än som anges i 1–4 §§ uppsåtligen försummar någon skyldighet enligt 1, 2, 3, 4, 5, 6 eller 8 kap.

7 § Om en gärning har begåtts av ringa oaktsamhet, döms inte till ansvar enligt denna lag.

8 § Bestämmelser om ansvar för den som bryter mot tystnadsplikten i 6 kap. 14 § första stycket finns i 20 kap. 3 § brottsbalken.

9 § Till ansvar enligt denna lag döms inte om gärningen är belagd med straff i brottsbalken, eller om gärningen utgör överträdelse av ett föreläggande eller förbud som förenats med vite.

¹ EUT L 293, 31.10.2008, s. 3 (Celex 32008R1008).

10 § Har någon i fall som avses i 5 kap. 5 § brukat större våld än i varje fall är medgivet, ska han eller hon ändå inte dömas till ansvar, om omständigheterna var sådana att han eller hon svårligen kunde besinna sig. Om gärningen anses brottslig, får dömas till lindrigare straff än vad som annars är föreskrivet.

Domsrätt

11 § Den som begått brott som avses i 1–3 §§, 4 § första stycket 6, 8–11 och andra stycket, 5 §, 6 § första stycket 2 och andra stycket samt 7, 9 och 13 §§ döms, om han eller hon befinner sig här i riket, vid svensk domstol även om det inte finns domsrätt enligt 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken om brottet begåtts

1. vid utövande av luftfartsverksamhet med ett utländskt luftfartyg som används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd, eller

2. ombord på sådant luftfartyg.

Åtal får väckas utan förordnande enligt 2 kap. 5 § andra stycket brottsbalken.

Förverkande

12 § Om ägaren eller någon som är i ägarens ställe uppsåtligen begår eller medverkar till en sådan gärning som anges i 4 § första stycket 1, 2 eller 3, får luftfartyget förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga brott eller om det i övrigt finns särskilda skäl. Detta gäller dock inte, om förverkande är uppenbart oskäligt. Om luftfartyget inte finns i behåll, får värdet förklaras förverkat.

Första stycket gäller inte mot den som i god tro har förvärvat luftfartyget eller någon särskild rätt till det.

Vite

13 § Ett föreläggande eller ett förbud som myndighet meddelar enligt denna lag, eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag, får förenas med vite.

14 kap. Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

1 § För luftfart med svenska militära luftfartyg och i fråga om den militära markorganisationen gäller endast bestämmelserna i

1. 5 kap. 8 §,

2. 6 kap. 13 och 19 §§,

3. 9 kap. 6 §, samt

4. 10 kap. 2 § första och tredje styckena och 7 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter för den militära luftfarten och markorganisationen i de ämnen som anges i denna lag och som inte gäller förhållandet mellan enskilda eller annars måste meddelas i lag.

2 § För annan luftfart med svenska luftfartyg, som utan att vara militära används endast för statsändamål och inte för affärsdrift, gäller bestämmelserna i denna lag utom 10 kap. 3–6 §§.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får för sådan luftfart meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i 1–8 kap. samt i övrigt meddela de särskilda föreskrifter som behövs.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter i fråga om tillträde till svenskt område för utländska militära luftfartyg och andra utländska luftfartyg som används endast för statsändamål och inte för affärsdrift.

1. Denna lag träder i kraft den 1 september 2010. Genom lagen upphävs luftfartslagen (1957:297). Äldre bestämmelser ska fortsatt gälla för avgifter som är hänförliga till tiden före ikraftträdandet.

2. Certifikat, tillstånd och godkännanden som har meddelats enligt luftfartslagen (1957:297) och med stöd av den meddelade föreskrifter, ska fortsätta att gälla enligt sitt innehåll. Frågor om förnyelse av ett äldre certifikat, tillstånd eller godkännande ska dock prövas enligt den nya lagen, liksom återkallelse av ett certifikat, tillstånd eller godkännande eller vägran att godkänna ett tillstånd om den händelse som ligger till grund för ingripandet har ägt rum sedan lagen har trätt i kraft.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:669) om
ändring i luftfartslagen (1957:297)

Härigenom föreskrivs att lagen (2004:669) om ändring i luftfartslagen (1957:297) ska utgå.

3 Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:000)

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 18 § luftfartslagen (2010:000) ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 2.1

Föreslagen lydelse

6 kap. 18 §

Den som driver en flygplats och den som tillhandahåller tjänster för luftfarten får ta ut avgifter för användningen av flygplatsen, andra allmänna anläggningar och tjänsterna.

I den omfattning som följer av 1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter ska Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) meddela föreskrifter om, påföra och driva in undervägsavgifter.

I den omfattning som följer av bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen ska Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) meddela föreskrifter om, påföra och driva in undervägsavgifter.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

4 Förslag till lag om lufttransporter

Häri genoms föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om lufttransporter.

2 § Bestämmelser om ansvaret för skador som uppkommer genom luftfart finns i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart och luftfartslagen (2010:000).

EU-rättsliga bestämmelser

3 § Bestämmelser om lufttransporter finns i

1. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage¹,

2. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91²,

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer³,

4. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG⁴,

5. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet⁵,

6. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning)⁶.

I den utsträckning en fråga regleras av dessa förordningar, tillämpas inte svensk lag.

Bestämmelser som kompletterar förordningarna i första stycket 1–5 finns i 12–17 §§.

¹ EGT L 285, 17.10.1997, s. 1 (Celex 31997R2027).

² EUT L 46, 17.2.2004, s. 1 (Celex 32004R0261).

³ EUT L 138, 30.4.2004, s. 1 (Celex 32004R0785).

⁴ EUT L 344, 27.12.2005, s. 15 (Celex 32005R2111).

⁵ EUT L 204, 26.7.2006, s. 1 (Celex 32006R1107).

⁶ EUT L 293, 31.10.2008, s. 3 (Celex 32008R1008).

Bestämmelser om Montrealkonventionen

Luftransporter som omfattas av Montrealkonventionen

4 § Artiklarna 1–22, artikel 23.1 första, andra och tredje meningarna, artiklarna 25–27, artiklarna 29–49 samt artiklarna 51 och 52 i konventionen den 28 maj 1999 om vissa enhetliga regler för internationella luftransporter (Montrealkonventionen) ska gälla som lag här i landet.

De engelska, franska, arabiska, kinesiska, ryska och spanska texterna av Montrealkonventionen har lika giltighet.

De engelska och franska texterna av konventionen samt en översättning av den till svenska finns intagna som en *bilaga* till denna lag.

Luftransporter som inte omfattas av Montrealkonventionen

5 § För luftransporter mot ersättning inom ett land utan mellanlandning utanför landet och för andra luftransporter mot ersättning som inte omfattas av Montrealkonventionen ska konventionens bestämmelser ändå tillämpas så som det anges i 4 §. Detta gäller även när sådana luftransporter utförs av ett lufttrafikföretag utan ersättning.

I fråga om jämkning av skadestånd för personskada ska 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207) tillämpas i stället för artikel 20 i konventionen.

I fråga om begränsning av transportörens ansvar vid transport av bagage eller gods ska bestämmelsen i artikel 22.2 i konventionen tillämpas som om den enbart avser incheckat bagage och bestämmelsen i artikel 22.5 som om den avser punkterna 1–3.

Inflationsjustering

6 § Om de beloppsgränser som gäller enligt artiklarna 21 och 22 i Montrealkonventionen ändras med tillämpning av artikel 24, ska de nya beloppsgränserna vid tillämpning av 4 eller 5 § tillämpas på transportavtal som ingås tidigast den dag då ändringen träder i kraft enligt konventionen.

Regeringen ska i Svensk författningssamling ge till känna sådana ändringar av beloppsgränserna.

Behörig domstol

7 § Talan om ersättning som får föras i Sverige med stöd av artikel 33.2 i Montrealkonventionen ska, om den inte väcks vid någon av de domstolar som anges i artikel 33.1, väckas vid domstolen i den ort där passageraren vid olyckstillfället hade sitt hemvist.

Försäkringsplikt

8 § En svensk transportör ska ha en ansvarsförsäkring som täcker det ansvar som följer av 4 eller 5 §.

Ansvarsförsäkringen ska täcka sådan förskotts betalning som avses i artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97.

9 § En utländsk transportör som utför lufttransport av passagerare, bagage eller gods till eller från Sverige eller mellan orter i Sverige ska ha en ansvarsförsäkring som täcker det ansvar som följer av 4 eller 5 §.

10 § Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över att transportörer fullgör de skyldigheter som följer av 8 och 9 §§.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om försäkringsplikten enligt 8 och 9 §§.

Utländska stats- och militärtransporter

11 § Bestämmelserna i 4–10 §§ ska inte tillämpas på transporter som omfattas av en främmande stats förbehåll enligt artikel 57 i Montrealkonventionen.

Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 2027/97

12 § Bestämmelserna i artikel 3a i förordning (EG) nr 2027/97 ska tillämpas även på andra lufttrafikföretag än EG-lufttrafikföretag.

Bestämmelserna i artikel 5 i förordning (EG) nr 2027/97 ska tillämpas även på andra svenska transportörer än sådana som utgör EG-lufttrafikföretag.

Bestämmelserna i artikel 6 i förordning (EG) nr 2027/97 ska tillämpas även på den som annat än tillfälligtvis och utan att vara ett lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn.

13 § Konsumentverket ska utöva tillsyn över att transportörer fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 3a och 6 i förordning (EG) nr 2027/97.

Om dessa skyldigheter inte uppfylls ska marknadsföringslagen (2008:486) tillämpas med undantag av bestämmelserna i 29–36 §§ om marknadsstörningsavgift. Information enligt artiklarna 3a och 6 nämnda förordning ska anses vara väsentlig enligt 10 § tredje stycket marknadsföringslagen.

Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 261/2004, förordning (EG) nr 2111/2005 och förordning (EG) nr 1107/2006

14 § Konsumentverket ska utöva tillsyn över

1. att lufttrafikföretag fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 261/2004,

2. att lufttrafikföretag, researrangörer och biljettförsäljare fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 11 och 12 i förordning (EG) nr 2111/2005, samt

3. att lufttrafikföretag, deras agenter och researrangörer fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 3 och 4 i förordning (EG) nr 1107/2006.

15 § Ett åläggande att lämna föreskriven information får meddelas

1. ett lufttrafikföretag som inte lämnar information enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 261/2004,

2. ett lufttrafikföretag, en researrangör eller en biljettförsäljare som inte lämnar information till passagerare enligt artikel 11 i förordning (EG) nr 2111/2005, och

3. ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör som inte lämnar information enligt artikel 4 i förordning (EG) nr 1107/2006.

Talan om åläggande enligt första stycket väcks vid Marknadsdomstolen. En sådan talan får väckas av

1. Konsumentombudsmannen,

2. en näringsidkare som har ingått ett avtal som rör transport med lufttrafikföretaget, dess agent, researrangören eller biljettförsäljaren, och

3. en sammanslutning av konsumenter eller näringsidkare.

I ett sådant mål gäller i övrigt de bestämmelser i marknadsföringslagen (2008:486) som är tillämpliga i mål om åläggande att lämna information enligt 24 § den lagen.

16 § Ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör som vägrar personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet transport i strid med artiklarna 3 och 4 i förordningen (EG) nr 1107/2006 får åläggas att vid vite erbjuda transporterna i fråga.

Talan om åläggande enligt första stycket väcks vid Marknadsdomstolen av Konsumentombudsmannen.

17 § I fall som inte är av större vikt får Konsumentombudsmannen meddela föreläggande om sådant åläggande som avses i 15 §.

För ett föreläggande enligt första stycket gäller vad som sägs i 28 § marknadsföringslagen (2008:486).

Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 785/2004

18 § Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 785/2004 i fråga om försäkring för skadeståndsansvar gentemot passagerare och för bagage och gods.

Ett sådant bevis som avses i artikel 5.1 i förordningen ska ges in till Transportstyrelsen.

1. Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

2. Så länge konventionen den 12 oktober 1929 rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran (*Warszawakonventionen*) i dess ursprungliga lydelse är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat, ska lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock ska 8 och 9 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar ska därvid avse transportörens ansvar enligt lagen om befordran med luftfartyg. Vidare ska 12 och 13 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas.

3. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt protokollet den 28 september 1955 med ändring av Warszawakonventionen (*Haagprotokollet*) är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat ska 9 kap. luftfartslagen (1957:297) i dess lydelse närmast före lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297) gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock ska 8 och 9 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar ska därvid avse transportörens ansvar enligt lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg. Vidare ska 12 och 13 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas.

4. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 den 25 september 1975 med ändring av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat ska beträffande transport av gods 9 kap. luftfartslagen (1957:297) i dess lydelse närmast före lagen (2002:1130) om ändring i luftfartslagen (1957:297) gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock ska 8 och 9 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar ska därvid avse transportörens ansvar enligt 9 kap. luftfartslagen (1957:297) i dess lydelse närmast före lagen (2002:1130) om ändring i luftfartslagen (1957:297).

Bilaga¹

CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR	CONVENTION L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL	POUR DE RÈGLES AU RIEN	KONVENTION OM VISSA ENHETLIGA REGLER FÖR INTERNATIONELLA LUFTTRANSPORTER
THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,	LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,		DE FÖRDRAGSSLUTANDE STATERNA,
RECOGNIZING the significant contribution of the Convention for the Unification of Certain Rules to International Carriage by Air signed in Warsaw on 12 October 1929, hereinafter referred to as the "Warsaw Convention", and other related instruments to the harmonization of private international air law;	RECONNAISSANT l'importante contribution de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ci-après appelée la "Convention de Varsovie" et celle d'autres instruments connexes à l'harmonisation du droit aérien international privé,		SOM ERKÄNNER betydelsen av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929, nedan kallad "Warszawakonventionen", och av andra, därmed förknippade instrument för harmonisering av lagstiftningen om civil luftfart,
RECOGNIZING the need to modernize and consolidate the Warsaw Convention and related instruments;	RECONNAISSANT la nécessité de moderniser et de refondre la Convention de Varsovie et les instruments connexes,		SOM ERKÄNNER behovet av att modernisera och konsolidera Warszawakonventionen och andra till den knutna dokument,
RECOGNIZING the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution;	RECONNAISSANT l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation,		SOM ERKÄNNER betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen,
REAFFIRMING the desirability of an orderly development of international air transport operations and the smooth flow of passengers, baggage and cargo in accordance with the principles and objectives of the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on 7 December 1944;	RÉAFFIRMANT l'intérêt d'assurer le développement d'une exploitation ordonnée acdu transport aérien international et un acheminement sans heurt des passagers, des bagages et des marchandises, conformément aux principes et aux objectifs de la Convention relative à l'aviation civile internationale		SOM ÅTERIGEN BEKRÄFTAR att det är önskvart med en metodisk utveckling av de internationella lufttransporterna och med en störningsfri transport av passagerare, bagage och gods i enlighet med principerna och målen i den konvention angående internationell civil luftfart som avslutades i Chicago

¹ De beloppsgränser som gäller enligt artiklarna 21 och 22 i Montrealkonventionen har ändrats med tillämpning av artikel 24 i konventionen. Ändringen trädde i kraft den 30 december 2009 och tillkännages i Svensk författningssamling med stöd av 9 kap. 4 § luftfartslagen (1957:297).

	faite à Chicago le 7 décembre 1944,	den 7 december 1944,
CONVINCED that collective State action for further harmonization and codification of certain rules governing international carriage by air through a new Convention is the most adequate means of achieving an equitable balance of interests,	CONVAINCUS que l'adoption de mesures collectives par les États en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts,	SOM ÄR ÖVERTYGADE OM att det bästa sättet att uppnå en rättvis sammanvägning av alla intressen är att ytterligare harmonisera och kodifiera vissa bestämmelser för internationella lufttransporter genom att anta en ny konvention,
HAVE AGREED AS FOLLOWS:	SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:	HAR KOMMIT ÖVERENS OM FÖLJANDE.
CHAPTER I	CHAPITRE I	KAPITEL I
GENERAL PROVISIONS	GÉNÉRALITÉS	ALLMÄNNA BESTÄMMELSER
<i>Article 1</i>	<i>Article 1</i>	<i>Artikel 1</i>
Scope of application	Champ d'application	Tillämpningsområde
1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.	1. La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien.	1. Denna konvention är tillämplig på varje internationell transport av personer, bagage eller gods som utförs med luftfartyg mot ersättning. Den är också tillämplig på transporter med luftfartyg som lufttransportföretag utför utan ersättning.
2. For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping	2. Au sens de la présente convention, l'expression transport international s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la	2. I denna konvention avses med "internationell transport" varje transport där avgångs- och destinationsorten enligt parternas överenskommelse – oavsett om transportavbrott eller byte av luftfartyg förekommer – ligger antingen inom två fördragsslutande stats territorier eller inom en och samma fördragsslutande stats territorium om en överenskommen mellanlandning görs inom en annan stats territorium, även om den staten inte tillträtt konventionen. Transport mellan två platser på en och samma fördragsslutande stats territorium utan

place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.

3. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it has been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.

4. This Convention applies also to carriage as set out in Chapter V, subject to the terms contained therein.

Article 2

Carriage performed by State and carriage of postal items

1. This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1.

2. In the carriage of postal items, the carrier shall be liable only to the relevant postal administration in accordance with the rules applicable to the relationship between the carriers and the postal administrations.

3. Except as provided in paragraph 2 of this Article, the provisions of this Convention shall not apply to the carriage of postal items.

présente convention.

3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer pour l'application de la présente convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même État.

4. La présente convention s'applique aussi aux transports visés au chapitre V, sous réserve des dispositions dudit chapitre.

Article 2

Transport effectué par l'État et transport d'envois postaux

1. La présente convention s'applique aux transports effectués par l'État ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1.

2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.

3. Les dispositions de la présente convention autres que celles du paragraphe 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.

överenskommen mellanlandning på en annan stats territorium anses inte som internationell transport enligt denna konvention.

3. I denna konvention anses en transport som utförs av flera transportörer efter varandra vara en enda transport, oavsett om det slutits ett eller flera avtal om denna, förutsatt att parterna betraktar transporten som en enda transport; transporten förlorar inte sin internationella karaktär enbart för att ett eller flera av avtalen helt skall fullgöras inom en och samma stats territorium.

4. Denna konvention skall även tillämpas på sådana transporter som avses i kapitel V.

Artikel 2

Transporter som utförs av en stat och transporter av post

1. Denna konvention skall tillämpas på transporter som utförs av en stat, kommun eller annat offentligt organ och som uppfyller villkoren i artikel 1.

2. Vid transport av post är transportören ansvarig enbart gentemot postbefordringsföretaget och i enlighet med de regler som gäller för förhållandet mellan transportörer och postbefordringsföretag. 3. Med undantag för vad som anges i punkt 2 skall konventionen inte tillämpas på posttransporter.

CHAPTER II	CHAPITRE II	KAPITEL II
DOCUMENTATION AND DUTIES OF THE PARTIES RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS, BAGGAGE AND CARGO	DOCUMENTS OBLIGATIONS DES PARTIES RELATIFS AU TRANSPORT DES PASSENGERS, BAGAGES ET MARCHANDISES	ET DES DOKUMENTATION SAMT PARTERNAS SKYLDIGHETER VID TRANSPORT AV PASSAGERARE, BAGAGE OCH GODS

*Article 3***Passengers and baggage**

1. In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing

(a) an indication of the places of departure and destination;

(b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place.

2. Any other means which preserves the information indicated in paragraph 1 may be substituted for the delivery of the document referred to in that paragraph. If any such other means is used, the carrier shall offer to deliver to the passenger a written statement of the information so preserved.

3. The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage.

4. The passenger shall be given written notice to the effect that where this Convention is applicable it governs and may limit the liability of carriers in respect of death or injury and for destruction or loss of, or damage to, baggage, and for delay.

*Article 3***Passagers et bagages**

1. Dans le transport des passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant:

a) l'indication des points de départ et de destination;

b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent au paragraphe 1 peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné dans ce paragraphe. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur offrira de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui y sont consignées.

3. Le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré.

4. Il sera donné au passager un avis écrit indiquant que, lorsque la présente convention s'applique, elle régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard.

*Artikel 3***Passagerare och bagage**

1. För passagerartransporter skall individuella eller kollektiva transporthandlingar tillhandahållas som innehåller:

a) uppgift om avgångs- och destinationsort;

b) om avgångs- och destinationsorten ligger inom samma fördragsslutande stats territorium och en eller flera mellanlandningar enligt vad som har överenskommit skall ske inom en annan stats territorium, uppgift om platsen för minst en sådan mellanlandning.

2. Någon transporthandling behöver dock inte tillhandahållas, om uppgifterna som avses i punkt 1 registreras på annat sätt. I sådant fall skall transportören erbjuda passageraren en utskrift av de registrerade uppgifterna.

3. Transportören skall ge passageraren ett bagagekvitto för varje incheckad bagageenhet.

4. Passageraren skall skriftligen upplysas om att denna konvention, när den är tillämplig, reglerar och eventuellt begränsar transportörens skadeståndsansvar för dödsfall eller skada, för bagage som

förstörts, förlorats eller skadats och för förseningar.

5. Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

5. L'inobservation des dispositions des paragraphes précédents n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de la responsabilité.

5. Transportavtalets befintlighet eller giltighet påverkas inte av att de föregående punkterna åsidosätts; också i sådant fall omfattas avtalet av bestämmelserna i denna konvention, inbegripet bestämmelserna om ansvarsbegränsning.

Article 4

Cargo

1. In respect of the carriage of cargo, an air waybill shall be delivered.

2. Any other means which preserves a record of the carriage to be performed may be substituted for the delivery of an air waybill. If such other means are used, the carrier shall, if so requested by the consignor, deliver to the consignor a cargo receipt permitting identification of the consignment and access to the information contained in the record preserved by such other means.

Article 5

Contents of air waybill or cargo receipt

The air waybill or the cargo receipt shall include:

- (a) an indication of the places of departure and destination;
- (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place; and

Article 4

Marchandises

1. Pour le transport de marchandises, une lettre de transport aérien est émise.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

Article 5

Contenu de la lettre de transport aérien ou du récépissé de marchandises

La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises contiennent:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et qu'une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales;

Artikel 4

Gods

1. För varje godstransport skall en flygfraktsedel tillhandahållas.

2. Någon flygfraktsedel behöver dock inte tillhandahållas, om uppgifterna angående transporten registreras på annat sätt. I sådant fall skall transportören om avsändaren begär det tillhandahålla avsändaren ett godskvitto som gör det möjligt att identifiera försändelsen och ger tillgång till de uppgifter om transporten som registrerats.

Artikel 5

Flygfraktsedelns och godskvittots innehåll

Flygfraktsedeln eller godskvittot skall innehålla:

- a) uppgift om avgångsort och destinationsort;
- b) om avgångs- och destinationsorten ligger inom samma fördragsslutande stats territorium och en eller flera mellanlandningar enligt vad som har överenskommit skall ske inom en annan stats territorium, uppgift om platsen för minst en sådan mellanlandning;

(c) an indication of the weight of the consignment.

c) la mention du poids de l'expédition.

c) uppgift om försändelsens vikt.

Article 6

Document relating to the nature of the cargo

The consignor may be required, if necessary, to meet the formalities of customs, police and similar public authorities to deliver a document indicating the nature of the cargo. This provision creates for the carrier no duty, obligation or liability resulting therefrom.

Article 6

Document relatif à la nature de la marchandise

L'expéditeur peut être tenu pour accomplir les formalités nécessaires de douane, de police et d'autres autorités publiques d'émettre un document indiquant la nature de la marchandise. Cette disposition ne crée pour le transporteur aucun devoir, obligation ni responsabilité.

Artikel 6

Handling med uppgifter om godsets art

Om det behövs för att skyldigheter enligt tullens, polisens eller någon annan myndighets föreskrifter skall kunna fullgöras, får det begäras av avsändaren att denne skall tillhandahålla en skriftlig handling med upplysningar om godsets art. Denna bestämmelse medför inte någon skyldighet eller något skadeståndsansvar för transportören.

Article 7

Description of air waybill

1. The air waybill shall be made out by the consignor in three original parts.

2. The first part shall be marked "for the carrier"; it shall be signed by the consignor. The second part shall be marked "for the consignee"; it shall be signed by the consignor and by the carrier. The third part shall be signed by the carrier who shall hand it to the consignor after the cargo has been accepted.

3. The signature of the carrier and that of the consignor may be printed or stamped. 4. If, at the request of the consignor, the carrier makes out the air waybill, the carrier shall be deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor.

Article 7

Description de la lettre de transport aérien

1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.

2. Le premier exemplaire porte la mention "pour le transporteur"; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention "pour le destinataire"; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre. 4. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, ce dernier est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

Artikel 7

Beskrivning av flygfraktsedeln

1. Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar.

2. Det första exemplaret skall förses med beteckningen "för transportören" och undertecknas av avsändaren. Det andra exemplaret skall förses med beteckningen "för mottagaren" och undertecknas av avsändaren och transportören. Det tredje exemplaret skall undertecknas av transportören och överlämnas till avsändaren när godset har tagits emot.

3. Avsändarens och transportörens underskrifter får vara tryckta eller stämplade. 4. Om inte annat visas, skall transportören anses ha handlat på avsändarens uppdrag om transportören upprättat flygfraktsedeln på dennes begäran.

*Article 8***Documentation for multiple packages**

When there is more than one package:

(a) the carrier of cargo has the right to require the consignor to make out separate air waybills;

(b) the consignor has the right to require the carrier to deliver separate cargo receipts when the other means referred to in paragraph 2 of Article 4 are used.

*Article 9***Non-compliance with documentary requirements**

Non-compliance with the provisions of Articles 4 to 8 shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

*Article 10***Responsibility for particulars of documentation**

1. The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the cargo inserted by it or on its behalf in the air waybill or furnished by it or on its behalf to the carrier for insertion in the cargo receipt or for insertion in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4. The foregoing shall also apply where the person acting on behalf of the consignor is also the agent of

*Article 8***Documents relatifs à plusieurs colis**

Lorsqu'il y a plusieurs colis:

a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes;

b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés de marchandises distincts, lorsque les autres moyens visés au paragraphe 2 de l'article 4 sont utilisés.

*Article 9***Inobservation des dispositions relatives aux documents obligatoires**

L'inobservation des dispositions des articles 4 à 8 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

*Article 10***Responsabilité pour les indications portées dans les documents**

1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de marchandises ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4. Ces dispositions s'appliquent aussi au cas où la

*Artikel 8***Transporthandling för flera godsenheter**

När transporten avser flera godsenheter

a) har transportören rätt att begära att avsändaren upprättat separata flygfraktsedlar;

b) har avsändaren rätt att begära att transportören lämnar över separata godskvitton, om uppgifterna i enlighet med artikel 4, andra stycket, registrerats på annat sätt.

*Artikel 9***Bristfälliga handlingar**

Transportavtalets befintlighet eller giltighet påverkas inte av att artiklarna 4–8 åsidosätts, och avtalet omfattas även i sådant fall av bestämmelserna i denna konvention, inbegripet bestämmelserna om ansvarsbegränsning.

*Artikel 10***Ansvar för uppgifterna i handlingarna**

1. Avsändaren ansvarar för riktigheten hos uppgifter och upplysningar om godset som denne eller någon som har handlat på dennes uppdrag har lämnat på flygfraktsedeln eller på godskvittot eller registrerat på annat sätt i enlighet med artikel 4.2. Detta gäller också, om den som handlar på avsändarens uppdrag samtidigt är ombud för transportören.

<p>the carrier.</p> <p>2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by it, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor or on its behalf.</p> <p>3. Subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article, the carrier shall indemnify the consignor against all damage suffered by it, or by any other person to whom the consignor is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements inserted by the carrier or on its behalf in the cargo receipt or in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4.</p>	<p>personne agissant au nom de l'expéditeur est également l'agent du transporteur.</p> <p>2. L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.</p> <p>3. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de marchandises ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4.</p>	<p>2. Avsändaren skall ersätta transportören för de skador som transportören ansvarar för orsakats på grund av att de uppgifter eller upplysningar som har lämnats av avsändaren eller på dennes uppdrag är oriktiga eller ofullständiga.</p> <p>3. Om inte annat följer av punkterna 1 och 2 skall transportören ersätta avsändaren för de skador som avsändaren eller någon som avsändaren ansvarar för lidit på grund av att de uppgifter eller upplysningar som lämnats av transportören eller på dennes uppdrag och förts in på godskvittot eller registrerats på annat sätt i enlighet med artikel 4.2, är oriktiga eller ofullständiga.</p>
--	--	--

*Article 11***Evidentiary value of documentation**

1. The air waybill or the cargo receipt is prima facie evidence of the conclusion of the contract, of the acceptance of the cargo and of the conditions of carriage mentioned therein.
2. Any statements in the air waybill or the cargo receipt relating to the weight, dimensions and packing of the cargo, as well as those relating to the number of pack ages, are prima facie evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the cargo do not constitute

*Article 11***Valeur probante des documents**

1. La lettre de transport aérien et le récépissé de marchandises font foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport qui y figurent.
2. Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de marchandises, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis, font foi jusqu'à preuve du contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la

*Artikel 11***Handlingarnas bevisvärde**

1. Flygfraktsedeln eller godskvittot skall, om inte annat visas, anses styrka att ett transportavtal ingåtts, att godset accepterats samt att de villkor som anges på flygfraktsedeln eller godskvittot har godtagits.
2. Om inte annat visas, skall uppgifterna på flygfraktsedeln eller godskvittot om godsets vikt, mått eller förpackning eller om antalet godsenheter anses styrka; uppgifterna på flygfraktsedeln eller godskvittot om godsets mängd, volym eller skick skall anses ha bevisvärde endast under förutsättning att

evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air waybill or the cargo receipt to have been, checked by it in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo.

Article 12

Right of disposition of cargo

1. Subject to its liability to carry out all its obligations under the contract of carriage, the consignor has the right to dispose of the cargo by withdrawing it at the airport of departure or destination, or by stopping it in the course of the journey on any landing, or by calling for it to be delivered at the place of destination or in the course of the journey to a person other than the consignee originally designated, or by requiring it to be returned to the airport of departure. The consignor must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and must reimburse any expenses occasioned by the exercise of this right.

2. If it is impossible to carry out the instructions of the consignor, the carrier must so inform the consignor forthwith.

3. If the carrier carries out the instructions of the consignor for the disposition of the cargo without requiring the production of the part of the air waybill or the cargo receipt delivered to the latter, the carrier will be liable, without prejudice to its right of recovery from the consignor, for any damage which may be caused thereby to any person who is lawfully in possession of that part of the air waybill or the cargo receipt.

marchandise ne font preuve contre le transporteur que si la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou s'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12

Droit de disposer de la marchandise

1. L'expéditeur a le droit, à la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aéroport de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant livrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aéroport de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

2. Dans le cas où l'exécution des instructions de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3. Si le transporteur exécute les instructions de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourra être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise.

transportören i avsändarens närvaro har kontrollerat dem och på flygfraktsedeln eller godskvittot intygat detta, eller om uppgifterna avser godsets synliga skick.

Artikel 12

Rätt att förfoga över godset

1. Utan att det påverkar avsändarens skyldigheter enligt transportavtalet, har denne rätt att förfoga över godset genom att återta det på avgångs- eller destinationsflygplatsen eller stoppa det vid landning under resan eller bestämma att godset på destinationsorten eller under resan skall avlämnas till någon annan än den som ursprungligen har angetts som mottagare eller begära att det skall skickas tillbaka till avgångsflygplatsen. Avsändaren får dock inte utöva sin rätt att förfoga över godset på ett sådant sätt att det medför skada för transportören eller för någon annan avsändare, och avsändaren måste ersätta de extra kostnader som uppkommer genom utövandet av denna rätt.

2. Om avsändarens anvisningar inte kan verkställas, skall transportören omedelbart underrätta avsändaren om detta.

3. Om transportören följer avsändarens anvisningar utan att begära att dennes exemplar av flygfraktsedeln eller godskvittot skall visas upp, ansvarar transportören med bibehållen regressrätt mot avsändaren för de skador som därigenom uppstår för den rättmätige innehavaren av nämnda exemplar.

4. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with Article 13. Nevertheless, if the consignee declines to accept the cargo, or cannot be communicated with, the consignor resumes its right of disposition.

4. Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13. Toutefois, si le destinataire refuse la marchandise, ou s'il ne peut être joint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

4. Avsändarens rätt upphör när mottagarens rätt inträder i enlighet med artikel 13. Om mottagaren vägrar att ta emot godset eller om denne inte är anträffbar, får dock avsändaren åter rätt att förfoga över godset.

Article 13

Delivery of the cargo

1. Except when the consignor has exercised its right under Article 12, the consignee is entitled, on arrival of the cargo at the place of destination, to require the carrier to deliver the cargo to it, on payment of the charges due and on complying with the conditions of carriage.

2. Unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the cargo arrives.

3. If the carrier admits the loss of the cargo, or if the cargo has not arrived at the expiration of seven days after the date on which it ought to have arrived, the consignee is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

Article 14

Enforcement of the rights of consignor and consignee

The consignor and the consignee can respectively enforce all the rights given to them by Articles 12 and 13, each in its own name, whether it is acting in its own interest or in the interests of another, provided that it carries out the

Article 13

Livraison de la marchandise

1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport.

2. Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14

Possibilité de faire valoir les droits de l'expéditeur et du destinataire

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son nom propre, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition

Artikel 13

Avlämnande av gods

1. Utom i de fall då avsändaren har utövat sin rätt enligt artikel 12, har mottagaren rätt att begära att få ut godset av transportören när detta har kommit fram till destinationsorten, förutsatt att mottagaren betalar vad transportören har rätt att fordra samt uppfyller transportvillkoren.

2. Om inte annat har avtalats, skall transportören genast underrätta mottagaren när godset har kommit fram.

3. Om transportören erkänner att godset har förlorats, eller om godset inte har kommit fram inom sju dagar efter den dag då det borde ha anlänt, får mottagaren göra sina rättigheter enligt transportavtalet gällande mot transportören.

Artikel 14

Avsändarens och mottagarens utövande av sina rättigheter

Såväl avsändaren som mottagaren får göra gällande sina rättigheter enligt artiklarna 12 och 13 i eget namn, under förutsättning att de uppfyller sina förpliktelser enligt transportavtalet, oavsett om de

obligations imposed by the contract of carriage.

d'exécuter les obligations que le contrat de transport impose.

handlar för egen räkning eller på någon annans uppdrag.

Article 15

Article 15

Artikel 15

Relations of consignor and consignee or mutual relations of third parties

Rapports entre l'expéditeur et le destinataire ou rapports entre les tierces parties

Förhållandet mellan avsändare och mottagare och gentemot tredje män

1. Articles 12, 13 and 14 do not affect either the relations of the consignor and the consignee with each other or the mutual relations of third parties, whose rights are derived either from the consignor or from the consignee.

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent préjudice ni aux rapports entre l'expéditeur et le destinataire, ni aux rapports mutuels des tierces parties dont les droits proviennent de l'expéditeur ou du destinataire.

1. Artiklarna 12–14 inverkar varken på avsändarens eller mottagarens inbördes förhållande eller det inbördes förhållandet mellan tredje män vars rätt härleder sig från avsändaren eller mottagaren.

2. The provisions of Articles 12, 13 and 14 can only be varied by express provision in the air waybill or the cargo receipt.

2. Toute clause dérogeant aux dispositions des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de marchandises.

2. Avvikelser från bestämmelserna i artiklarna 12–14 gäller endast om de uttryckligen är införda på flygfraktsedeln eller godskvittot.

Article 16

Article 16

Artikel 16

Formalities of customs, police or other public authorities

Formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques

Skyldigheter enligt tullens, ordningsmaktens och andra myndigheters föreskrifter

1. The consignor must furnish such information and such documents as are necessary to meet the formalities of customs, police and any other public authorities before the cargo can be delivered to the consignee. The consignor is liable to the carrier for any damage occasioned by the absence, insufficiency or irregularity of any such information or documents, unless the damage is due to the fault of the carrier, its servants or agents.

1. L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés ou mandataires.

1. Avsändaren skall lämna de upplysningar och skriftliga handlingar som behövs för att uppfylla tullens, polisens och andra myndigheters föreskrifter innan godset får lämnas till mottagaren. Avsändaren skall ersätta transportören för den skada som uppstår för transportören på grund av att sådana upplysningar eller handlingar saknas eller är ofullständiga eller oriktiga, om inte transportören eller någon av transportörens anställda eller uppdragstagare har orsakat skadan genom fel eller försummelse.

2. The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents

2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

2. Transportören är inte skyldig att undersöka upplysningarnas eller handlingarnas riktighet eller fullständighet.

CHAPTER III

LIABILITY OF THE CARRIER AND EXTENT OF COMPENSATION FOR DAMAGE

*Article 17***Death and injury of passengers – damage to baggage**

1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.

2. The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, checked baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier. However, the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of the baggage. In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents.

3. If the carrier admits the loss of the checked baggage, or if the checked baggage has not arrived at the expiration of 21 days after the date on which it ought to have arrived, the passenger is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

CHAPITRE III

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR ÉTENDUE L'INDEMNISATION PRÉJUDICE

*Article 17***Mort ou lésion subie par le passager – Dommage causé aux bagages**

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.

3. Si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver, le passager est autorisé à faire valoir contre le transporteur les droits qui

KAPITEL III

FRAKTFÖRARENS SKADESTÄNDSANSVAR OCH ERSÄTTNINGENS OMFATTNING

*Artikel 17***Passagerares dödsfall eller skada – Skada på bagage**

1. Transportören ansvarar för dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen.

2. Transportören ansvarar om incheckat bagage förstörts, förlorats eller skadats under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller under den tid då bagaget var i transportörens vård. Transportören ansvarar dock inte i den mån skadan orsakas av bagagets egenskaper eller av en inneboende defekt eller svaghet hos det. När det gäller handbagage, inbegripet personliga tillhörigheter, ansvarar transportören för skador, om transportören eller dennes anställda eller uppdragstagare har orsakat skadan genom fel eller försummelse.

3. Om transportören erkänner att incheckat bagage har förlorats eller om det incheckade bagaget inte har kommit fram inom tjuogen dagar efter den dag då det skulle ha anlänt, har passageraren rätt att göra sina rättigheter enligt transportavtalet gällande mot transportören.

découlent du contrat de transport.

4. Unless otherwise specified, in this Convention the term "baggage" means both checked baggage and unchecked baggage.

4. Sous réserve de dispositions contraires, dans la présente convention le terme "bagages" désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés.

4. Om inget annat anges, avses i denna konvention med "bagage" både incheckat bagage och handbagage.

Article 18

Damage to cargo

1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

2. However, the carrier is not liable if and to the extent it proves that the destruction, or loss of, or damage to, the cargo resulted from one or more of the following:

(a) inherent defect, quality or vice of that cargo;

(b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or its servants or agents;

(c) an act of war or an armed conflict;

(d) an act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo.

3. The carriage by air within the meaning of paragraph 1 of this Article comprises the period during which the cargo is in the charge of the carrier.

Article 18

Dommage causé à la marchandise

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants:

a) la nature ou le vice propre de la marchandise;

b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires;

c) un fait de guerre ou un conflit armé;

d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

3. Le transport aérien, au sens du paragraphe 1 du présent article, comprend la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.

Artikel 18

Skada på gods

1. Transportören ansvarar om gods förstörts, förlorats eller skadats under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat under lufttransporten.

2. Transportören ansvarar dock inte i den mån skadan enligt vad transportören visar orsakats av:

a) godsets egenskaper eller av en inneboende defekt eller svaghet hos det;

b) bristfällig förpackning av godset som har utförts av någon annan än transportören eller transportörens anställda eller uppdragstagare;

c) krigshandling eller väpnad konflikt; eller

d) myndighetsutövning i samband med att godset förs in i eller ut ur en stat eller transiteras.

3. Med "lufttransport" i första stycket avses den tid under vilken godset är i transportörens vård.

4. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterway performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air. If a carrier, without the consent of the consignor, substitutes carriage by another mode of transport for the whole or part of a carriage intended by the agreement between the parties to be carriage by air, such carriage by another mode of transport is deemed to be within the period of carriage by air.

4. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.

4. Lufttransporten omfattar dock inte sådana transporter till lands, till sjöss eller på en inre vattenväg som sker utanför en flygplats. När en sådan transport utförs för lastning, avlämnande eller omlastning på grund av transportavtalet, skall dock varje skada anses ha uppkommit till följd av en händelse under lufttransporten, om inte annat visas. Om transportören utan avsändarens samtycke ersätter hela eller delar av en transport som enligt avtalet mellan parterna skall ske i form av en lufttransport med ett annat transportslag, skall lufttransporten anses omfatta även denna del av transporten.

Article 19

Delay

The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures.

Article 19

Retard

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

Artikel 19

Försening

Transportören ansvarar för skador till följd av försening vid lufttransporter av passagerare, bagage och gods. Transportören ansvarar dock inte för sådana skador om transportören visar att denne och dennes anställda eller uppdragstagare har vidtagit alla de åtgärder som rimligen kan begäras för att undvika skadorna eller att det var omöjligt att vidta sådana åtgärder.

Article 20

Exoneration

If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his

Article 20

Exonération

Dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le

Artikel 20

Jämkning

Om transportören visar att en skada orsakats helt eller delvis av vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling av den som begär ersättning eller av någon från

or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.

transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de ce passager a causé le dommage ou y a contribué. Le présent article s'applique à toutes les dispositions de la convention en matière de responsabilité, y compris le paragraphe 1 de l'article 21.

vilken den som begär ersättning härleder sin rätt, skall transportören helt eller delvis vara befriad från skadeståndsansvar gentemot den som begär ersättning i den utsträckning som vårdslösheten eller underlåtenheten helt eller delvis orsakat skadan. Om en passagerare har dödats eller skadats och om någon annan än passageraren begär ersättning med anledning därav, skall transportören också vara helt eller delvis befriad från skadeståndsansvar om passageraren själv orsakat eller medverkat till skadan genom vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling. Denna artikel gäller alla bestämmelser om skadeståndsansvar i denna konvention, även artikel 21.1.

Article 21

Compensation in case of death or injury of passengers

1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.

2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:

(a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or

Article 21

Indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager

1. Pour les dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 et ne dépassant pas 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité.

2. Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 dans la mesure où ils dépassent 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve:

a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou

Artikel 21

Ersättning för passagerares dödsfall eller skada

1. För sådana skador som avses i artikel 17.1 och som inte överstiger 100 000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare kan transportören varken undgå eller begränsa sitt skadeståndsansvar.

2. För sådana skador som avses i artikel 17.1 är transportörens skadeståndsansvar begränsat till 100 000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare om transportören visar:

a) att skadan inte vållats av transportörens eller dennes anställdas eller uppdragstagares vårdslöshet eller annan oriktig handling eller underlåtenhet; eller

(b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.

b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

b) att skadan uteslutande orsakats av tredje mans vårdslöshet eller annan oriktig handling eller underlåtenhet.

Article 22

Article 22

Artikel 22

Limits of liability in relation to delay, baggage and cargo

Limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises

Ansvarsbegränsning beträffande försening, bagage och gods

1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4 150 Special Drawing Rights.

1. En cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard, aux termes de l'article 19, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager.

1. För skador på grund av försening enligt artikel 19 vid transport av passagerare är transportörens skadeståndsansvar begränsat till 4 150 särskilda dragningsrätter för varje passagerare.

2. In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1 000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in the delivery at destination.

2. Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1 000 droits de tirage spéciaux par passager, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.

2. Vid transport av bagage är transportörens skadeståndsansvar om bagaget förstörts, förlorats, skadats eller försenats begränsat till 1 000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare, om inte passageraren, när det incheckade bagaget överlämnades till transportören, gjorde en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten och betalade tilläggsavgift om en sådan begärdes. I sådant fall gäller det då uppgivna beloppet som gräns för transportörens skadeståndsansvar, om inte transportören kan visa att detta belopp är högre än värdet av passagerarens faktiska intresse av att bagaget avlämnas på destinationsorten.

3. In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogram, unless the consignor has made, at the when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be

3. Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard, est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une somme supplémentaire

3. Vid transport av gods är transportörens ansvar för skada om godset förstörts, förlorats, skadats eller försenats begränsat till 17 särskilda dragningsrätter per kilogram, om inte avsändaren, när god set överlämnades till transportören, gjorde en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att godset avlämnas på destinationsorten och betalade tilläggsavgift om en sådan

liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.

éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

begärdes. I sådant fall gäller det då uppgivna beloppet som gräns för transportörens skadeståndsansvar, om inte transportören kan visa att detta belopp är högre än värdet av avsändarens faktiska intresse av att godset avlämnas på destinationsorten.

4. In the case of destruction, loss, damage or delay of part of the cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the destruction, loss, damage or delay of a part of the cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same air waybill, or the same receipt or, if they were not issued, by the same record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

4. En cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la destruction, la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article 4, paragraphe 2, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

4. Om endast en del av godset eller endast ett föremål i detta förstörs, förloras, skadas eller försenas, skall endast vikten av denna godsenshet utgöra grund för beräkning av gränsen för transportörens skadeståndsansvar. Om värdet av andra godsensheter, som omfattas av samma flygfraktsedel, godskvitto eller registrering på annat sätt i enlighet med artikel 2.4, påverkas av förstörelsen, förlusten, skadan eller förseningen, skall den sammanlagda vikten på dessa godsensheter medräknas när gränsen för transportörens skadeståndsansvar skall bestämmas.

5. The foregoing provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment.

5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

5. Bestämmelserna i punkt 1 och 2 gäller inte om det visas att transportören eller dennes anställda eller uppdragstagare genom en handling eller underlåtenhet orsakat skadan i avsikt att skada eller av grov oaksamhet och med vetskap om att en skada troligen skulle bli följden. Detta gäller dock i fråga om transportörens anställda och uppdragstagare endast om det visas att de handlat under utövande av tjänsten eller uppdraget.

6. The limits prescribed in Article 21 and in this Article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff, including interest. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

6. Les limites fixées par l'article 21 et par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur, intérêts compris. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

6. De ansvarsgränser som anges i artikel 21 och i denna artikel skall inte hindra domstolen att därtutöver i enlighet med nationell lagstiftning helt eller delvis utdöma ersättning för karendens rättegångskostnader och för andra utgifter som karenden haft till följd av en process, inbegripet upplupen ränta. Detta gäller dock inte om transportören inom sex månader från den skadebringande händelsen eller innan talan väcktes, om detta inträffar senare, skriftligen har erbjudit karenden minst lika mycket i ersättning som det utdömda skadeståndet, ej medräknat rättegångskostnader och andra utgifter till följd av processen.

Article 23

Conversion of monetary units

1. The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this Convention shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into national currencies shall, in case of judicial proceedings, be made according to the value of such currencies in terms of the Special Drawing Right at the date of the judgement. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect at the date of the judgement, for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a Member of the International

Article 23

Conversion des unités monétaires

1. Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente convention sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est

Artikel 23

Omräkning av monetära enheter

1. Med "särskilda dragningsrätter" avses i denna konvention de särskilda dragningsrätter som fastställs av Internationella valutafonden. Vid rättsliga förfaranden skall omräkning av beloppen till nationell valuta ske på grundval av valutornas värde uttryckt i särskilda dragningsrätter den dag då domen meddelas. Värdet av en fördragsslutande stats nationella valuta uttryckt i särskilda dragningsrätter skall, för en stat som är medlem av Internationella valutafonden, bestämmas enligt den beräkningsmetod som ifrågakommande dag tillämpas av valutafonden för dess verksamhet och transaktioner. Värdet av en fördragsslutande stats nationella valuta uttryckt i särskilda dragningsrätter skall, för en stat som inte är medlem av Internationella valutafonden beräknas på det sätt som den staten bestämmer.

Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this Article may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier prescribed in Article 21 is fixed at a sum of 1 500 000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62 500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per kilogram with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to 65,5 milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this Article and the conversion method mentioned in paragraph 2 of this Article shall be made in such manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 21 and 22 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1 of this Article. State Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation

calculée de la façon déterminée par cet État.

2. Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article, peuvent, au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur prescrite à l'article 21 est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 1 500 000 unités monétaires par passager; 62 500 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 22; 15 000 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 22; et 250 unités monétaires par kilogramme pour ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à soixantecinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause.

3. Le calcul mentionné dans la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 2 du présent article sont effectués de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus aux articles 21 et 22, que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1 du présent article. Les États parties communiquent au dépositaire

2. En stat som inte är medlem av Internationella valutafonden och vars lag inte medger att de bestämmelser som anges i punkt 1 tillämpas får dock, vid ratifikations- eller anslutningstillfället eller när som helst därefter, förklara att den ansvarsgräns för transportören som gäller enligt artikel 21 skall vara 1 500 000 monetära enheter per passagerare vid rättsliga förfaranden inom deras territorier, 62 500 monetära enheter per passagerare när det gäller artikel 22.1, 15 000 monetära enheter per passagerare när det gäller artikel 22.2 och 250 monetära enheter per kilogram när det gäller artikel 22.3. Denna monetära enhet motsvarar 65,5 milligram guld av 0,900 finhet. Belopp enligt denna punkt som räknats om till nationellt myntslag får rundas av. Omräkningen av beloppen skall ske enligt den ifrågavarande statens lag.

3. Den beräkning som nämns i sista meningen i punkt 1 och den omräkningsmetod som nämns i punkt 2 skall göras så att resultatet i den fördragsslutande statens nationella valuta för de belopp som anges i artiklarna 21 och 22 så långt möjligt ger uttryck för samma realvärde som en beräkning enligt de tre första meningarna i punkt 1 skulle göra. När en fördragsslutande stat deponerar ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument av seende denna konvention och vid varje

pursuant to paragraph 1 of this Article, or the result of the conversion in paragraph 2 of this Article as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2 du présent article, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

ändring av ett sådant instrument, skall den staten underrätta depositarien om den beräkningsmetod som staten tillämpar enligt punkt 1 respektive om resultatet av omräkningen enligt punkt 2.

Article 24

Review of limits

1. Without prejudice to the provisions of Article 25 of this Convention and subject to paragraph 2 below, the limits of liability prescribed in Articles 21, 22 and 23 shall be reviewed by the Depositary at five-year intervals, the first such review to take place at the end of the fifth year following the date of entry into force of this Convention, or if the Convention does not enter into force within five years of the date it is first open for signature, within the first year of its entry into force, by reference to an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the previous revision or in the first instance since the date of entry into force of the Convention. The measure of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor shall be the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the States whose currencies comprise the Special Drawing Right mentioned in paragraph 1 of Article 23.

Article 24

Révision des limites

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 25 de la présente convention et sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, les limites de responsabilité prescrites aux articles 21, 22 et 23 sont révisées par le dépositaire tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la présente convention, ou si la convention n'entre pas en vigueur dans les cinq ans qui suivent la date à laquelle elle est pour la première fois ouverte à la signature, dans l'année de son entrée en vigueur, moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulé de l'inflation depuis la révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée en vigueur de la convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des États dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité au paragraphe 1 de l'article 23.

Artikel 24

Översyn av ansvarsgränserna

1. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artikel 25, skall depositarien, med beaktande av punkt 2 nedan, vart femte år se över de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 21–23, varvid den första översynen skall genomföras i slutet av det femte året efter dagen för konventionens ikraftträdande eller, om denna inte träder i kraft inom fem år efter det att den öppnats för undertecknande, under det första år som konventionen är i kraft, på grundval av en inflationsfaktor motsvarande den ackumulerade inflationstakten sedan den senaste översynen eller, vid den första översynen, sedan dagen för konventionens ikraftträdande. För fastställandet av inflationsfaktorn skall inflationstakten beräknas som vägt genomsnitt av den årliga ändringen i de staters konsumentprisindex, vilkas valutor omfattar den särskilda dragningsrätt som nämns i artikel 23.1.

2. If the review referred to in the preceding paragraph concludes that the inflation factor has exceeded 10 per cent, the Depositary shall notify States Parties of a revision of the limits of liability. Any such revision shall become effective six months after its notification to the States Parties. If within three months after its notification to the States Parties a majority of the States Parties register their disapproval, the revision shall not become effective and the Depositary shall refer the matter to a meeting of the States Parties. The Depositary shall immediately notify all States Parties of the coming into force of any revision.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the procedure referred to in paragraph 2 of this Article shall be applied at any time provided that one-third of the States Parties express a desire to that effect and upon condition that the inflation factor referred to in paragraph 1 has exceeded 30 per cent since the previous revision or since the date of entry into force of this Convention if there has been no previous revision. Subsequent reviews using the procedure described in paragraph 1 of this Article will take place at five-year intervals starting at the end of the fifth year following the date of the reviews under the present paragraph.

Article 25

Stipulation on limits

A carrier may stipulate that the contract of carriage shall be subject to higher limits of liability than those provided for

2. Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 %, le dépositaire notifie aux États parties une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après sa notification aux États parties. Si, dans les trois mois qui suivent cette notification aux États parties, une majorité des États parties notifie sa désapprobation, la révision ne prend pas effet et le dépositaire renvoie la question à une réunion des États parties. Le dépositaire notifie immédiatement à tous les États parties l'entrée en vigueur de toute révision.

3. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, la procédure évoquée au paragraphe 2 du présent article est applicable à tout moment, à condition qu'un tiers des États parties exprime un souhait dans ce sens et à condition que le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 soit supérieur à 30 % de ce qu'il était à la date de la révision précédente ou à la date d'entrée en vigueur de la présente convention s'il n'y a pas eu de révision antérieure. Les révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article interviennent tous les cinq ans à partir de la fin de la cinquième année suivant la date de la révision intervenue en vertu du présent paragraphe.

Article 25

Stipulation de limites

Un transporteur peut stipuler que le contrat de transport peut fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la

2. Om resultatet av översynen enligt punkt 1 är en inflationsfaktor som överstiger 10 %, skall depositarien underrätta de fördragsslutande staterna om ändringen av ansvarsgränserna. Ändringen skall träda i kraft sex månader efter det att de fördragsslutande staterna underrättats. Om en majoritet av de fördragsslutande staterna inom tre månader efter det att de har underrättats om ändringen meddelar att de inte godkänner den, skall ändringen inte träda i kraft, och depositarien skall hänskjuta ärendet till ett möte mellan de fördragsslutande staterna. Depositarien skall omgående underrätta alla fördragsslutande stater om när en ändring träder ikraft.

3. Utan hinder av punkt 1 skall förfarandet enligt punkt 2 tillämpas närhelst en tredjedel av de fördragsslutande staterna så önskar, förutsatt att inflationsfaktorn enligt första stycket överstiger 30 % sedan den senaste ändringen eller, om det ännu inte gjorts någon ändring, sedan dagen för konventionens ikraftträdande. Påföljande översyner enligt förfarandet i punkt 1 skall göras vart femte år och för första gången i slutet av det femte året efter dagen för översyn enligt denna punkt.

Artikel 25

Avtal om ansvarsgränser

En transportör får föreskriva att högre ansvarsgränser än de som fastställs i denna konvention skall gälla för transportavtalet eller att inga ansvarsgränser alls

in this Convention or to no limits of liability whatsoever. présente convention, ou ne comporter aucune limite de responsabilité.

skall gälla.

Article 26

Article 26

Artikel 26

Invalidity of contractual provisions

Nullité des dispositions contractuelles

Ogiltiga avtalsvillkor

Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

Varje avtalsvillkor som har till syfte att befria transportören från skadeståndsansvar eller att bestämma lägre ansvarsgränser än de som fastställts i denna konvention är ogiltigt, men transportavtalet som sådant är ändå giltigt och omfattas av bestämmelserna i konventionen.

Article 27

Article 27

Artikel 27

Freedom to contract

Liberté de contracter

Frihet att ingå avtal

Nothing contained in this Convention shall prevent the carrier from refusing to enter into any contract of carriage, from waiving any defences available under the Convention, or from laying down conditions which do not conflict with the provisions of this Convention.

Rien dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport, de renoncer aux moyens de défense qui lui sont donnés en vertu de la présente convention ou d'établir des conditions qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.

Inget i denna konvention skall hindra transportören från att vägra att sluta transportavtal, avstå från att göra gällande ansvarsfrihetsgrunder enligt konventionen eller fastställa villkor som inte strider mot konventionen.

Article 28

Article 28

Artikel 28

Advance payments

Paiements anticipés

Förskott

In the case of aircraft accidents resulting in death or injury of passengers, the carrier shall, if required by its national law, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such persons. Such advance payments shall not constitute a recognition of liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages

En cas d'accident d'aviation entraînant la mort ou la lésion de passagers, le transporteur, s'il y est tenu par la législation de son pays, versera sans retard des avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Ces avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et elles peuvent être déduites des montants

Vid flygolyckor som medför att passagerare dödas eller skadas skall transportören, om dess nationella lagstiftning kräver det, omgående betala förskott till de fysiska personer som är ersättningsberättigade för att täcka deras omedelbara ekonomiska behov. Ett sådant förskott innebär inte något medgivande av skadeståndsansvar och får frånräknas de eventuella ersättningsbelopp som transportören senare betalar.

by the carrier.

versés ultérieurement par le transporteur à titre de dédommagement.

Article 29

Basis of claims

In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.

Article 30

Servants, agents – aggregation of claims

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if they prove that they acted within the scope of their employment, shall be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which the carrier itself is entitled to invoke under this Convention.

2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, its servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

Article 29

Principe des recours

Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

Article 30

**Préposés, mandataires
Montant total de la
réparation**

1. Si une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente convention, ce préposé ou mandataire, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente convention.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur, de ses préposés et de ses mandataires, ne doit pas dépasser lesdites limites.

Artikel 29

Grund för ersättningskrav

I fråga om transporter av passagerare, bagage eller gods får en talan om skadestånd, oavsett hur den grundats – med stöd av konventionen, inomkontraktuell, utomkontraktuell eller på annan grund – föras endast på de villkor och inom de gränser som fastställs i denna konvention, oavsett vem eller vilka som har rätt att föra talan och vilken rätt som tillkommer dem. Vid en sådan talan är bestraffande, avskräckande eller andra ickekompensatoriska skadeposter inte ersättningsgilla.

Artikel 30

**Anställda och uppdragstagare
– sammanlagda
skadeståndskrav**

1. Om talan förs beträffande skada som omfattas av konventionen mot någon av transportörens anställda eller uppdragstagare, får dessa åberopa samma villkor och ansvarsgränser som transportören, om de kan visa att de handlat under utövande av tjänsten eller uppdraget.

2. Den sammanlagda ersättning som transportören och dennes anställda och uppdragstagare åläggs att utge får inte överskrida de nämnda gränserna.

3. Save in respect of the carriage of cargo, the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

3. Sauf pour le transport de marchandises, les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé ou du mandataire, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

3. Utom vid transport av gods gäller bestämmelserna i punkt 1 och 2 inte, om det visas att transportörens anställda eller uppdragstagare orsakat skadan genom handling eller underlåtenhet i avsikt att skada eller av grov oaktsamhet och med vetskap om att en skada troligen skulle bli följden.

Article 31

Timely notice of complaints

1. Receipt by the person entitled to delivery of checked baggage or cargo without complaint is prima facie evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 3 and paragraph 2 of Article 4.

2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and 14 days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within 21 days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.

3. Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.

Article 31

Délais de protestation

1. La réception des bagages enregistrés et des marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve du contraire, que les bagages et marchandises ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport ou aux indications consignées par les autres moyens visés à l'article 3, paragraphe 2, et à l'article 4, paragraphe 2.

2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages enregistrés et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

3. Toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation.

Artikel 31

Tidsfrist för reklamationer

1. Om inte annat visas, skall incheckat bagage eller gods som mottagaren tar emot utan anmärkning anses vara avlämnat i gott skick och i överensstämmelse med transporthandlingen eller den registrering på annat sätt som avses i artikel 3.2, och artikel 4.2.

2. Den person till vilket bagaget eller godset skall avlämnas skall reklamera eventuella skador hos transportören omgående efter upptäckten, dock senast sju dagar från mottagandet när det gäller bagage och senast fjorton dagar från mottagandet i fråga om gods. Vid försening skall reklamation ske inom 21 dagar från den dag då bagaget eller godset ställdes till denna persons förfogande.

3. Reklamation skall göras skriftligen och skall ha lämnats eller avsänts inom den ovan angivna tiden.

4. If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

Article 32

Death of person liable

In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of this Convention against those legally representing his or her estate.

Article 33

Jurisdiction

1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination.

2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft, or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier

4. À défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 32

Décès de la personne responsable

En cas de décès de la personne responsable, une action en responsabilité est recevable, conformément aux dispositions de la présente convention, à l'encontre de ceux qui représentent juridiquement sa succession.

Article 33

Jurisdiction compétente

1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des États parties, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés au paragraphe 1 du présent article ou, eu égard aux spécificités du transport aérien, sur le territoire d'un État partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans

4. Om någon reklamation inte görs inom den ovan angivna tiden, får talan om transportören endast om denne förfarit svikligt.

Artikel 32

Skadeståndsansvarigs död

Om den skadeståndsansvarige har avlidit, får en talan om ersättning enligt denna konvention föras mot den som lagligen företräder dödsboet.

Artikel 33

Jurisdiktion

1. Talan om ersättning skall väckas inom något av de fördragsslutande staternas territorier. Käranden får välja att väcka talan antingen vid domstolen i den ort där transportören har sitt hemvist, där transportörens huvudkontor ligger eller där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits, eller också vid domstolen på destinationsorten.

2. Talan om ersättning då en passagerare dödats eller skadats får väckas antingen vid någon av de domstolar som nämns i punkt 1 eller inom den fördragsslutande stats territorium där passageraren vid olyckstillfället hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad, från eller till vilket transportören bedriver lufttransport av passagerare, antingen med eget luftfartyg eller med någon annan transportörs luftfartyg på grundval av ett affärsavtal och där transportören bedriver sin verksamhet för lufttransport av passagerare från lokaler som ägs eller hyrs av transportören själv

itself or by another carrier with which it has a commercial agreement.

lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

eller av någon annan transportör med vilken transportören har slutit ett affärsavtal.

3. For the purposes of paragraph 2,

(a) "commercial agreement" means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passengers by air;

(b) "principal and permanent residence" means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard.

3. Aux fins du paragraphe 2:

a) "accord commercial" signifie un accord autre qu'un accord d'agence conclu entre des transporteurs et portant sur la prestation de services communs de transport aérien de passagers;

b) "résidence principale et permanente" désigne le lieu unique de séjour fixe et permanent du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager ne sera pas le facteur déterminant à cet égard.

3. I punkt 2 avses med

a) affärsavtal: ett avtal, som inte är ett förmedlingsavtal, mellan transportörer om tillhandahållande av gemensamma tjänster för lufttransport av passagerare,

b) huvudsaklig och stadigvarande bostad: passagerarens fasta och stadigvarande hemvist vid olyckstillfället. Passagerarens nationalitet skall inte vara avgörande i detta avseende.

4. Questions of procedure shall be governed by the law of the court seized of the case.

4. La procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire.

4. I rättegångsfrågor skall lagen i den stat där målet prövas tillämpas.

Article 34

Arbitration

1. Subject to the provisions of this Article, the parties to the contract of carriage for cargo may stipulate that any dispute relating to the liability of the carrier under this Convention shall be settled by arbitration. Such agreement shall be in writing.

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, take place within one of the jurisdictions referred to in Article 33.

3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.

Article 34

Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties au contrat de transport de fret peuvent stipuler que tout différend relatif à la responsabilité du transporteur en vertu de la présente convention sera réglé par arbitrage. Cette entente sera consignée par écrit.

2. La procédure d'arbitrage se déroulera, au choix du demandeur, dans l'un des lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 33.

3. L'arbitre ou le tribunal arbitral appliquera les dispositions de la présente convention.

Artikel 34

Skiljeförfarande

1. Under de förutsättningar som anges i denna artikel får parterna till ett avtal om godstransport bestämma att tvister avseende transportörens skadeståndsansvar enligt denna konvention skall avgöras genom skiljeförfarande. Ett sådant avtal skall vara skriftligt.

2. Skiljeförfarandet skall, enligt kändens val, äga rum inom någon av de jurisdiktioner som anges i artikel 33.

3. Skiljemannen eller skiljenämnden skall tillämpa bestämmelserna i denna konvention.

4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

Article 35

Limitation of actions

1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

2. The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seised of the case.

Article 36

Successive carriage

1. In the case of carriage to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in paragraph 3 of Article 1, each carrier which accepts passengers, baggage or cargo is subject to the rules set out in this Convention and is deemed to be one of the parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with that part of the carriage which is performed under its supervision.

2. In the case of carriage of this nature, the passenger or any person entitled to compensation in respect of him or her can take action only against the carrier which performed the carriage during which the accident or the delay occurred, save in the case

4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées faire partie de toute clause ou de tout accord arbitral, et toute disposition contraire à telle clause ou à tel accord arbitral sera nulle et de nul effet.

Article 35

Délai de recours

1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

2. Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Article 36

Transporteurs successifs

1. Dans les cas de transport régis par la définition du paragraphe 3 de l'article 1, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par la présente convention, et est censé être une des parties du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2. Au cas d'un tel transport, le passager ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la

4. Bestämmelserna i punkterna 2 och 3 skall anses ingå i alla klausuler eller avtal om skiljeförfarande, och varje villkor i sådana klausuler eller avtal som strider mot bestämmelserna är ogiltigt.

Artikel 35

Begränsning av talan

1. Rätten till ersättning är förlorad, om talan inte väckts inom två år från dagen för ankomsten till destinationsorten, beräknad från den dag då luftfartyget skulle ha ankommit eller från den dag då transporten avbröts.

2. Beräkning av denna tid skall ske i enlighet med lagen i den stat där målet prövas.

Artikel 36

Successiv transport

1. I fråga om transporter som utförs av flera transportörer efter varandra och som faller inom den definition som anges i artikel 1.3, är varje transportör som tar emot passagerare, bagage eller gods underkastad bestämmelserna i denna konvention och skall anses vara part i transportavtalet till den del avtalet behandlar den del av transporten som utförs under dennes kontroll.

2. Vid sådan transport får en passagerare eller en ersättningsberättigad person föra talan endast mot den transportör som utfört den del av transporten under vilken skadan eller förseningen inträffade, såvida inte den första transportören uttryckligen åtagit sig ansvaret

where, by express agreement, the first carrier has assumed liability for the whole journey.

responsabilité pour tout le voyage.

för hela resan.

3. As regards baggage or cargo, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against the carrier which performed the carriage during which the destruction, loss, damage or delay took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

3. S'il s'agit de bagages ou de marchandises, le passager ou l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur, et le destinataire ou le passager qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers le passager, ou l'expéditeur ou le destinataire.

3. I fråga om bagage och gods får passageraren eller avsändaren väcka talan mot den första transportören, och den passagerare eller mottagare som har rätt att få ut godset får föra talan mot den sista; båda får därutöver föra talan mot den transportör som utfört den del av transporten under vilken förstörelsen, förlusten, skadan eller förseningen inträffade. De nämnda transportörerna ansvarar solidariskt i förhållande till passageraren eller avsändaren eller mottagaren.

Article 37

Article 37

Artikel 37

Right of recourse against third parties

Droit de recours contre des tiers

Regressrätt gentemot tredje man

Nothing in this Convention shall prejudice the question whether a person liable for damage in accordance with its provisions has a right of recourse against any other person.

La présente convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.

Inget i denna konvention skall inverka på frågan huruvida en person som är ansvarig för skada i enlighet med konventionens bestämmelser har regressrätt gentemot någon annan person.

CHAPTER IV

CHAPITRE IV

KAPITEL IV

COMBINED CARRIAGE

TRANSPORT INTERMODAL

KOMBINERADE TRANSPORTER

Article 38

Article 38

Artikel 38

Combined carriage

Transport intermodal

Kombinerad transport

1. In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of Article 18, apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.

1. Dans le cas de transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions de la présente convention ne s'appliquent, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 18, qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1.

1. När en transport, som uppfyller villkoren i artikel 1, skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med något annat transportmedel skall bestämmelserna i denna konvention enbart tillämpas på lufttransporten, utom i de fall som anges i artikel 18.4.

2. Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the carriage by air.

2. Rien dans la présente convention n'empêche les parties, dans le cas de transport intermodal, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

2. Utan hinder av denna konvention får vid kombinerade transporter villkor rörande transport med annat transportmedel tas in i transporthandlingen, förutsatt att konventionens bestämmelser iakttas när det gäller lufttransporten.

CHAPTER V

CARRIAGE BY AIR PERFORMED BY A PERSON OTHER THAN THE CONTRACTING CARRIER

Article 39

Contracting carrier actual carrier

The provisions of this Chapter apply when a person (hereinafter referred to as "the contracting carrier") as a principal makes a contract of carriage governed by this Convention with a passenger or consignor or with a person acting on behalf of the passenger or consignor, and another person (hereinafter referred to as "the actual carrier") performs, by virtue of authority from the contracting carrier, the whole or part of the carriage, but is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of this Convention. Such authority shall be presumed in the absence of proof to the contrary.

CHAPITRE V

TRANSPORT AÉRIEN EFFECTUÉ PAR UNE PERSONNE AUTRE QUE LE TRANSPORTEUR CONTRACTUEL

Article 39

Transporteur contractuel Transporteur de fait

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent lorsqu'une personne (ci-après dénommée "transporteur contractuel") conclut un contrat de transport régi par la présente convention avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur, et qu'une autre personne (ci-après dénommée "transporteur de fait") effectue, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, tout ou partie du transport, mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la présente convention. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

KAPITEL V

LUFTRANSPORTER SOM UTFÖRS AV NÅGON ANNAN ÄN DEN AVTALSSSLUTANDE TRANSPORTÖREN

Artikel 39

Avtalsslutande transportör faktisk transportör

Bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas när en person (nedan kallad avtalsslutande transportör) i eget namn sluter ett transportavtal som omfattas av denna konvention med en passagerare eller avsändare eller med någon som handlar på en passagerares eller avsändares uppdrag, medan en annan person (nedan kallad faktisk transportör) på uppdrag av den avtalsslutande transportören utför hela eller en del av transporten men med avseende på sin del inte är en successiv transportör i konventionens mening. Ett sådant uppdrag skall anses föreligga, om inget annat visas.

*Article 40***Respective liability of contracting and actual carriers**

If an actual carrier performs the whole or part of carriage which, according to the contract referred to in Article 39, is governed by this Convention, both the contracting carrier and the actual carrier shall, except as otherwise provided in this Chapter, be subject to the rules of this Convention, the former for the whole of the carriage contemplated in the contract, the latter solely for the carriage which it performs.

*Article 41***Mutual liability**

1. The acts and omissions of the actual carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the contracting carrier.

2. The acts and omissions of the contracting carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the actual carrier. Nevertheless, no such act or omission shall subject the actual carrier to liability exceeding the amounts referred to in Articles 21, 22, 23 and 24. Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights or defences conferred by

*Article 40***Responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur de fait**

Sauf disposition contraire du présent chapitre, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article 39, est régi par la présente convention, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la présente convention, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

*Article 41***Attribution mutuelle**

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les montants prévus aux articles 21, 22, 23 et 24. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la présente convention,

*Artikel 40***Respektive transportörens skadeståndsansvar**

Om den faktiska transportören utför hela eller en del av en transport som enligt det avtal som avses i artikel 39 omfattas av denna konvention och om inget annat sägs i detta kapitel, skall konventionens regler gälla både för den avtalslutande transportören i fråga om hela transporten enligt avtalet och för den faktiska transportören i fråga om den del av transporten som denne utför.

*Artikel 41***Gemensamt skadeståndsansvar**

1. Handling eller underlåtenhet av den faktiska transportören eller dennes anställda eller uppdragstagare under utövande av tjänsten eller uppdraget skall, när det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört, anses också som den avtalslutande transportörens handling eller underlåtenhet.

2. Handling eller underlåtenhet av den avtalslutande transportören eller dennes anställda eller uppdragstagare under utövande av tjänsten eller uppdraget skall, när det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört, anses också som den faktiska transportörens handling eller underlåtenhet. Dock skall inte någon handling eller underlåtenhet göra den faktiska transportören ansvarig till ett belopp som överskrider de belopp som anges i artiklarna 21–24. Den faktiska transportören är utan sitt eget

this Convention or any special declaration of interest in delivery at destination contemplated in Article 22 shall not affect the actual carrier unless agreed to by it.

aucune renonciation à des droits ou moyens de défense prévus par la présente convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de la présente convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

godkännande inte bunden av någon särskild överenskommelse, genom vilken den avtalslutande transportören åtar sig förpliktelser utöver bestämmelserna i denna konvention eller avstår från att göra gällande ansvarsfrihetsgrunder enligt konventionen och inte heller av en förklaring enligt artikel 22.

Article 42

Addressee of complaints and instructions

Any complaint to be made or instruction to be given under this Convention to the carrier shall have the same effect whether addressed to the contracting carrier or to the actual carrier. Nevertheless, instructions referred to in Article 12 shall only be effective if addressed to the contracting carrier.

Article 43

Servants and agents

In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if they prove that they acted within the scope of their employment, be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent they are, unless it is proved that they acted in a manner that prevents the limits of liability from being invoked in accordance with this Convention.

Article 42

Notification des ordres et protestations

Les instructions ou protestations à notifier au transporteur, en application de la présente convention, ont le même effet qu'elles soient adressées au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les instructions visées à l'article 12 n'ont d'effet que si elles sont adressées au transporteur contractuel.

Article 43

Préposés et mandataires

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé ou mandataire de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente convention, au transporteur dont il est le préposé ou le mandataire, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées conformément à la présente convention.

Artikel 42

Reklamationers och anvisningars adressat

En reklamation eller en anvisning som enligt denna konvention skall ställas till den ena transportören gäller också mot den andra, oavsett om den riktats till den avtalslutande eller den faktiska transportören. En anvisning enligt artikel 12 är dock giltig endast om den ges till den avtalslutande transportören.

Artikel 43

Anställda och uppdragstagare

När det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört, får dennes anställda och uppdragstagare och även den avtalslutande transportörens anställda eller uppdragstagare åberopa samma villkor och ansvarsgränser som enligt konventionen gäller för transportören i fråga, om de kan visa att de handlat under utövande av tjänsten eller uppdraget och det inte visas att de handlat på ett sätt som medför att konventionens ansvarsgränser inte får åberopas.

*Article 44***Aggregation of damages**

In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to that person.

*Article 45***Addressee of claims**

In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately. If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seised of the case.

*Article 44***Cumul de la réparation**

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés et mandataires quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite applicable à cette personne.

*Article 45***Notification des actions en responsabilité**

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

*Artikel 44***Sammanlagd ersättning**

När det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört, får den sammanlagda ersättning som åläggs denne, den avtalslutande transportören eller deras anställda eller uppdragstagare inte överstiga det högsta belopp som gäller för endera av transportörerna enligt denna konvention; dock kan ingen av personerna i fråga åläggas att svara till ett belopp som överstiger den gräns som gäller för denna person.

*Artikel 45***Svarande vid skadeståndskrav**

När det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört kan käranden välja att föra talan om ersättning antingen mot den faktiska eller mot den avtalslutande transportören eller mot båda, tillsammans eller var för sig. Om talan förs mot endast en av transportörerna, har denne rätt att kräva att den andre transportören deltar i förfarandet, varvid förfarandet för och följderna av detta skall regleras av lagen i den stat där målet prövas.

*Article 46***Additional jurisdiction**

Any action for damages contemplated in Article 45 must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before a court in which an action may be brought against the contracting carrier, as provided in Article 33, or before the court having jurisdiction at the place where the actual carrier has its domicile or its principal place of business.

*Article 47***Invalidity of contractual provisions**

Any contractual provision tending to relieve the contracting carrier or the actual carrier of liability under this Chapter or to fix a lower limit than that which is applicable according to this Chapter shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Chapter.

*Article 48***Mutual relations of contracting and actual carriers**

Except as provided in Article 45, nothing in this Chapter shall affect the rights and obligations of the carriers between themselves, including any right of recourse or indemnification.

*Article 46***Jurisdiction annexe**

Toute action en responsabilité, prévue à l'article 45, doit être portée, au choix du demandeur, sur le territoire d'un des États parties, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée contre le transporteur contractuel, conformément à l'article 33, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

*Article 47***Nullité des dispositions contractuelles**

Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu du présent chapitre ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans le présent chapitre est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions du présent chapitre.

*Article 48***Rapports entre transporteur contractuel et transporteur de fait**

Sous réserve de l'article 45, aucune disposition du présent chapitre ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les transporteurs, y compris tous droits à un recours ou dédommagement.

*Artikel 46***Jurisdiktion i särskilda fall**

Talan om ersättning enligt artikel 45 skall väckas inom något av de föredragsslutande staternas territorium. Sökanden får välja att väcka talan antingen vid en domstol där i enlighet med artikel 33 talan får föras mot den avtalslutande transportören eller vid den behöriga domstolen i den ort där den faktiska transportören har sitt hemvist eller huvudkontor.

*Artikel 47***Ogiltiga avtalsvillkor**

Varje avtalsvillkor som har till syfte att befria den avtalslutande transportören eller den faktiska transportören från ansvar enligt detta kapitel eller att bestämma lägre gränser för ansvaret än de som gäller enligt detta kapitel är ogiltiga, men transportavtalet som sådant är trots ett sådant villkor ändå giltigt och omfattas av bestämmelserna i detta kapitel.

*Artikel 48***Transportörernas inbördes förhållande**

Med undantag av vad som föreskrivs i artikel 45 skall inget i detta kapitel inverka på transportörernas rättigheter och skyldigheter gentemot varandra, inklusive eventuell regressrätt och rätt till ersättning för skada.

CHAPTER VI	CHAPITRE VI	KAPITEL VI
OTHER PROVISIONS	AUTRES DISPOSITIONS	ÖVRIGA BESTÄMMELSER
<i>Article 49</i>	<i>Article 49</i>	<i>Artikel 49</i>
Mandatory application	Obligation d'application	Obligatorisk tillämpning
Any clause contained in the contract of carriage and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void.	Sont nulles et de nul effet toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence.	Bestämmelser i transportavtalet eller i särskilda överenskommelser som ingåtts innan någon skada har inträffat, genom vilka parterna avser att bryta mot bestämmelserna i denna konvention antingen genom att bestämma tillämplig lag eller genom att ändra jurisdiktionsreglerna, är ogiltiga.
<i>Article 50</i>	<i>Article 50</i>	<i>Artikel 50</i>
Insurance	Assurance	Försäkring
States Parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention. A carrier may be required by the State Party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention.	Les États parties exigent que leurs transporteurs contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente convention. Un transporteur peut être tenu, par l'État partie à destination duquel il exploite des services, de fournir la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité au titre de la présente convention.	De fördragsslutande staterna skall av sina transportörer kräva att de tecknar en tillräcklig försäkring som täcker deras skadeståndsansvar enligt denna konvention. En transportör får av en fördragsslutande stat som transportören trafikerar avkrävas bevis om att transportören har en tillräcklig försäkring som täcker dennes skadeståndsansvar enligt denna konvention.
<i>Article 51</i>	<i>Article 51</i>	<i>Artikel 51</i>
Carriage Performed in Extraordinary Circumstances	Transport effectué dans des circonstances extraordinaires	Transporter som utförs under extraordinära förhållanden
The provisions of Articles 3 to 5, 7 and 8 relating to the documentation of carriage shall not apply in the case of carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of a carrier's business.	Les dispositions des articles 3 à 5, 7 et 8 relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation d'un transporteur.	Bestämmelserna om transporthandlingar i artiklarna 3–5, 7 och 8 om dokumentation av transporter skall inte tillämpas i fråga om transporter som utförs under extraordinära förhållanden utanför transportörens normala verksamhet.

*Article 52***Definition of days**

The expression "days" when used in this Convention means calendar days, not working days.

CHAPTER VII

FINAL CLAUSES

*Article 53***Signature, ratification and entry into force**

1. This Convention shall be open for signature in Montreal on 28 May 1999 by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 10 to 28 May 1999. After 28 May 1999, the Convention shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montreal until it enters into force in accordance with paragraph 6 of this Article.

2. This Convention shall similarly be open for signature by Regional Economic Integration Organisations. For the purpose of this Convention, a "Regional Economic Integration Organisation" means any organisation which is constituted by sovereign States of a given region which has competence in respect of certain matters governed by this Convention and has been duly authorized to sign and to ratify, accept, approve or accede to this Convention. A reference to a "State Party" or "States Parties" in this Convention, otherwise than in paragraph 2 of Article 1, paragraph 1(b) of Article 3, paragraph (b) of Article 5,

*Article 52***Définition du terme "jour"**

Lorsque dans la présente convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS
PROTOCOLAIRES*Article 53***Signature, ratification et entrée en vigueur**

1. La présente convention est ouverte à Montréal le 28 mai 1999 à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 10 au 28 mai 1999. Après le 28 mai 1999, la convention sera ouverte à la signature de tous les États au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur conformément au paragraphe 6 du présent article.

2. De même, la présente convention sera ouverte à la signature des organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de la présente convention, une "organisation régionale d'intégration économique" est une organisation constituée d'États souverains d'une région donnée qui a compétence sur certaines matières régies par la convention et qui a été dûment autorisée à signer et à ratifier, accepter, approuver ou adhérer à la présente convention. Sauf au paragraphe 2 de l'article 1, au paragraphe 1, alinéa b), de l'article 3, à l'alinéa b) de l'article 5, aux articles 23, 33, 46 et à l'alinéa b) de l'article 57,

*Artikel 52***Definition av dagar**

Med "dagar" förstås i denna konvention kalenderdagar och inte arbetsdagar.

KAPITEL VII

SLUTBESTÄMMELSER

*Artikel 53***Undertecknande, ratifikation och ikraftträdande**

1. Denna konvention skall vara öppen för undertecknande i Montreal den 28 maj 1999 för de stater som deltar i den internationella konferensen om lufttransporträtt i Montreal den 10–28 maj 1999. Efter den 28 maj 1999 skall konventionen vara öppen för undertecknande för alla stater vid Internationella civila luftfartsorganisationens huvudkontor i Montreal till dess den träder i kraft i enlighet med punkt 6 i denna artikel.

2. Denna konvention skall också vara öppen för undertecknande av regionala organisationer för ekonomisk integrering. I denna konvention avses med en "regional organisation för ekonomisk integrering" en organisation bestående av självständiga stater i en bestämd region som har behörighet med avseende på vissa frågor, som regleras i denna konvention och som är bemyndigad att underteckna och att ratificera, anta, godkänna eller ansluta sig till denna konvention. Hänvisningar till "konventionsstat" eller "fördragsslutande stater" i denna konvention skall även innefatta regionala organisationer för

- Articles 23, 33, 46 and paragraph (b) of Article 57, applies equally to a Regional Economic Integration Organisation. For the purpose of Article 24, the references to “a majority of the States Parties” and “one-third of the States Parties” shall not apply to a Regional Economic Integration Organisation.
3. This Convention shall be subject to ratification by States and by Regional Economic Integration Organisations which have signed it.
4. Any State or Regional Economic Integration Organisation which does not sign this Convention may accept, approve or accede to it at any time.
5. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, which is hereby designated the Depository.
6. This Convention shall enter into force on the sixtieth day following the date of deposit of the thirtieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depository between the States which have deposited such instrument. An instrument deposited by a Regional Economic Integration Organisation shall not be counted for the purpose of this paragraph.
- toute mention faite d'un “État partie” ou “d'États parties” s'applique également aux organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de l'article 24, les mentions faites d'“une majorité des États parties” et d'“un tiers des États parties” ne s'appliquent pas aux organisations régionales d'intégration économique.
3. La présente convention est soumise à la ratification des États et des organisations d'intégration économique qui l'ont signée.
4. Tout État ou organisation régionale d'intégration économique qui ne signe pas la présente convention peut l'accepter, l'approuver ou y adhérer à tout moment.
5. Les instruments de ratification d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.
6. La présente convention entrera en vigueur le soixantième jour après la date du dépôt auprès du dépositaire du trentième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et entre les États qui ont déposé un tel instrument. Les instruments déposés par les organisations régionales d'intégration économique ne seront pas comptés aux fins du présent paragraphe.
- ekonomisk integrering, utom i artikel 1.2, artikel 3.1 b, artikel 5 b, artiklarna 23, 33, 46 och artikel 57 b. Uttrycken ”en majoritet av de fördragsslutande staterna” och ”en tredjedel av de fördragsslutande staterna” i artikel 24 skall inte omfatta sådana organisationer.
3. Denna konvention skall ratificeras av de stater och regionala organisationer för ekonomisk integrering som undertecknat den.
4. En stat eller regional organisation för ekonomisk integrering, som inte undertecknat denna konvention, kan när som helst anta, godkänna eller ansluta sig till den.
5. Ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument skall deponeras hos Internationella civila luftfartsorganisationen, som härmed utnämns till deponitarie.
6. Mellan de stater som deponerat ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument hos deponitaren träder denna konvention i kraft den sextionde dagen efter den dag då det trettionde instrumentet deponeras. Vid tillämpningen av denna punkt skall ett instrument som deponerats av en regional organisation för ekonomisk integrering inte räknas.

7. For other States and for other Regional Economic Integration Organisations, this Convention shall take effect 60 days following the date of deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

8. The Depositary shall promptly notify all signatories and States Parties of:

(a) each signature of this Convention and date thereof;

(b) each deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession and date thereof;

(c) the date of entry into force of this Convention;

(d) the date of the coming into force of any revision of the limits of liability established under this Convention;

(e) any denunciation under Article 54.

Article 54

Denunciation

1. Any State Party may denounce this Convention by written notification to the Depositary.

2. Denunciation shall take effect 180 days following the date on which notification is received by the Depositary.

Article 55

Relationship with other Warsaw Convention Instruments

This Convention shall prevail over any rules which apply to international carriage by air:

7. Pour les autres États et pour les autres organisations régionales d'intégration économique, la présente convention prendra effet soixante jours après la date du dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

8. Le dépositaire notifiera rapidement à tous les signataires et à tous les États parties:

a) chaque signature de la présente convention ainsi que sa date;

b) chaque dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ainsi que sa date;

c) la date d'entrée en vigueur de la présente convention;

d) la date d'entrée en vigueur de toute révision des limites de responsabilité établies en vertu de la présente convention;

e) toute dénonciation au titre de l'article 54.

Article 54

Dénonciation

1. Tout État partie peut dénoncer la présente convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet cent quatre-vingt jours après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

Article 55

Relation avec les autres instruments de la Convention de Varsovie

La présente convention l'emporte sur toutes règles s'appliquant au transport international par voie aérienne:

7. För andra stater och andra regionala organisationer för ekonomisk integrering blir denna konvention gällande den sextionde dagen efter den dag då ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet deponeras.

8. Depositarien skall omgående underrätta de fördragsslutande staterna om

a) varje undertecknande av denna konvention och den dag då detta sker,

b) varje deponering av ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument och den dag då detta sker,

c) den dag då konventionen träder i kraft,

d) den dag då en ändring av ansvarsgränserna enligt denna konvention träder i kraft,

e) varje uppsägning enligt artikel 54.

Artikel 54

Uppsägning

1. En fördragsslutande stat kan säga upp denna konvention genom skriftlig underrättelse till depositarien.

2. Uppsägningen blir gällande etthundraåtio dagar efter den dag då depositarien tog emot underrättelsen.

Artikel 55

Förhållande till Warszawakonventionens instrument

Denna konvention skall ha företräde framför andra regler för internationell lufttransport

1. between States Parties to this Convention by virtue of those States commonly being Party to
- 1) entre États parties à la présente convention du fait que ces États sont communément parties aux instruments suivants:
1. mellan de fördragsslutande staterna mot bakgrund av att de är parter till
- (a) the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the "Warsaw Convention");
- a) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (appelée ci-après la Convention de Varsovie);
- a) Konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 (nedan kallad Warszawakonventionen),
- (b) the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, done at The Hague on 28 September 1955 (hereinafter called The Hague Protocol);
- b) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, fait à La Haye le 28 septembre 1955 (appelé ci-après le Protocole de La Haye);
- b) Protokollet med ändring av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929, avslutat i Haag den 28 september 1955 (nedan kallat Haagprotokollet),
- (c) the Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961 (hereinafter called the Guadalajara Convention);
- c) Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (appelée ci-après la Convention de Guadalajara);
- c) Konventionen utgörande tillägg till Warszawakonventionen för fastställande av vissa gemensamma bestämmelser rörande internationell luftbefordran som utföres av annan än den avtalslutande transportören, undertecknad i Guadalajara den 18 september 1961 (nedan kallad Guadalajarakonventionen),
- (d) the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955 signed at Guatemala City on 8 March 1971 (hereinafter called the Guatemala City Protocol);
- d) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signé à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala);
- d) Protokollet innebärande ändring i konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 i dess lydelse enligt Haagprotokollet av den 28 september 1955, undertecknat i Guatemala City den 8 mars 1971 (nedan kallat Guatemalaprotokollet),
- (e) Additional Protocol Nos 1 to 3 and Montreal Protocol No 4 to amend the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol or the Warsaw Convention as amended by both The Hague Protocol and the Guatemala City Protocol signed at Montreal on 25 September
- e) Protocoles additionnels nos 1 à 3 et Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ou par la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye et par le Protocole de Guatemala, signés
- e) tilläggsprotokollen nr 1–3 och Montrealprotokoll nr 4 innebärande ändring av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet, eller Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet och Guatemalaprotokollet,

1975 (hereinafter called the Montreal Protocols); or

2. within the territory of any single State Party to this Convention by virtue of that State being Party to one or more of the instruments referred to in subparagraphs (a) to (e) above.

Article 56

States with more than one system of law

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2. Any such declaration shall be notified to the Depositary and shall state expressly the territorial units to which the Convention applies.

3. In relation to a State Party which has made such a declaration:

(a) references in Article 23 to "national currency" shall be construed as referring to the currency of the relevant territorial unit of that State; and
(b) the reference in Article 28 to "national law" shall be construed as referring to the law of the relevant territorial unit of that State.

à Montréal le 25 septembre 1975 (appelés ci-après les Protocoles de Montréal); ou

2) dans le territoire de tout État partie à la présente convention du fait que cet État est partie à un ou plusieurs des instruments mentionnés aux alinéas a) à e) ci-dessus.

Article 56

États possédant plus d'un régime juridique

1. Si un État comprend deux unités territoriales ou davantage dans lesquelles des régimes juridiques différents s'appliquent aux questions régies par la présente convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que ladite convention s'applique à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et il peut à tout moment modifier cette déclaration en en soumettant une nouvelle.

2. Toute déclaration de ce genre est communiquée au dépositaire et indique expressément les unités territoriales auxquelles la convention s'applique.

3. Dans le cas d'un État partie qui a fait une telle déclaration:

a) les références, à l'article 23, à la "monnaie nationale" sont interprétées comme signifiant la monnaie de l'unité territoriale pertinente dudit État;
b) à l'article 28, la référence à la "loi nationale" est interprétée comme se rapportant à la loi de l'unité territoriale pertinente dudit État.

undertecknade i Montreal den 25 september 1975 (nedan kallade Montrealprotokollen), eller

2. inom en fördragsslutande stats territorium på grund av att den staten är part till en eller flera av de instrument som anges i punkterna a–e ovan.

Artikel 56

Stater med fler än ett rättssystem

1. Om en stat har två eller fler territoriella enheter där olika rättssystem tillämpas i frågor som rör denna konvention, får den staten vid undertecknandet, ratifikationen, antagandet, godkännandet eller anslutningen förklara att konventionen skall omfatta alla dess territoriella enheter eller bara en eller några av dem och får när som helst ändra sin förklaring genom en ny förklaring.

2. En sådan förklaring skall anmälas till depositarien och innehålla en uttrycklig hänvisning till de territoriella enheter där konventionen är tillämplig.

3. För en fördragsslutande stat som har gjort en sådan förklaring skall:

a) med uttrycket "nationell valuta" i artikel 23 förstås valutan i den territoriella enheten i fråga, och
b) med uttrycket "nationell lagstiftning" i artikel 28 förstås lagstiftningen i den territoriella enheten i fråga.

*Article 57***Reservations**

No reservation may be made to this Convention except that a State Party may at any time declare by a notification addressed to the Depositary that this Convention shall not apply to:

(a) international carriage by air performed and operated directly by that State Party for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State; and/or

(b) the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by that State Party, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention.

DONE at Montreal on the 28th day of May of the year one thousand nine hundred and ninety-nine in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic. This Convention shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Depositary to all States Parties to this Convention, as well as to all States Parties to the Warsaw Convention, The Hague Protocol, the Guadalajara Convention, the Guatemala City Protocol, and the Montreal Protocols.

*Article 57***Réserves**

Aucune réserve ne peut être admise à la présente convention, si ce n'est qu'un État partie peut à tout moment déclarer, par notification adressée au dépositaire, que la présente convention ne s'applique pas:

a) aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par cet État à des fins non commerciales relativement à ses fonctions et devoirs d'État souverain;

b) au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ou loués par ledit État partie et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

FAIT à Montréal le 28e jour du mois de mai de l'an mil neuf cent quatre-vingt-dixneuf dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi. La présente convention restera déposée aux archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le dépositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États parties à la Convention de Varsovie, au Protocole de La Haye, à la Convention de Guadalajara, au Protocole de Guatemala et aux Protocoles de Montréal.

*Artikel 57***Reservationer**

Denna konvention kan inte vara föremål för någon reservation, med undantag för att varje fördragsslutande stat när som helst genom anmälan till depositarien får förklara att denna konvention inte skall gälla i fråga om

a) internationell lufttransport som utförs och bedrivs direkt av den fördragsslutande staten, när detta sker i icke-kommersiella syften och med hänsyn till statens funktioner och skyldigheter som suverän

b) transport av personer, bagage och gods som utförs för dess militära myndigheter med luftfartyg som är registrerade i eller hyrda av den staten och vars hela lastförmåga har reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning.

TILL BEKRÄFTELSE AV DETTA har undertecknade befullmäktigade ombud med stöd av vederbörliga fullmakter undertecknat denna konvention.

SOM SKEDDE i Montreal den 28 maj 1999 på engelska, arabiska, kinesiska, franska, ryska och spanska språket, vilka texter alla har lika giltighet. Denna konvention skall deponeras i Internationella civila luftfartsorganisationens arkiv, och depositarien skall sända alla stater som är parter i Warszawakonventionen, Haagprotokollet, Guadalajarakonventionen, Guatemalaprotokollet och Montrealprotokollet.

5 Förslag till lag om ändring i miljöbalken

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 7 § miljöbalken ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap. **7 §¹**

I fråga om renhållning inom vissa vägområden och angränsande områden gäller 26 § väglagen (1971:948).

<p>I fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart och luftfartygs miljövårdighet gäller 1 kap. 2 a § och 3 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297).</p>	<p>I fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart och luftfartygs miljövårdighet gäller 1 kap. 7 § och 3 kap. 1 § luftfartslagen (2010:000).</p>
--	--

I fråga om framdragande och begagnande av rörledning gäller i vissa fall 23 § lagen (1978:160) om vissa rörledningar. I fråga om byggande av naturgasledning gäller 2 kap. 4 § naturgaslagen (2005:403).

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

¹ Senaste lydelse 2007:218.

6 Förslag till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg

Härigenom föreskrivs att 58 § lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

58 §¹

I inskrivningsregistret för luftfartyg *skall* antecknas när

I inskrivningsregistret för luftfartyg *ska* antecknas när

1. talan har väckts om hävning eller återgång av förvärv av ett luftfartyg eller om bättre rätt till sådan egendom eller om en annan fråga som angår inskrivning,

2. mål som avses i 1 har avgjorts genom en dom eller ett slutligt beslut som vunnit laga kraft,

3. en inteckning helt eller delvis är ogiltig enligt en dom eller ett slutligt beslut som vunnit laga kraft, eller på grund av förhållande som avses i 36 §,

4. ägaren till ett luftfartyg har försatts i konkurs,

5. ett luftfartyg eller en rättighet som skrivits in i sådan egendom blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning, eller när en konkursförvaltare har begärt att ett luftfartyg *skall* säljas exekutivt,

5. ett luftfartyg eller en rättighet som skrivits in i sådan egendom blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning, eller när en konkursförvaltare har begärt att ett luftfartyg *ska* säljas exekutivt,

6. beslut som avses i 4 eller 5 om konkurs, kvarstad, betalningssäkring eller utmätning har upphävts eller återgått eller när fråga om exekutiv försäljning av ett luftfartyg eller en rättighet som skrivits in i sådan egendom har förfallit av annan anledning,

7. anmälan, bevis eller fördelningslängd inkommit som visar inverkan på inteckning av exekutiv försäljning,

8. någon i enlighet med 11 kap. 6 § luftfartslagen (1957:297) skriftligen anmäler att han eller hon har en fordran för vilken luftpanträtt gäller i luftfartyget,

8. någon i enlighet med 10 kap. 6 § luftfartslagen (2010:000) skriftligen anmäler att han eller hon har en fordran för vilken luftpanträtt gäller i luftfartyget,

9. det visas att luftpanträtt som avses i 8 har upphört att gälla,

10. domstol har meddelat sådan förklaring som avses i 26 §, eller

11. ett luftfartyg enligt 2 kap. 8 § luftfartslagen *skall* avregistreras men det finns hinder mot avregistreringen enligt 2 kap. 9 § samma lag.

11. ett luftfartyg enligt 2 kap. 6 § luftfartslagen *ska* avregistreras men det finns hinder mot avregistreringen enligt 2 kap. 7 § samma lag.

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

¹ Senaste lydelse 2004:82.

7 Förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Alkoholhaltiga drycker eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:1009) *skall* förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma *skall* gälla om sådana drycker eller medel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om medlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Spritdrycker, vin eller starköl, som påträffas hos den som förtär eller förvarar sådana drycker i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift *skall*, oavsett vem dryckerna tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma *skall* gälla alkoholdrycker som påträffas hos den som förtär sådana drycker i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen.

Föreslagen lydelse

1 §¹

Alkoholhaltiga drycker eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 2 *eller* 3 § luftfartslagen (2010:000) eller 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009) *ska* förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma *ska* gälla om sådana drycker eller medel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om medlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Spritdrycker, vin eller starköl, som påträffas hos den som förtär eller förvarar sådana drycker i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift *ska*, oavsett vem dryckerna tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma *ska* gälla alkoholdrycker som påträffas hos den som förtär sådana drycker i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen.

¹ Senaste lydelse 2004:521.

Vad som sagts i tredje stycket gäller också i fråga om sådana drycker som avses där och som påträffas hos någon som vid tillfället var i sällskap med den som bröt mot bestämmelsen, om det är sannolikt att dryckerna var avsedda även för den senare.

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

8 Förslag till lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45)

Härigenom föreskrivs att 15 § atomansvarighetslagen (1968:45) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

15 §¹

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage *eller luftfartslagen (1957:297) eller räddningstjänstlagen (1986:1102)* eller internationellt fördrag eller lagstiftning i främmande stat inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt denna lag. Avser ersättningen skada som omfattas av ett med stöd av 3 § tredje stycket meddelat förordnande, *äger* den ersättningskyldige *återkräva* ersättningen av den anläggningsinnehavare som skulle ha svarat för skadan, om förordnandet *ej* meddelats.

Har någon som har sitt huvudkontor i Sverige eller i annan konventionsstat eller någon som är anställd hos sådan person nödgats utge ersättning för atomskada, för vilken den skadelidande på grund av bestämmelserna i 3 § *icke* är berättigad till ersättning enligt denna lag, *äger* han *återkräva* skadeståndet av den anläggningsinnehavare som med bortseende från nämnda bestämmelser skulle ha svarat för skadan. Därvid *äger* första stycket första punkten motsvarande tillämpning. Har skadan uppkommit under transport av

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage², *räddningstjänstlagen (1986:1102), luftfartslagen (2010:000)* eller internationellt fördrag eller lagstiftning i främmande stat inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt denna lag. Avser ersättningen skada som omfattas av ett med stöd av 3 § tredje stycket meddelat förordnande, *har* den ersättningsskyldige *rätt att kräva tillbaka* ersättningen av den anläggningsinnehavare som skulle ha svarat för skadan, om förordnandet *inte* meddelats.

Har någon som har sitt huvudkontor i Sverige eller i annan konventionsstat eller någon som är anställd hos sådan person nödgats utge ersättning för atomskada, för vilken den skadelidande på grund av bestämmelserna i 3 § *inte* är berättigad till ersättning enligt denna lag, *har* han *eller hon rätt att kräva tillbaka* skadeståndet av den anläggningsinnehavare som med bortseende från nämnda bestämmelser skulle ha svarat för skadan. Därvid *äger* första stycket första punkten motsvarande tillämpning. Har skadan upp-

¹ Senaste lydelse 2002:1131.

² EGT L 140, 30.5.2002, s. 2 (Celex 32002R0889).

atoms substans till mottagare i annan stat än konventionsstat, gäller dock den avsändande anläggningsinnehavarens ansvarighet *ej* längre än till dess substansen lossats från det transportmedel varmed det anlände till den staten. Har skadan uppkommit under transport av atoms substans från avsändare i sådan stat, inträder den mottagande anläggningsinnehavarens ansvarighet *icke* förrän substansen lastats på det transportmedel varmed det sändes från den främmande staten.

Återkravs rätt enligt första eller andra stycket tillkommer *icke* den som själv svarar för skadan enligt 20 §.

kommit under transport av atoms substans till mottagare i annan stat än konventionsstat, gäller dock den avsändande anläggningsinnehavarens ansvarighet *inte* längre än till dess substansen lossats från det transportmedel varmed det anlände till den staten. Har skadan uppkommit under transport av atoms substans från avsändare i sådan stat, inträder den mottagande anläggningsinnehavarens ansvarighet *inte* förrän substansen lastats på det transportmedel varmed det sändes från den främmande staten.

Återkravs rätt enligt första eller andra stycket tillkommer *inte* den som själv svarar för skadan enligt 20 §.

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

9 Förslag till lag om ändring i lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Marknadsdomstolen handlägger mål och ärenden enligt

1. konkurrenslagen (2008:579),
2. marknadsföringslagen (2008:486),
3. lagen (1994:1512) om avtalsvillkor i konsumentförhållanden,
4. lagen (1984:292) om avtalsvillkor mellan näringsidkare,
5. lagen (2000:1175) om talerätt för vissa utländska konsumentmyndigheter och konsumentorganisationer,
6. försäkringsavtalslagen (2005:104),
7. lagen (2005:590) om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m.,
8. lagen (2006:484) om franchisegivares informationsskyldighet,
9. *luftfartslagen (1957:297), och* 9. *lagen (2010:000) om lufttransporter, och*
10. lagen (1986:436) om näringsförbud.

Bestämmelserna i 14–22 §§ tillämpas inte i mål eller ärenden enligt konkurrenslagen, marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen, lagen om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m., lagen om franchisegivares informationsskyldighet, *luftfartslagen* eller lagen om näringsförbud. I mål enligt marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen eller lagen om franchisegivares informationsskyldighet tillämpas inte heller 13 a §. I stället gäller bestämmelserna i dessa lagar.

Bestämmelserna i 14–22 §§ tillämpas inte i mål eller ärenden enligt konkurrenslagen, marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen, lagen om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m., lagen om franchisegivares informationsskyldighet, *lagen om lufttransporter* eller lagen om näringsförbud. I mål enligt marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen eller lagen om franchisegivares informationsskyldighet tillämpas inte heller 13 a §. I stället gäller bestämmelserna i dessa lagar.

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

¹ Senaste lydelse 2008:589.

10 Förslag till lag om ändring i lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning

Härigenom föreskrivs att lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Skydd som avses i 17 kap. 5 § brottsbalken *skall* tillkomma

1. befattningshavare som handhar säkerhets- eller ordningstjänst vid kanal- eller slussverk eller järnvägsanläggning eller *allmän flygplats eller godkänd enskild flygplats*;

2. den som för försvaret fullgör bevaknings- eller ordningsuppgift och därvid bär uniform eller märke som tydligt utvisar denna uppgift;

3. trafiktjänsteman för vilken bestämmelserna i 4 kap. ordningslagen (1993:1617) gäller enligt vad som sägs i 2 § nämnda kapitel.

Föreslagen lydelse

Skydd som avses i 17 kap. 5 § brottsbalken *ska* tillkomma

1. befattningshavare som handhar säkerhets- eller ordningstjänst vid kanal- eller slussverk eller järnvägsanläggning eller flygplats;

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

¹ Senaste lydelse 1993:1623.

11 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

Härigenom föreskrivs att 1 och 2 §§ lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009), 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009), 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 2 § luftfartslagen (2010:000) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov tas av

1. en polisman,
2. en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen, om misstanken gäller brott som avses i 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott, eller
3. en tjänsteman vid Kustbevakningen, om misstanken gäller brott som avses i 20 kap. 4 § sjölagen.

En tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen som ska ta ett alkoholutandningsprov har samma befogenhet som en polisman har enligt 22 § polislagen (1984:387) att stoppa ett fordon eller ett annat transportmedel.

Provtagningen ska ske på ett sätt som inte utsätter den på vilken provet tas för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, ska provet tas i täckt fordon eller fartyg eller inomhus i avskilt rum.

Lydelse enligt prop. 2009/10:76

Föreslagen lydelse

2 §²

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på

¹ Senaste lydelse 2008:324.

² Senaste lydelse 2008:324.

1. förare av motordrivet fordon samt på förare av maskindrivet fordon, om inte fordonet är avsett att föras av gående,

2. förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg, *samt*

3. den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, om fartyget kan antas vara sådant som avses i 20 kap. 4 § första stycket sjölagen (1994:1009).

1. förare av motordrivet fordon samt på förare av maskindrivet fordon, om inte fordonet är avsett att föras av gående,

2. förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg,

3. den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, om fartyget kan antas vara sådant som avses i 20 kap. 4 § första stycket sjölagen (1994:1009), *samt*

4. *den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst som avses i 6 kap. 20 § luftfartslagen (2010:000).*

Bestämmelserna i 1 § andra–fjärde styckena ska tillämpas vid provtagning enligt denna paragraf. Dessutom gäller att prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där personen kontrolleras eller ett ingripande mot honom eller henne sker. Proven ska tas med instrument som kan användas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger ett visst gränsvärde. Prov som enligt denna paragraf får tas på förare av motordrivet fordon får även tas av en bilinspektör som avses i fordonslagen (2002:574).

Om den undersökte begär det ska protokoll föras vid provtagningen och bevis om utförd åtgärd utfärdas.

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

12 Förslag till lag om ändring i lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Denna lag gäller ersättning av staten vid personskada och tillämpas på

1. den som tjänstgör enligt lagen (1994:1809) om totalförsvarsplikt eller inställer sig till mönstring, eller annan uttagning enligt den lagen eller till antagningsprövning enligt lagen (1994:1810) om möjlighet för kvinnor att fullgöra värnplikt eller civilplikt med längre grundutbildning,

2. den som medverkar i räddningstjänst eller i övning med en kommunal organisation för räddningstjänst enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor eller i räddningstjänst enligt 11 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen (1957:297).

2. den som medverkar i räddningstjänst eller i övning med en kommunal organisation för räddningstjänst enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor eller i räddningstjänst enligt 10 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen (2010:000).

3. den som är intagen för vård i kriminalvårdsanstalt, i ett hem som avses i 12 § lagen (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga, i ett hem som avses i 22 § lagen (1988:870) om vård av missbrukare i vissa fall samt den som är häktad eller anhållen eller i annat fall intagen eller tagen i förvar i kriminalvårdsanstalt, häkte eller polisarrest,

4. den som utför samhällstjänst på grund av en föreskrift som meddelats med stöd av 27 kap. 2 a § eller 28 kap. 2 a § brottsbalken,

5. den som utför ungdomstjänst enligt 32 kap. 2 § eller 3 § första stycket 1 brottsbalken,

6. den som utför oavlönat arbete enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 8 § första stycket 2 lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll.

Regeringen får *föreskriva* att lagen *skall* tillämpas även på den som i annat fall än som avses i första stycket frivilligt deltar i verksamhet inom totalförsvaret eller i verksamhet för att avvärja eller begränsa skada på människor eller egendom eller i miljön.

Regeringen får *meddela föreskrifter om* att lagen *ska* tillämpas även på den som i annat fall än som avses i första stycket frivilligt deltar i verksamhet inom totalförsvaret eller i verksamhet för att avvärja eller begränsa skada på människor eller egendom eller i miljön.

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

¹ Senaste lydelse 2006:895.

13 Förslag till lag om ändring i passlagen (1978:302)

Härigenom föreskrivs att 5 § passlagen (1978:302) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

En svensk medborgare får inte resa ut ur riket utan att medföra giltigt pass.

Första stycket gäller inte

1. mönstrat sjöfolk på fartyg under tjänstgöring ombord på fartyget eller fiskare under yrkesutövning,

2. medlem av besättning på luftfartyg under tjänstgöring ombord på luftfartyget, om han eller hon har *luftfartscertifikat* eller därmed jämförlig handling,

2. medlem av besättning på luftfartyg under tjänstgöring ombord på luftfartyget, om han eller hon har *flygcertifikat* eller därmed jämförlig handling,

3. den som är medborgare även i annat land än Sverige och som medför legitimationshandling, vilken gäller som pass, utfärdad av en myndighet i det landet,

4. den som reser till Schweiz eller till någon av de stater som har tillträtt eller anslutit sig till konventionen om tillämpning av Schengenavtalet av den 14 juni 1985 eller som har slutit avtal om samarbete enligt konventionen med konventionsstaterna.

En svensk medborgare *skall* vid inresa från annat land medföra giltigt pass. Detta gäller dock inte om det svenska medborgarskapet kan styrkas på annat sätt eller vid inresa från

En svensk medborgare *ska* vid inresa från annat land medföra giltigt pass. Detta gäller dock inte om det svenska medborgarskapet kan styrkas på annat sätt eller vid inresa från

1. en stat som har tillträtt eller anslutit sig till konventionen om tillämpning av Schengenavtalet av den 14 juni 1985,

2. en stat som har slutit avtal om samarbete enligt konventionen med konventionsstaterna, eller

3. Schweiz.

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

¹ Senaste lydelse 2005:655.

14 Förslag till lag om ändring i minerallagen (1991:45)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 7 § minerallagen (1991:45) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.
7 §¹

Undersökningsarbete får inte utan medgivande av bergmästaren äga rum inom

1. område inom trettio meter från allmän väg eller sådan vägsträckning enligt fastställd arbetsplan, *trettio meter* från järnväg eller kanal som är upplåten för allmän trafik *eller trettio meter från allmän flygplats,*

1. område inom trettio meter från allmän väg eller sådan vägsträckning enligt fastställd arbetsplan, *eller* från järnväg, *flygplats* eller kanal som är upplåten för allmän trafik,

2. område inom tvåhundra meter från bostadsbyggnad,

3. område inom tvåhundra meter från kyrka, annan samlingslokal, undervisningsanstalt, hotell eller pensionat eller område inom tvåhundra meter från vårdanstalt, elevhem eller liknande inrättning, om den är avsedd för mer än femtio personer,

4. område inom tvåhundra meter från elektrisk kraftstation eller industriell anläggning, eller

5. område med detaljplan eller områdesbestämmelser enligt plan- och bygglagen (1987:10).

I fall som anges i första stycket 5 får medgivande inte lämnas i strid med planen eller områdesbestämmelserna. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras.

Utan hinder av vad som föreskrivs i första stycket 2–4 får undersökning ske, om medgivande har lämnats av den som berörs av arbetet. I fall som anges i första stycket 2 *skall* medgivande lämnas av ägaren till byggnaden eller marken och den som har nyttjanderätt till den. I fall som anges i första stycket 3 och 4 *skall* medgivandet lämnas av ägare och nyttjanderättshavare.

Utan hinder av vad som föreskrivs i första stycket 2–4 får undersökning ske, om medgivande har lämnats av den som berörs av arbetet. I fall som anges i första stycket 2 *ska* medgivande lämnas av ägaren till byggnaden eller marken och den som har nyttjanderätt till den. I fall som anges i första stycket 3 och 4 *ska* medgivandet lämnas av ägare och nyttjanderättshavare.

Bergmästaren får förena sitt medgivande med villkor.

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

¹ Senaste lydelse 2005:161.

15 Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (1992:1672) om paketresor ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, *luftfartslagen (1957:297)*, järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda bestämmelserna.

Föreslagen lydelse

18 §¹

Skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage², *lagen (2010:000) om lufttransporter*, järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda bestämmelserna.

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

¹ Senaste lydelse 2002:1132.

² EGT L 140, 30.5.2002, s. 2 (Celex 32002R0889).

16 Förslag till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 3 och 4 §§ och 3 kap. 10 § ordningslagen (1993:1617) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

3 §

Med offentlig tillställning enligt denna lag avses

1. tävlingar och uppvisningar i sport och idrott,
2. danstillställningar,
3. tivolinöjen och festtåg,
4. marknader och mässor, samt
5. andra tillställningar som inte är att anse som allmänna sammankomster eller cirkusföreställningar.

För att en tillställning skall anses som offentlig krävs att den anordnas för allmänheten eller att allmänheten har tillträde till den.

En tillställning till vilken tillträdet är begränsat genom krav på inbjudan, medlemskap i en viss förening eller annat villkor är dock att anse som en tillställning som allmänheten har tillträde till, om tillställningen uppenbarligen är en del av en rörelse vars verksamhet uteslutande eller väsentligen består i att anordna tillställningar av detta slag. Dessamma gäller om tillställningen med hänsyn till omfattningen av den krets som äger tillträde, de villkor som gäller för tillträdet eller andra liknande omständigheter är att jämställa med sådan tillställning.

1. tävlingar och uppvisningar i sport, idrott och flygning,.

För att en tillställning ska anses som offentlig krävs att den anordnas för allmänheten eller att allmänheten har tillträde till den.

4 §¹

Allmänna sammankomster och offentliga tillställningar får inte utan tillstånd anordnas på offentliga platser.

Tillstånd att anordna offentlig tillställning krävs även i annat fall, om det är fråga om offentliga danstillställningar, tivolinöjen, marknader eller liknande nöjeställningar eller tävlingar eller uppvisningar i motorsport. Om det kan ske utan fara för ordning och säkerhet eller för trafiken, får emellertid anordnaren befrias från skyldigheten att söka tillstånd enligt detta stycke för tillställning av visst slag. Ett beslut om

Tillstånd att anordna offentlig tillställning krävs även i annat fall, om det är fråga om offentliga danstillställningar, tivolinöjen, marknader eller liknande nöjeställningar eller tävlingar eller uppvisningar i motorsport eller flygning. Om det kan ske utan fara för ordning och säkerhet eller för trafiken, får emellertid anordnaren befrias från skyldigheten att söka tillstånd enligt detta stycke för tillställning av visst slag. Ett beslut

¹ Senaste lydelse 2006:978.

befrielse får förenas med villkor. om befrielse får förenas med villkor.

En allmän sammankomst som avses i 1 § första stycket 4 eller en cirkusföreställning får hållas utan tillstånd, om den med hänsyn till det väntade deltagarantalet, den utvalda platsen och tiden för sammankomsten samt de anordningar som avses förekomma kan antas äga rum utan fara för ordning och säkerhet eller för trafiken.

3 kap.

10 §²

Regeringen får meddela de föreskrifter om ordningen och säkerheten i en hamn som behövs med hänsyn till den verksamhet som bedrivs i hamnen. Regeringen får överlämna åt en kommun att meddela sådana föreskrifter i fråga om hamnar som ägs eller förvaltas av kommunen eller av ett av kommunen helägt företag. I fråga om hamnar som ägs eller förvaltas av någon annan får regeringen överlämna åt länsstyrelsen att meddela sådana föreskrifter.

Föreskrifter enligt första stycket *skall* ange det område i vatten och på land inom vilket föreskrifterna *skall* gälla.

Vissa bestämmelser om ordningen och säkerheten på fartyg och i hamnanläggningar finns i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd, *och* inom hamnar i lagen (2006:1209) om hamnskydd.

Föreskrifter enligt första stycket *ska* ange det område i vatten och på land inom vilket föreskrifterna *ska* gälla.

Vissa bestämmelser om ordningen och säkerheten på fartyg och i hamnanläggningar finns i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd, inom hamnar i lagen (2006:1209) om hamnskydd, *och på flygplatser i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd och luftfartslagen (2010:000).*

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

² Senaste lydelse 2006:1215.

17 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Fotografering eller liknande registrering från luftfartyg inom eller av sådana restriktionsområden som bestäms av regeringen enligt 1 kap. 3 § första stycket första meningen luftfartslagen (1957:297) får inte utföras utan tillstånd när det råder höjd beredskap eller under annan tid som regeringen bestämmer med hänsyn till Sveriges försvarsberedskap. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela tillstånd endast om det finns särskilda skäl för det.

Är Sverige i krig eller krigsfara eller råder det sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av att det är krig utanför Sveriges gränser eller av att Sverige har varit i krig eller krigsfara, får regeringen föreskriva att vad som sägs i första stycket om tillstånd *skall* gälla för fotografering och liknande registrering från luftfartyg även inom eller av andra områden än restriktionsområden.

Befälhavare på luftfartyg *skall* se till att fotografering eller liknande registrering inte utförs i strid med bestämmelserna i första och andra styckena.

Föreslagen lydelse

4 §¹

Fotografering eller liknande registrering från luftfartyg inom eller av sådana restriktionsområden som bestäms av regeringen enligt 1 kap. 8 § första stycket första meningen luftfartslagen (2010:000) får inte utföras utan tillstånd när det råder höjd beredskap eller under annan tid som regeringen bestämmer med hänsyn till Sveriges försvarsberedskap. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela tillstånd endast om det finns särskilda skäl för det.

Är Sverige i krig eller krigsfara eller råder det sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av att det är krig utanför Sveriges gränser eller av att Sverige har varit i krig eller krigsfara, får regeringen föreskriva att vad som sägs i första stycket om tillstånd *ska* gälla för fotografering och liknande registrering från luftfartyg även inom eller av andra områden än restriktionsområden.

Befälhavare på luftfartyg *ska* se till att fotografering eller liknande registrering inte utförs i strid med bestämmelserna i första och andra styckena.

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

¹ Senaste lydelse 2007:1260.

18 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m.

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Tullfrihet gäller för markutrustning och undervisningsmateriel som *skall* användas vid eller i samband med civil luftfart och som är specialkonstruerade för att användas som luftfartsutrustning samt delar och tillbehör till sådan materiel, när varorna förtullas för en flygskola, ett lufttrafikföretag, en luftfartsmyndighet eller en annan förvaltning för *allmän* flygplats.

5 §

Tullfrihet gäller för markutrustning och undervisningsmateriel som *ska* användas vid eller i samband med civil luftfart och som är specialkonstruerade för att användas som luftfartsutrustning samt delar och tillbehör till sådan materiel, när varorna förtullas för en flygskola, ett lufttrafikföretag, en luftfartsmyndighet eller en annan förvaltning för *en* flygplats.

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

19 Förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

En ögonundersökning får även göras på den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst som avses i 6 kap. 20 § luftfartslagen (2010:000), om det kan misstänkas att personen gjort sig skyldig till brott som avses i 13 kap. 2 § luftfartslagen eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med manövrerandet, fullgörandet av uppgiften eller utövandet av tjänsten.

Undersökningen enligt första stycket får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet.

Undersökningen enligt första eller andra stycket får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet.

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

¹ Senaste lydelse 2004:525.

20 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (2010:000) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens, eller

g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 eller rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljööndamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

¹ Senaste lydelse 2009:1360.

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, samt

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204).

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

21 Förslag till lag om ändring i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 4 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

4 §

Vid en anläggning där verksamheten innebär fara för att en olycka *skall* orsaka allvarliga skador på människor eller miljön, är anläggningens ägare eller den som utövar verksamheten på anläggningen skyldig att i skälig omfattning hålla eller bekosta beredskap med personal och egendom och i övrigt vidta nödvändiga åtgärder för att hindra eller begränsa sådana skador.

Den som utövar verksamheten är skyldig att analysera riskerna för sådana olyckor som anges i första stycket.

Första och andra *stycket* gäller även flygplatser som har *godkänts* enligt 6 kap. 9 § första stycket luftfartslagen (1957:297).

Vid en anläggning där verksamheten innebär fara för att en olycka *ska* orsaka allvarliga skador på människor eller miljön, är anläggningens ägare eller den som utövar verksamheten på anläggningen skyldig att i skälig omfattning hålla eller bekosta beredskap med personal och egendom och i övrigt vidta nödvändiga åtgärder för att hindra eller begränsa sådana skador.

Första och andra *styckena* gäller även flygplatser som har *meddelats driftillstånd* enligt 6 kap. 8 § första stycket luftfartslagen (2010:000).

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

23 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs att 10 kap. 19 § samt 29 kap. 8 och 10 §§ offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och bilagan till lagen ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

19 §

Sekretessen enligt 25 kap. 1 §, 2 § andra stycket och 3–5 §§ och 26 kap. 1, 3, 4 och 6 §§ hindrar inte att en uppgift lämnas till en polismyndighet eller någon annan myndighet som ska ingripa mot brott, om uppgiften behövs för att förhindra ett förestående eller avbryta ett pågående brott som avses i

1. 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
2. 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297),
2. 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:000),
3. 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,
4. 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009), eller
5. 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

29 kap.

8 §

Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha *luftfartscertifikat eller sådant behörighetsbevis* som avses i luftfartslagen (1957:297) för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider betydande men om uppgiften röjs.

Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha *elevtillstånd, certifikat eller behörighetsbevis* som avses i luftfartslagen (2010:000) för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider betydande men om uppgiften röjs.

Sekretessen gäller inte beslut i ärende.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

10 §

Sekretess gäller hos Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket och Transportstyrelsen för uppgift som lämnats av en enskild i en rapport om händelse inom civil luftfart enligt 11 kap. 8 § luftfartslagen (1957:297), om det kan antas att den enskilde eller

Sekretess gäller hos Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket och Transportstyrelsen för uppgift som lämnats av en enskild i en rapport om händelse inom civil luftfart enligt 10 kap. 8 § luftfartslagen (2010:000), om det kan antas att den enskilde eller

någon närstående till denne lider någon närstående till denne lider
 men om uppgiften röjs. men om uppgiften röjs.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

Bilaga¹

Nuvarande lydelse

I enlighet med vad som anges i 2 kap. 4 § ska vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätt att ta del av handlingar hos myndighet i tillämpliga delar gälla också handlingar hos något av de organ som nämns nedan i den mån handlingarna hör till där angiven verksamhet hos organet. Verksamheten anges i förekommande fall med hänvisning till numret i Svensk författningssamling (SFS) på den författning med stöd av vilken verksamheten har uppdragits åt organet.

<i>Organ</i>	<i>Verksamhet</i>
Internationella Handelshögskolan i Jönköping aktiebolag	all verksamhet
Kungliga Svenska Aeroklubben	besiktning och tillsyn av luftfartyg samt utfärdande och förnyande av luftvärdighetsbevis (SFS 1957:297)
Länsbildningsförbunden	statligt stöd till kulturverksamhet genom ideella föreningar (SFS 1976:1046)

Föreslagen lydelse

I enlighet med vad som anges i 2 kap. 4 § ska vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätt att ta del av handlingar hos myndighet i tillämpliga delar gälla också handlingar hos något av de organ som nämns nedan i den mån handlingarna hör till där angiven verksamhet hos organet. Verksamheten anges i förekommande fall med hänvisning till numret i Svensk författningssamling (SFS) på den författning med stöd av vilken verksamheten har uppdragits åt organet.

¹ Senaste lydelse 2009:1270.

<i>Organ</i>	<i>Verksamhet</i>
Internationella Handelshögskolan i Jönköping aktiebolag	all verksamhet
Kungliga Svenska Aeroklubben	besiktning och tillsyn av luftfartyg samt utfärdande och förnyande av luftvärdighetsbevis <i>och miljövärdighetsbevis (SFS 2010:000)</i>
Länsbildningsförbunden	statligt stöd till kulturverksamhet genom ideella föreningar (SFS 1976:1046)

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

BILAGA 3

Utskottets lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:40) om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreslås att 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister i stället för dess lydelse enligt lagen (2010:40) om ändring i nämnda lag ska ha följande lydelse

Lydelse enligt SFS 2010:40

Utskottets förslag

5 §

I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, *eller*

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens.

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens, *eller*

g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphä-

*vande av rådets förordning (EEG)
nr 3820/85 eller rådets förordning
(EEG) nr 3821/85,*

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register,

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204), samt

6. fullgörande av sådan tillsyn som avses i 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), i fråga om fordonsägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningsorgan enligt fordonslagen.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd

Lydelse enligt bet. 2009/10:FöU8 Utskottets förslag

1 §

Denna lag gäller ersättning av staten vid personskada och tillämpas på

1. den som tjänstgör enligt lagen (1994:1809) om totalförsvarsplikt eller inställer sig till mönstring, eller annan uttagning enligt den lagen eller rekryt om genomgår militär utbildning inom Försvarsmakten,

2. den som medverkar i räddningstjänst eller i övning med en kommunal organisation för räddningstjänst enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor eller i räddningstjänst enligt 11 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen (1957:297),

2. den som medverkar i räddningstjänst eller i övning med en kommunal organisation för räddningstjänst enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor eller i räddningstjänst enligt 10 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen (2010:000).

3. den som är intagen för vård i kriminalvårdsanstalt, i ett hem som avses i 12 § lagen (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga, i ett hem som avses i 22 § lagen (1988:870) om vård av missbrukare i vissa fall samt den som är häktad eller anhållen eller i annat fall intagen eller tagen i förvar i kriminalvårdsanstalt, häkte eller polisarrest,

4. den som utför samhällstjänst på grund av en föreskrift som meddelats med stöd av 27 kap. 2 a § eller 28 kap. 2 a § brottsbalken,

5. den som utför ungdomstjänst enligt 32 kap. 2 § eller 3 § första stycket 1 brottsbalken, och

6. den som utför oavlönat arbete enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 8 § första stycket 2 lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll.

Regeringen får *föreskriva* att lagen ska tillämpas även på den som i annat fall än som avses i första stycket frivilligt deltar i verksamhet inom totalförsvaret eller i verksamhet för att avvärja eller begränsa skada på människor eller egendom eller i miljön.

Regeringen får *meddela föreskrifter om* att lagen ska tillämpas även på den som i annat fall än som avses i första stycket frivilligt deltar i verksamhet inom totalförsvaret eller i verksamhet för att avvärja eller begränsa skada på människor eller egendom eller i miljön.

3 Förslag till lag ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Lydelse enligt utskottets lagförslag 1 Utskottets förslag

5 §

I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490),

luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens, eller

g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 eller rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register,

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204), samt

6. fullgörande av sådan tillsyn som avses i 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), i fråga om fordonsägare och den som är anställd som besiktningstekniker hos ett besiktningsorgan enligt fordonslagen.

BILAGA 4

Trafikutskottets yttrande 2009/10:TU2y

Luftfartens lagar

Till civilutskottet

Civilutskottet har den 3 mars 2010 berett trafikutskottet tillfälle att yttra sig över proposition 2009/10:95 Luftfartens lagar och de med anledning av propositionen väckta motionerna.

Två motioner har väckts med anledning av propositionen.

Trafikutskottet behandlar de delar av ärendet som berör utskottets beredningsområde.

I samband med ärendets beredning har företrädare för fackförbundet ST inom flygledningen informerat civilutskottet vid ett möte den 18 mars 2010 där även företrädare för trafikutskottet deltog.

Utskottets överväganden

Bakgrund

Den nuvarande luftfartslagen är från 1950-talet och grundar sig på helt andra sociala, ekonomiska och trafikmässiga förhållanden än dagens. Under de senaste årtiondena har det skett en snabb förändring inom luftfarten och i det internationella samarbetet. Den tekniska utvecklingen har varit snabb. Miljöfrågornas betydelse har vidare ökat. Den europeiska integrationsutvecklingen har samtidigt inneburit en stark liberalisering av flygtrafiken.

I Sverige finns det för närvarande 40 flygplatser som används för linjetrafik. Luftfartsverket driver 16 av dessa. De flesta övriga flygplatser tillhör eller drivs av kommuner eller kommunägda bolag; 2 är privata.

På flygplatser som används för linjetrafik finns det en markorganisation. En del av denna är flygtrafiktjänsten. Den består av flygledningstjänst, informationstjänst för luftfarten, vädertjänst, flygräddningstjänst och kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster. Verksamheten övervakas från flygsäkerhetssynpunkt av Transportstyrelsen.

Propositionen

Propositionen innehåller förslag till en helt ny luftfartslag. Genom den nya luftfartslagen sker en generell anpassning av luftfartens regler med anledning av det svenska medlemskapet i Europeiska unionen. I det följande redovisas frågor i propositionen som särskilt berör trafikutskottets beredningsområde.

Säkerhetsfrågor

Regeringen framhåller i propositionen att det inom luftfarten finns två speciella säkerhetsområden. Det ena är den teknisk-operativa flygsäkerheten (på engelska:safety) och det andra är den säkerhet inom luftfarten som kan hotas av olagliga handlingar, t.ex. terrorism och sabotage (på engelska:security). Dessa båda begrepp används numera såväl inom flygbranschen som inom svensk lagstiftning.

Regeringen bedömer att luftfartsskyddet har fått en separat lösning och att ytterligare förslag inte är nödvändiga.

Regeringen lämnar ett flertal förslag rörande bl.a. luftvärdighet och flygcertifikat ågnade att trygga en fortsatt hög trafiksäkerhet inom luftfarten.

Konkurrens inom flygtrafikledningstjänst

Regeringen föreslår att flygtrafikledningstjänst ska få tillhandahållas av innehavaren av en flygplats eller den som fått ett sådant uppdrag av innehavaren. Regeringen uppger att flygsektorn i stort sett ser positivt på en

konkurrensutsättning av den lokala flygtrafikledningstjänsten. Det konstateras att flygtrafiktjänst är en dyrbar verksamhet som är omgärdad av åtskilliga säkerhetskrav och därför torde i praktiken endast landets större flygplatser kunna bedriva flygtrafikledningstjänst i egen regi.

Det kommer enligt propositionen att vara Transportstyrelsen som, i enlighet med EU-rättsliga regler, godkänner att en leverantör tillhandahåller flygtrafikledningstjänster. Civil och militär flygtrafiktjänst kommer även fortsättningsvis vara integrerad.

En del av verksamheten utgörs av myndighetsutövning sådan får enligt regeringsformen överlämnas till enskilda endast med stöd av lag. Därför föreslår regeringen en lagreglering: att den som sköter flygtrafiktjänst ska få ge de anvisningar och tillstånd som krävs.

Övriga frågor som berör trafikutskottets beredningsområde

I dag skiljer man på allmänna flygplatser och enskilda flygplatser. Regeringen bedömer att detta särskiljande inte längre fyller någon funktion och föreslår att man i framtiden endast ska använda sig av begreppet flygplats.

Regeringen föreslår också att det ska ske en precisering av vilka förutsättningar som ska prövas när någon önskar inrätta en flygplats. En särskild regel om tystnadsplikt för de aktörer som inte är myndigheter föreslås. Rörande trafikregler för luftfarten föreslås att regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, får meddela dessa.

Regeringen föreslår vidare att en ny lag, lag om lufttransporter, skapas. I den ska inrymmas bl.a. regler som rör förordningen om den s.k. svarta listan.

Regeringen lämnar också förslag som rör elevtillstånd för utbildning till flygledare, avgifter för användning av flygplatser och tjänster för luftfarten. Ytterligare förslag berör flyghinderanmälan, markering av flyghinder, olika frågor om tillstånd samt frågor om flygräddningstjänst, bärgning och undersökning av luftfartsolyckor.

I propositionen föreslår regeringen ökade möjligheter för polisen att ta alkoholutandningsprov och genomföra ögonrörelseundersökning.

Motionerna

I motion 2009/10:C9 av Carina Moberg m.fl. (s) och i motion 2009/10:C10 yrkande 1 av Egon Frid m.fl. (v) anges att propositionen påvisar påtagliga brister vad gäller konsekvensanalys av förslaget om konkurrensutsättning av flygtrafikledningstjänsten. Konkurrensutsatt flygtrafikledningstjänst är ur ett internationellt perspektiv mycket ovanligt. Eftersom det saknas internationella erfarenheter är det väsentligt med en utförligare konsekvensanalys än den som regeringen redovisat i propositionen. Det är enligt motionärerna inte troligt att förslaget kommer att leda till kostnadsbesparingar för icke-statliga flygplatser. Regeringens påstående om att remissinstanserna ställde sig positiva till förslaget stämmer inte. Statskontoret

ifrågasatte om det går att under rådande förutsättningar skapa en fungerande konkurrens på marknaden för flygtrafiktjänster. Det är en avancerad verksamhet att bedriva flygtrafikledningstjänster och stordriftsfördelarna är betydande, vilket utgör en inträdesbarriär mot nya aktörer. Dessutom omfattas flygtrafiktjänsten på de största flygplatserna av prisreglering. Sett till antalet passagerare kommer omkring 70 % av den svenska marknaden för flygtrafiktjänster att skyddas mot konkurrens. Motionärerna föreslår att riksdagen avslår regeringens förslag om att konkurrensutsätta flygtrafikledningstjänsten. I motion 2009/10:C9 av Carina Moberg m.fl. (s) framhålls att propositionen bör avslås i avvaktan på att de juridiska och marknadsmässiga förutsättningarna klargörs i en vidare utredning.

Trafikutskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det är positivt att en ny luftfartslag tagits fram. Den nuvarande luftfartslagen är från 1950-talet. Den grundar sig på helt andra sociala, ekonomiska och trafikmässiga förhållanden än dagens. Internationaliseringen leder till ökade krav på harmonisering av regler. Utskottet finner att de förslag som rör utskottets område är väl avvägda och grundligt genomgångna. De förändringar regeringen föreslår är angelägna.

Rörande frågan om konkurrensutsättning inom flygtrafikledningstjänst välkomnar utskottet regeringens förslag och finner att det är väl underbyggt. Förslaget ligger också väl i linje med regeringens transportpolitiska principer under mandatperioden i syfte att främja en ökad konkurrens och stärka effektiviteten för att möjliggöra ett säkert och framtidsinriktat transportsystem. Utskottet anser vidare att förslaget ger möjligheter till en mer allsidig användning av personalresurserna, t.ex. genom integrering av flygtrafikledningen och flygplatstjänsten. Ökad konkurrens kan dessutom för de anställda innebära fler arbetsgivare att välja mellan, vilket i sådant fall leder till bättre utvecklingsmöjligheter vad gäller såväl arbetsförhållanden som lönefrågor.

Utskottet noterar att förslaget tillåter att även staten i egenskap av flygplatshållare anlitar andra leverantörer än myndigheter. Det kan, enligt utskottets mening, leda till att marknaden för flygtrafikledningstjänster utvidgas.

Utskottet vill i sammanhanget erinra om att riksdagen genom sitt tillkännagivande i betänkande 2004/05:TU10 (rskr. 2004/05:244) om luftfart delvis tillstyrkt motion 2004/05:T201 av Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (m) och anmodat regeringen att lägga fram ett förslag till riksdagen om ett system som säkerställer att flygbesättningar uppfyller uppställda krav på nykterhet och drogfrihet. I Lufträttsutredningens slutbetänkande Ny luftfartslag (SOU1999:42) föreslås regler i syfte att förbättra flygsäkerheten, bl.a. genom att det ska bli möjligt att genomföra rutinkontroller av bl.a. flygbesättningar i syfte att säkerställa att alkohol- eller

drogmissbruk inte äventyrar flygsäkerheten. Utskottet ser med tillfredsställelse att regeringen har beaktat detta och i propositionen föreslår ökade möjligheter för polisen att ta alkoholutandningsprov och genomföra ögonrörelseundersökning.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikutskottet att civilutskottet tillstyrker propositionens förslag. Följaktligen föreslås vidare att civilutskottet avstyrker motionerna 2009/10:C9 av Carina Moberg m.fl. (s) och 2009/10:C10 yrkande 1 av Egon Frid m.fl. (v).

Stockholm den 13 april 2010

På trafikutskottets vägnar

Lena Hallengren

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lena Hallengren (s), Jan-Evert Rådström (m), Oskar Öholm (m), Christina Axelsson (s), Sven Bergström (c), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Eliza Roszkowska Öberg (m), Marie Nordén (s), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlov (kd), Karin Svensson Smith (mp), Malin Löfsjögård (m), Lars Mejern Larsson (s) och Mahmood Fahmi (m).

Avvikande mening

Avvikande mening (s, v)

Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Lars Mejern Larsson (s) anför:

Vi anser att regeringens förslag om konkurrensutsättning av flygtrafikledningstjänsten är bristfälligt. Det saknas i praktiken internationella erfarenheter av den avreglering som regeringen vill genomdriva. Med hänsyn till det anser vi att det behövs en avsevärt grundligare utredning av konsekvenserna av förslaget. Vi anser även att förslagets effekter på flygsäkerheten är otillräckligt utredda. Detta är en aspekt som bland annat lyfts fram av fackförbundet ST.

Vi är av principiella skäl tveksamma till att staten överlåter myndighetsutövning till enskilda aktörer. Det är förenat med straffansvar att som flygbefälhavare inte lyda de instruktioner som ges av flygkontrolltjänsten.

Vi ifrågasätter om det är möjligt att skapa förutsättningar för en fungerande konkurrens på marknaden för flygtrafiktjänster. Även Statskontoret har lyft fram denna fråga i sitt remissvar. Det är en avancerad verksamhet att bedriva flygtrafikledningstjänster och stordriftsfördelarna är betydande. Det innebär att det finns höga inträdesbarriärer mot nya aktörer. Dessutom omfattas flygtrafiktjänsten på de största flygplatserna av prisreglering. Sett till antalet passagerare kommer således omkring 70 % av den svenska marknaden för flygtrafiktjänster att skyddas mot konkurrens.

Avsikten att minska kostnaderna för de mindre icke-statliga flygplatserna är lovvärd. Vi tror dock att en avreglering är en krånglig och riskabel väg att gå om man vill påverka kostnadsbilden för de icke-statliga flygplatserna. Regeringens förslag kan komma att få motsatt verkan. Enligt vår mening är det bättre att aktivt styra Luftfartsverkets prissättning när det gäller flygtrafiktjänsten – en möjlighet som endast finns om marknaden är reglerad. På det sättet kan kostnadsbilden för de mindre icke-statliga flygplatserna förbättras.

Civilutskottet bör mot denna bakgrund tillstyrka motionerna 2009/10:C9 av Carina Moberg m.fl. (s) och 2009/10:C10 yrkande 1 av Egon Frid m.fl. (v) och avstyrka propositionens förslag om att konkurrensutsätta flygtrafikledningstjänsten.