

Regeringens proposition

1984/85: 212

om ändring i luftfartslagen (1957: 297), m. m.;

beslutad den 30 maj 1985.

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll ovannämnda dag.

På regeringens vägnar

SVANTE LUNDKVIST

CURT BOSTRÖM

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändringar i luftfartslagen (1957: 297). Ändringarna innebär till stora delar en språklig och redaktionell överarbetning av lagen. Därutöver tas också upp vissa frågor av saklig innebörd. En av dessa är regleringen av vad som skall gälla beträffande luftvärdighet m. m. vid internationell uthyrning av luftfartyg. En annan fråga berör lagens tillämpning på luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation. Grundläggande bestämmelser om erhållande och återkallelse av luftfartscertifikat och elevtillstånd föreslås bli upptagna i lag. Återkallelse skall alltid ske för certifikatets eller tillståndets återstående giltighetstid. Prövningen av frågor om återkallelse av certifikat och elevtillstånd och om varning flyttas över från luftfartsverket till länsrätt. Det allmännas talan i dessa mål skall föras av luftfartsverket.

Lagförslagen i denna proposition har granskats av lagrådet. Propositionen innehåller därför tre huvuddelar: lagrådsremissen (s. 72), lagrådets yttrande (s. 179) och föredragande statsrådets ställningstagande till lagrådets synpunkter (s. 191).

För att få skälen till lagförslagen helt klara för sig måste läsaren ta del av alla tre texterna.

Propositionens lagförslag

1 Förslag till

Lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297)

Härigenom föreskrivs i fråga om luftfartslagen (1957: 297)¹

dels att 2 kap. 6, 7 och 13 §§, 6 kap. 10 § och 13 kap. 7–13 §§ skall upphöra att gälla,

dels att rubriken närmast före 6 kap. 10 § skall utgå,

dels att nuvarande 1 kap. 5 § skall betecknas 1 kap. 8 § och ha nedan angivna lydelse,

dels att nuvarande 3 kap. 10 a § skall betecknas 3 kap. 11 § och ha nedan angivna lydelse,

dels att 1 kap. 1–4 §§, 2 kap. 1, 3–5, 9–12 och 14–16 §§, 3 kap. 1–10 §§, 4 kap. 1–9 §§, 5 kap. 1–4 och 5–11 §§, 6 kap. 1–9 och 11–16 §§, 7 kap., 8 kap. 1–4 och 5–9 §§, 9–12 kap., 13 kap. 1–6 §§, 14 kap. 1–4 §§ samt 15 kap., rubrikerna till första och andra avdelningen, rubrikerna till 2–7, 9–11 samt 13 och 14 kap., rubrikerna närmast före 2 kap. 1, 12 och 16 §§, 6 kap. 4 och 9 §§ samt 9 kap. 3, 12, 17, 31 och 37 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas nya bestämmelser, 1 kap. 5–7 §§, 2 kap. 11 a §, 4 kap. 10–28 §§, 5 kap. 4 a §, 8 kap. 4 a och 4 b §§ och 14 kap. 5 § samt närmast före 6 kap. 8 och 11 §§ samt 13 kap. 1 och 6 §§ nya rubriker av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

FÖRSTA AVDELNINGEN

Om civil luftfart

Civil luftfart

1 KAP.

Inledande bestämmelser

1 §

Luftfart må här i riket äga rum *allenast med de inskränkningar och under de villkor, som följa av denna lag och med stöd därav meddelade föreskrifter eller som eljest stadgas i lag eller författning.*

Luftfart får i Sverige äga rum *bara på de villkor, som följer av denna lag, av bestämmelser som har meddelats med stöd av denna lag eller av andra lagar eller förordningar.*

2 §

Luftfart må ej äga rum med *andra luftfartyg än sådana som hava svensk nationalitet eller nationali-*

Luftfart får äga rum med *svenska luftfartyg. Med luftfartyg som har nationalitet i en annan stat får luft-*

¹ Lagen omtryckt 1979: 643.

Nuvarande lydelse

tet i främmande stat, med vilken slutits överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område.

När särskilda skäl äro därtill, äger regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket medgiva att luftfart må äga rum utan hinder av vad i första stycket sägs, så ock bestämma villkoren därför.

Luftfart må ej inom svenskt område äga rum i överljudsfart.

När synnerliga skäl föreligga, äger regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket medgiva luftfart utan hinder av vad som sägs i första stycket så ock bestämma villkoren därför.

Regeringen äger att av militära skäl eller av hänsyn till allmän ordning och säkerhet inskränka eller förbjuda luftfart inom viss del av riket. Efter regeringens bemyndigande må ock luftfartsverket av hänsyn till allmän ordning och säkerhet inskränka eller för högst två veckor förbjuda luftfart inom visst område.

Under utomordentliga förhållanden eller då eljest hänsyn till allmän säkerhet kräver det äger regeringen tillfälligt inskränka eller förbjuda luftfart inom hela riket.

Denna lag skall, där ej annat följer av vad i lagen är stadgat, med avseende å svenskt luftfartyg lända till efterrättelse jämväl vid luftfart utom riket, såvitt det är förenligt med lag i främmande stat som efter överenskommelse eller eljest är tillämplig.

Föreslagen lydelse

fart äga rum endast om det har träffats avtal med den andra staten om rätt till luftfart inom svenskt område.

Om det finns särskilda skäl får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer medge att luftfart äger rum även med andra luftfartyg och bestämma på vilka villkor detta får ske.

2 a §

Luftfartyg får inte inom svenskt område framföras med överljudsfart.

Om det finns synnerliga skäl, får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer medge undantag från förbudet. I samband därmed får anges på vilka villkor luftfarten får äga rum.

3 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får av militära skäl föreskriva inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av riket. Sådana föreskrifter får också meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer, om det behövs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet eller till natur- eller miljövård. Föreskrifter om förbud som meddelas av annan myndighet än regeringen får avse högst två veckor.

Under utomordentliga förhållanden eller när det i övrigt krävs av hänsyn till allmän säkerhet får regeringen tillfälligt föreskriva inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela riket.

4 §

När inte annat följer av denna lag skall den gälla för svenska luftfartyg även vid luftfart utom riket, om detta är förenligt med den främmande lag som är tillämplig.

Nuvarande lydelse

Bestämmelserna i 9 kap. äro, ändå att luftfartyget icke är av svensk nationalitet, tillämpliga jämväl vid luftfart utom riket, i den mån det följer av överenskommelse med främmande stat eller eljest av allmänna rättsgrundsatser.

Föreslagen lydelse

Bestämmelserna i 9 kap. gäller också vid luftfart utom riket med utländska luftfartyg, i den mån det följer av avtal med andra stater eller av allmänna rättsgrundsatser.

5 §

De bestämmelser i denna lag som gäller i fråga om luftfartyg som är registrerade i en annan stat skall på motsvarande sätt tillämpas i fråga om luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation.

6 §

Regeringen får föreskriva att sådana bestämmelser i denna lag och med stöd av denna lag utfärdade föreskrifter som avser skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa samt trafik skall, om detta är förenligt med lagen i registreringsstaten, tillämpas på utländska luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av svenska brukare.

7 §

Regeringen får beträffande svenska luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av utländska brukare föreskriva undantag från sådana bestämmelser i denna lag och med stöd av denna lag utfärdade föreskrifter som avser skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa samt trafik.

5 §

Om atomskada gälla särskilda bestämmelser.

8 §

Om atomskador gäller särskilda bestämmelser.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 KAP.

Om registrering av luftfartyg, dess nationalitet och märkning**Registrering, nationalitet och märkning****Registrering****Registreringen**

1 §

Över luftfartyg skall hos luftfartsverket föras register (luftfartygsregister).

Luftfartsverket för register över luftfartyg (luftfartygsregister).

Om inskrivning av rätt till luftfartyg samt om vissa internationella förhållanden beträffande rätt till luftfartyg är särskilt stadgat.

Om inskrivning av rätt till luftfartyg och om vissa internationella förhållanden beträffande rätt till luftfartyg finns det särskilda bestämmelser.

3 §

Ej må luftfartyg, som är registrerat i främmande stat, registreras här i riket, med mindre det avföres ur den främmande statens register.

Ett luftfartyg, som är registrerat i en främmande stat, får inte registreras i Sverige, om det inte avregistreras i den främmande staten.

4 §

Luftfartyg må icke registreras med mindre det har luftvärdighetsbevis och, i den utsträckning regeringen eller efter regeringens bemyndigande luftfartsverket föreskriver, miljövärdighetsbevis. Bevis skall ha utfärdats eller godkänts här i riket.

Ett luftfartyg får registreras bara om det har luftvärdighetsbevis. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva att luftfartyg för registrering också skall ha miljövärdighetsbevis.

Luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis skall vara utfärdade eller godkända i Sverige.

5 §

Ansökan om registrering av luftfartyg skall göras skriftligen av ägaren och innehålla för registreringen nödiga upplysningar rörande fartyget, ägaren och dennes förvärv av fartyget. Ansökningen skall åtföljas av utredning till styrkande av att sökanden är ägare av fartyget och att i övrigt de i 2–4 §§ upptagna villkoren äro uppfyllda, så ock av handling som utmärker när, var och av vem fartyget är byggt.

Ansökan om registrering av ett luftfartyg skall göras av ägaren. Till ansökningen, som skall vara skriftlig, skall fogas de upplysningar och den utredning som behövs för registreringen.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 §

Luftfartyg, som är in-tecknat, må ej på grund av ägarens begäran eller annan i 8 § avsedd omständighet avföras ur registret, med mindre i ärendet företes bevis från inskrivningsdomaren, att in-tecknings-handlingen uppvisats för honom samt att in-teckningshavaren samtyckt till åtgärden, men i registret skall göras anmärkning om vad i ärendet förekommit.

Avföres luftfartyg ur registret eller sker i registret anmärkning som i första stycket sägs, skall inskrivningsdomaren ofördröjligen under-rättas därom.

Om ett luftfartyg är in-tecknat, får det avregistreras endast om in-teckningshavaren har medgett det.

10 §

Innehaves luftfartyg på grund av köp utan att äganderätten övergått å innehavaren, skola i registret antecknas innehavarens namn och rätt som tillkommer honom. Det åligger dem som slutit avtalet att ofördröjligen göra anmälan där-om till luftfartsverket.

Upplåter någon luftfartyg för obestämd tid eller för en tid av minst två veckor till annan för att av denne nyttjas för egen räkning, skall på begäran av upplåtaren eller innehavaren i registret göras anteckning om upplåtelsen.

Om någon innehar ett registrerat luftfartyg på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, skall innehavet antecknas i luftfartygsregistret. De som träffar avtal om ett sådant köp skall genast an-måla det till luftfartsverket.

Om någon innehar ett registrerat luftfartyg med nyttjanderätt för obestämd tid eller för bestämd tid om minst två veckor, skall anteckning om innehavet göras i luftfartygsregistret om ägaren eller inne-havaren begär det.

11 §

Har å utrikes ort luftfartyg byggts för svensk räkning eller övergått i svensk ägo och äro de i 2 och 3 §§ för registrering angivna villkoren uppfyllda, må fartyget, i enlighet med bestämmelser som re-geringen meddelar, för viss tid antecknas i ett särskilt bihang till luft-fartygsregistret.

Om ett luftfartyg har byggts ut-omlands för svensk räkning eller om ett luftfartyg som finns utom-lands har övergått till en svensk ägare, får fartyget för viss tid antecknas i ett bihang till luftfartygs-registret, om förutsättningarna i 2 och 3 §§ är uppfyllda.

11 a §

Luftfartsverket för en förteckning över de utländska luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av svenska brukare (brukarför-teckning).

*Nuvarande lydelse**Förelagden lydelse***Nationalitet****Nationaliteten**

12 §

Sedan luftfartyg införts i luftfartygsregistret, äger det svensk nationalitet.

Om införandet i registret skall luftfartsverket utfärda bevis (nationalitets- och registreringsbevis).

Luftfartyg som är införda i luftfartygsregistret har svensk nationalitet.

Luftfartsverket utfärdar bevis om registreringen (nationalitets- och registreringsbevis).

14 §

Luftfartyg, som antecknats i bihanget till luftfartygsregistret, äger svensk nationalitet så länge anteckningen gäller.

Om anteckningen i bihanget skall luftfartsverket utfärda interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis.

Luftfartyg som har antecknats i bihanget till luftfartygsregistret har svensk nationalitet så länge anteckningen gäller.

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

15 §

Svenskt luftfartyg skall, när det nyttjas till luftfart, hava svenskt nationalitets- och registreringsbevis.

Utländskt luftfartyg skall vid luftfart inom svenskt område hava motsvarande bevis från främmande stat, med vilken slutits överenskommelse om rätt till sådan luftfart.

Nyttjas luftfartyg jämlikt medgivande som avses i 1 kap. 2 § andra stycket, gäller vad regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket föreskriver.

Ett svenskt luftfartyg skall ha svenskt nationalitets- och registreringsbevis när det används vid luftfart.

Ett utländskt luftfartyg skall ha motsvarande bevis från registreringsstaten vid luftfart inom svenskt område.

Om luftfartyg används på grund av medgivande enligt 1 kap. 2 § andra stycket, gäller de bestämmelser som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Märkning**Märkningen**

16 §

Luftfartyg, som införts i luftfartygsregistret eller antecknats i bihanget, skall märkas i enlighet med sin nationalitets- och registreringsbeteckning. Märkena skola föras så länge fartyget kvarstår i registret eller bihanget.

Luftfartyg som är införda i luftfartygsregistret eller antecknade i bihanget skall vara märkta med sina nationalitets- och registreringsbeteckningar.

Nuvarande lydelse

Luftfartyg, som är registrerat i främmande stat med vilken slutits överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område, skall vid sådan luftfart vara märkt i enlighet med föreskrifterna i hemlandet.

Nyttjas luftfartyg jämlikt medgivande som avses i 1 kap. 2 § andra stycket, gäller vad regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket föreskriver.

Föreslagen lydelse

Utländska luftfartyg skall vara märkta i enlighet med föreskrifterna i registreringsstaten vid luftfart inom svenskt område.

Om luftfartyg används på grund av medgivande enligt 1 kap. 2 § andra stycket, gäller de bestämmelser som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

3 KAP.**Om luftvärdighet och miljövärdighet****Luftvärdighet och miljövärdighet**

1 §

Luftfartyg skall, när det nyttjas till luftfart, vara luftvärdigt och miljövärdigt.

Ej må luftfartyg anses luftvärdigt, med mindre det är så konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet samt äger sådana flygegenskaper, att säkerhetens krav äro tillgodosedda.

Ej må luftfartyg anses miljövärdigt med mindre det är konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet så att luftfartyget ej vållar skada genom buller, luftförorening eller likartad störning. Närmare föreskrifter för tillämpningen av detta stycke meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

Luftfartyg skall vara luftvärdiga och miljövärdiga när de används vid luftfart.

Ett luftfartyg anses luftvärdigt, om det är konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd på ett sådant sätt samt har sådana flygegenskaper att säkerhetens krav är uppfyllda.

Ett luftfartyg anses miljövärdigt, om det är konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd på ett sådant sätt att det inte orsakar skada genom buller eller luftförorening eller genom annan liknande störning.

2 §

Luftfartyg skall undergå besiktning enligt vad regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket föreskriver, så ock i övrigt med avseende å luftvärdigheten vara underkastat tillsyn av luftfartsverket.

Besiktning och tillsyn må enligt vad regeringen bestämmer av luftfartsverket uppdragas åt särskild sakkunnig eller myndighet inom eller utom riket.

Luftfartyg skall beträffande luftvärdigheten stå under tillsyn av luftfartsverket. Detsamma gäller tillbehör och reservdelar till luftfartyg och annan sådan utrustning för fartyg och ombordvarande som har betydelse för säkerheten.

Om regeringen föreskriver det, får luftfartsverket uppdra åt särskild sakkunnig att sköta besiktning och tillsyn.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Sedan luftfartyg vid besiktning eller annorledes funnits vara luftvärdigt, skall luftfartsverket utfärda bevis därom (luftvärdighetsbevis). Beviset må utfärdas för viss tid och begränsas till att avse luftfart av viss art eller inom visst område. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger föreskriva, att i beviset eller därvid fogad handling skall angivas vad vid fartygets nyttjande skall iakttagas för att det skall anses luftvärdigt.

Luftvärdighetsbevis må förnyas, om fartyget finnes vara luftvärdigt enligt de krav som gälla då förnyelsen skall ske. Luftfartsverket äger åt sakkunnig eller myndighet som avses i 2 § andra stycket uppdraga att förnya luftvärdighetsbevis.

När ett luftfartyg har visats vara luftvärdigt, utfärdar luftfartsverket ett bevis om detta (luftvärdighetsbevis). Beviset kan begränsas till att avse viss tid, viss luftfart eller luftfart inom visst område.

Ett luftvärdighetsbevis kan förnyas, om luftfartyget är luftvärdigt enligt de krav som gäller när förnyelsen skall ske.

Om regeringen föreskriver det, får luftfartsverket uppdraga åt särskild sakkunnig att utfärda och förnya luftvärdighetsbevis.

4 §

Svenskt luftfartyg skall, när det nyttjas till luftfart, hava svenskt eller av luftfartsverket godkänt utländskt luftvärdighetsbevis.

Utländskt luftfartyg skall vid luftfart inom svenskt område hava luftvärdighetsbevis som i första stycket sägs eller i främmande stat utfärdat eller godkänt bevis som enligt överenskommelse med den staten skall erkännas här i riket.

Luftfartsverket må enligt vad regeringen bestämmer medgiva, att luftfartyg må nyttjas till luftfart utan hinder av vad i första och andra styckena sägs.

När ett svenskt luftfartyg används vid luftfart, skall det ha ett svenskt luftvärdighetsbevis eller ett utländskt sådant bevis som har godkänts av luftfartsverket.

Vid luftfart inom svenskt område skall utländska luftfartyg ha sådana luftvärdighetsbevis som anges i första stycket eller bevis som har utfärdats eller godkänts i en annan stat och som skall erkännas här i riket enligt avtal med den staten.

Om regeringen föreskriver det, kan luftfartsverket medge att ett luftfartyg får användas vid luftfart, även om villkoren i denna paragraf inte är uppfyllda.

5 §

Där luftfartyg, för vilket luftvärdighetsbevis utfärdats här i riket, icke undergår föreskriven besiktning eller med avseende å fartyget eller dess utrustning vidtages ändring som må antagas hava betydelse

Om ett svenskt luftfartyg inte underhålls på föreskrivet sätt, om föreskrivna ändringar ej utförs, om ändringar som kan antas ha betydelse för luftvärdigheten görs i fartyget eller i dess utrustning eller om

Nuvarande lydelse

se för luftvärdigheten, vare beviset, om ej luftfartsverket bestämmer annat, ogiltigt intill dess fartyget förklarats luftvärdigt. Samma lag vare, där fartyget eller dess utrustning lidit skada som uppenbarligen är av betydelse för luftvärdigheten och skadan icke avhjälpes i den ordning luftfartsverket bestämmer.

Förekommer eljest omständighet som må antagas hava betydelse för luftvärdigheten, äger luftfartsverket förklara beviset ogiltigt intill dess fartyget förklarats luftvärdigt.

Är luftvärdighetsbevis ogiltigt, skall det på anmaning ofördröjligen avlämnas till luftfartsverket.

Föreslagen lydelse

av luftfartsverket föreskriven besiktning eller kontroll ej utförs, blir luftvärdighetsbeviset ogiltigt till dess fartyget förklaras luftvärdigt. Detsamma gäller, om fartyget eller utrustningen har skadats på ett sätt som uppenbarligen har betydelse för luftvärdigheten. Luftfartsverket kan dock medge undantag från dessa bestämmelser.

Om det inträffar andra omständigheter som kan antas ha betydelse för luftvärdigheten, kan luftfartsverket besluta att luftvärdighetsbeviset är ogiltigt till dess luftfartyget förklarats luftvärdigt.

Ett ogiltigt luftvärdighetsbevis skall efter anmaning genast avlämnas till luftfartsverket.

6 §

Vad i 3 och 5 §§ är stadgat om svenskt luftvärdighetsbevis skall äga motsvarande tillämpning i fråga om godkännande av utländskt luftvärdighetsbevis samt förnyelse och ogiltighet av sådant godkännande.

Bestämmelserna i 3 och 5 §§ gäller på motsvarande sätt i fråga om godkännande av utländskt luftvärdighetsbevis och om förnyelse och ogiltighet av ett sådant godkännande.

7 §

Ägare av luftfartyg som nyttjas till luftfart eller, om annan i ägarens ställe brukar fartyget, denne skall vaka över fartygets luftvärdighet samt, i enlighet med bestämmelser som meddelas av luftfartsverket, så snart ske kan till verket anmäla omständighet av betydelse för luftvärdigheten, så ock i övrigt lämna för tillsynen nödiga upplysningar.

Den som äger ett luftfartyg som används vid luftfart eller, om fartyget inte används av ägaren, den som brukar det i hans ställe skall se till att fartyget är luftvärdigt. Ägaren eller brukaren skall därvid till luftfartsverket snarast anmäla sådant som har betydelse för luftvärdigheten och även i övrigt lämna de upplysningar som behövs för tillsynen.

8 §

Luftfartsverket så ock den som erhållit uppdrag varom i 2 § andra stycket sägs äger tillträde till luftfartyg för verksällande av förrättning enligt detta kapitel och må därvid påkalla erforderlig medverkan av fartygets ägare eller, om annan i ägarens ställe brukar fartyget, denne samt av dess befälhava-

Vid en förrättning enligt detta kapitel skall förrättningsmannen lämnas tillträde till luftfartyget. Fartygets ägare eller brukare liksom dess befälhavare och besättning skall medverka i den utsträckning som behövs. Förrättningen skall utföras så, att minsta möjliga olägenhet uppstår.

Nuvarande lydelse

re och besättning. Förrättningen skall så utföras, att såvitt möjligt fartygets trafikförhållanden icke rubbas och i övrigt större olägenhet ej förorsakas än som är oundvikligt.

Förelagten lydelse

9 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger, för prövning av luftfartygs flygegenskaper eller eljest av särskild anledning, medgiva att luftfartyg må nyttjas till luftfart utan hinder av vad förut i detta kapitel är stadgat.

Om det behövs för att pröva ett luftfartygs flygegenskaper eller av andra särskilda skäl, får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer medge att fartyget används vid luftfart, även om villkoren i detta kapitel inte är uppfyllda.

10 §

För rätt att bygga luftfartyg eller å sådant fartyg utföra underhålls-, reparations- och ändringsarbeten må regeringen, där hänsyn till säkerheten kräver det, föreskriva att tillstånd erfordras av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket. Vad nu sagts skall äga motsvarande tillämpning beträffande tillbehör och reservdelar till luftfartyg.

Om det krävs av säkerhetsskäl, får regeringen föreskriva att det behövs tillstånd för att bygga luftfartyg och tillverka tillbehör och reservdelar till dem och för att utföra underhålls-, reparations- och ändringsarbeten på fartyg, tillbehör och reservdelar. Frågan om tillstånd prövas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

10 a §

Bestämmelserna i 2–9 §§ om luftvärdighet och luftvärdighetsbevis gäller i tillämpliga delar även miljövärdighet och miljövärdighetsbevis.

11 §

Bestämmelserna i 2–9 §§ om luftvärdighet och luftvärdighetsbevis gäller i tillämpliga delar också i fråga om miljövärdighet och miljövärdighetsbevis.

4 KAP.

Om luftfartygs bemanning

Luftfartygs bemanning, luftfarts-certifikat m. m.

1 §

Luftfartyg skall vara bemannat på betryggande sätt.

Närmare föreskrifter om bemanningen meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

Nuvarande lydelse

Fartygets ägare eller, om annan i ägarens ställe brukar fartyget, denne skall sörja för att fartyget är behörigen bemannat.

Föreslagen lydelse

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

2 §

Luftfartygs bemanning skall vara underkastad tillsyn av luftfartsverket.

Luftfartsverket må enligt vad regeringen bestämmer uppdraga åt särskild sakkunnig eller myndighet inom eller utom riket att biträda vid tillsynen.

Luftfartsverket har tillsyn över bemanningen.

Om regeringen föreskriver det, får luftfartsverket uppdra åt särskild sakkunnig att biträda vid tillsynen.

3 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket meddelar föreskrifter om de villkor som, beträffande medborgarskap, ålder, skicklighet, lämplighet och i övrigt, skola gälla för behörighet att tjänstgöra å luftfartyg.

Endast den som har ett luftfarts-certifikat, som är utfärdat eller godkänt i Sverige, är behörig att tjänstgöra som förare, navigatör eller flygmaskinist på ett luftfartyg.

Behörig enligt första stycket är också den som har ett luftfarts-certifikat, som är utfärdat eller godkänt i en annan stat, om ett sådant certifikat enligt avtal med den staten ska erkännas i Sverige. För tjänstgöring på svenska luftfartyg i internationell trafik krävs dock ett sådant certifikat som anges i första stycket.

Luftfartsverket får bestämma att ett luftfarts-certifikat, som i en annan stat har utfärdats för en svensk medborgare, inte gäller för luftfart inom svenskt område.

4 §

För den som uppfyller fastställda villkor för behörighet att vara förare å luftfartyg eller därå förrätta annan tjänst som regeringen bestämmer utfärdar luftfartsverket bevis därom (luftfarts-certifikat). Certifikatet skall utfärdas för viss tid. Det må begränsas till att avse viss typ av luftfartyg eller till luftfart av viss art eller inom visst område.

Luftfarts-certifikat utfärdas eller godkänns av luftfartsverket för viss tid. Utfärdandet eller godkännandet kan begränsas till att gälla under vissa förutsättningar.

Nuvarande lydelse

Luftfartscertifikat må förnyas, om innehavaren finnes uppfylla de villkor som gälla då förnyelsen skall ske.

Föreslagen lydelse

5 §

Den som å luftfartyg förrättar tjänst som avses i 4 § skall hava svenskt eller av luftfartsverket godkänt utländskt luftfartscertifikat eller i främmande stat utfärdat eller godkänt certifikat som enligt överenskommelse med den staten skall erkännas här i riket. I internationell luftfart skall dock den som förrättar sådan tjänst å svenskt fartyg hava svenskt eller av luftfartsverket godkänt utländskt certifikat.

När skäl äro därtill, äger luftfartsverket bestämma att certifikat, som för svensk medborgare utfärdats i främmande stat, ej må godtagas för luftfart inom svenskt område.

Luftfartsverket må enligt vad regeringen bestämmer meddela tillstånd att tjänstgöra å luftfartyg utan hinder av vad i första stycket första punkten sägs.

Den som vill genomgå utbildning för luftfartscertifikat skall ha elevtillstånd.

Elevtillstånd utfärdas av luftfartsverket. Tillståndet gäller för viss tid. Det kan begränsas till att gälla under vissa förutsättningar.

Elevtillstånd får endast ges till den som med hänsyn till sin ålder, sitt hälsotillstånd, sina fysiska och psykiska förhållanden och sina personliga förhållanden i övrigt kan anses lämplig att inneha certifikat. Vid prövningen skall beaktas om sökanden är känd för nykterhet och ordentlighet och om det kan antas att han kommer att visa det ansvar och omdöme som krävs av en certifikatsinnehavare.

För den som inte har elevtillstånd men som ändå kan anses uppfylla de krav som anges i tredje stycket får luftfartsverket medge undantag från kravet på sådant tillstånd.

6 §

Svenskt luftfartscertifikat må av luftfartsverket återkallas för viss tid, tills vidare eller för dess återstående giltighetstid, om innehavaren begär förseelse i tjänsten eller av betydelse för denna eller om han eljest icke uppfyller de villkor som gälla för tjänsten.

Förekommer anledning antaga att förhållande som avses i första stycket är för handen, må luftfartsverket omedelbart sätta certifikatet ur kraft intill dess frågan om återkallelse prövats.

När certifikat blivit återkallat eller satt ur kraft, skall det ofördröjligen avlämnas till luftfartsverket.

För att ett luftfartscertifikat skall utfärdas eller utökas krävs att sökanden har gällande elevtillstånd, att han fortfarande uppfyller de krav som anges i 5 § tredje stycket och att han uppfyller för certifikat fastställda krav i fråga om ålder, kunskaper, erfarenhet och skicklighet.

Elevtillstånd krävs inte, om luftfartsverket har medgett undantag enligt 5 § fjärde stycket eller om det i annat fall finns särskilda skäl.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §

Vad i 4 och 6 §§ är stadgat om svenskt luftfartscertifikat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om godkännande av utländskt luftfartscertifikat samt förnyelse och återkallelse av sådant godkännande.

Elevtillstånd och luftfartscertifikat får inte utfärdas under sådan tid som har fastställts enligt 14 § första stycket.

8 §

Om skyldighet för innehavare av luftfartscertifikat att anmäla omständighet av betydelse för hans behörighet samt att underkasta sig undersökningar och prov bestämmer regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket.

Elevtillstånd eller luftfartscertifikat kan förnyas, om innehavaren vid tiden för utgången av elevtillståndets eller certifikatets giltighet fortfarande uppfyller de krav med avseende på en tillstånds- eller certifikatsinnehavares personliga förhållanden som följer av 5 eller 6 §.

9 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger, för utbildningsändamål eller eljest av särskild anledning, medgiva att luftfartyg må nyttjas till luftfart utan hinder av vad förut i detta kapitel är stadgat.

Ett luftfartscertifikat skall återkallas

1. om innehavaren i sin tjänstgöring har varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller andra medel att han inte har kunnat utföra sina uppgifter på ett betryggande sätt,

2. om innehavaren i sin tjänstgöring har gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller har visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom,

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

4. om innehavaren har grovt åsidosatt sina förpliktelser i något annat avseende som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten,

5. om innehavaren på grund av ett onyktert levnadssätt eller andra personliga förhållanden inte längre kan anses lämplig att inneha luftfartscertifikat,

6. om innehavarens förutsättningar att fullgöra den tjänstgöring som certifikatet avser har minskat

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

så väsentligt genom sjukdom eller skada eller av någon annan sådan orsak att han av flygsäkerhetsskäl inte längre bör inneha certifikat,

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

8. om innehavaren inte längre uppfyller de krav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet som gäller för utfärdande av elevtillstånd,

9. om innehavaren inte rättar sig efter ett föreläggande att genomgå kontroll av att han kan förrätta den tjänst som certifikatet avser eller ett föreläggande att lämna intyg angående sin fysiska eller psykiska lämplighet som certifikatsinnehavare.

Beslut om återkallelse gäller omedelbart, om inte annat förordnas.

10 §

I fall som avses i 9 § första stycket 5–9 får certifikatet i stället för att återkallas begränsas till att gälla under vissa förutsättningar. Ett sådant beslut gäller omedelbart.

11 §

Till grund för återkallelse på grund av brottslig gärning skall beträffande frågan om brott föreligger läggas lagakraftvunnen dom eller åklagares beslut enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i en annan författning att underlåta åtal för brottet.

12 §

Om det förekommer sannolika skäl att ett luftfartscertifikat kommer att återkallas eller begränsas, skall det försättas ur kraft i avvaktan på slutligt avgörande i frågan. Ett beslut om försättande ur kraft gäller omedelbart.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 §

Bestämmelserna i 9–12 §§ gäller också i fråga om elevtillstånd.

14 §

Om en ansökan angående luftfartscertifikat eller elevtillstånd inte kan bifallas på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett luftfartscertifikat eller ett elevtillstånd återkallas med stöd av 9 § första stycket 1–5, skall en tid fastställas som skall förflyta innan luftfartscertifikat eller elevtillstånd får utfärdas. Tiden skall bestämmas till två år vid återkallelse enligt 9 § första stycket 1 eller 2 och till ett år i övriga fall. Om det finns synnerliga skäl, kan bestämmas kortare tid, dock lägst ett år vid återkallelse enligt 9 § första stycket 1 eller 2 och tre månader i övriga fall. Vid återkallelse räknas tiden från det behörigheten fråntogs innehavaren av certifikatet eller elevtillståndet.

En tid 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 ej bestämmas kortare tid än som anges i första stycket tredje meningen.

15 §

I sådana fall som avses i 9 § första stycket 3–5 skall innehavaren meddelas varning i stället för att certifikatet eller elevtillståndet återkallas eller begränsas, om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Om det inte finns tillräckliga skäl för varning, skall luftfartsverket erinra innehavaren om de krav som gäller för certifikat eller elevtill-

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

stånd (erinnran). Ett sådant beslut får inte överklagas.

16 §

Ett luftfartscertifikat skall omhändertas, om innehavaren i sin tjänstgöring

1. har visat tydliga tecken på påverkan av alkoholhaltiga drycker eller andra medel, eller

2. har 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 tjänsten på ett trafiksäkert sätt.

Certifikatet gäller inte när det är omhändertaget.

17 §

Om ett luftfartscertifikat eller ett elevtillstånd har varit försatt ur kraft enligt 12 § eller ett certifikat har varit omhändertaget enligt 16 § under minst så lång tid som skulle ha bestämts enligt 14 § första stycket, får återkallelse av certifikatet eller tillståndet underlåtas.

18 §

Innehavare av luftfartscertifikat är skyldiga att genomgå undersökningar och prov, som anordnas av den myndighet regeringen bestämmer. De är också skyldiga att anmäla sådana omständigheter som kan antas ha betydelse för behörigheten.

Om regeringen föreskriver det, får myndigheten uppdra åt annan att genomföra proven.

19 §

Bestämmelserna i 6–12 och 14–18 §§ skall tillämpas också i fråga om godkännande av utländska luftfartscertifikat.

Nuvarande lydelse

Föreslügen lydelse

Godkännandet får inte avse längre tid än det utländska certifikatets giltighetstid.

20 §

Om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten, får luftfartsverket besluta att innehavaren av ett luftfarts-certifikat inte får fullgöra vissa uppgifter vid luftfart, om han inte har ett gällande bevis om att han uppfyller särskilda villkor (behörighetsbevis).

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva att andra medlemmar av besättningen på ett luftfartyg än de som anges i 3 § skall ha gällande behörighetsbevis.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer fastställer de krav sökanden av ett behörighetsbevis skall uppfylla i de avseenden som anges i 5 och 6 §§.

Bestämmelserna i 7–12 och 14–18 §§ skall också tillämpas i fråga om behörighetsbevis.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter angående godtagande i Sverige av utländska behörighetsbevis. Vad som föreskrivs i 18 § om skyldighet att genomgå undersökningar och prov gäller även innehavare av sådana bevis.

21 §

Luftfartsverket prövar, med de undantag som anges i 22 §, frågor om luftfarts-certifikat och elevtillstånd.

Om luftfartsverket finner anledning anta att någon på grund av ett onyktert levnadssätt inte bör ha certifikat, får verket höra socialnämnden.

22 §

Länsrätten prövar

1. frågor om återkallelse av luftfarts-certifikat och elevtillstånd samt frågor om varning,

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2. frågor om nedsättning av tid som bestämts av länsrätten enligt 14 § första stycket.

Frågor om omhändertagande av certifikat prövas av de myndigheter som regeringen bestämmer. Regeringen får också uppdra åt annan att pröva sådana frågor.

Frågor huruvida certifikat skall försättas ur kraft prövas av länsrätten, om certifikatet har omhändertagits enligt 16 § första stycket eller om i annat fall fråga om återkallelse av certifikatet är anhängig vid länsrätten.

23 §

Mål som avses i 22 § första stycket anhängiggörs genom ansökan.

24 §

I mål om luftfartscertifikat och elevtillstånd får rätten förelägga den enskilda parten att lämna

1. läkarintyg och andra intyg angående sin fysiska och psykiska lämplighet,

2. bevis om att han har avlagt certifikatprov,

3. bevis om att han har genomgått certifikatkontroll.

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

Rätten får, under den förutsättning som anges i 21 § andra stycket, höra socialnämnden.

25 §

Om rätten i ett mål om återkallelse av luftfartscertifikat eller elevtillstånd beslutar att återkallelse inte skall ske, får rätten meddela särskilda villkor för certifikatet eller besluta att ny personutredning skall göras vid en senare tidpunkt.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

26 §

I mål om luftfartscertifikat och elevtillstånd som prövas av länsrätten förs det allmännas talan av luftfartsverket.

27 §

Bestämmelserna i 21–26 §§ skall tillämpas också i fråga om behörighetsbevis och om godkännande av utländska luftfartscertifikat.

28 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från kravet på luftfarts-certifikat i 3 § eller, av utbildningsskäl eller annan särskild anledning, från föreskrivna krav på luftfartygs bemanning.

5 KAP.**Om luftfartygs befälhavare och om tjänsten ombord****Befälhavare på luftfartyg och tjänsten ombord**

1 §

Å svenskt luftfartyg skall, när det nyttjas till luftfart, finnas befälhavare.

Befälhavaren äger högsta myndighet ombord.

Ett svenskt luftfartyg skall ha befälhavare när det används vid luftfart.

Befälhavaren har den högsta myndigheten ombord.

2 §

Befälhavaren skall vaka över fartygets luftvärdighet ävensom tillse att fartyget är behörigen utrustat, bemannat och lastat samt att luftfärd jämväl i övrigt förberedes och genomföres i enlighet med gällande bestämmelser.

Vad i 3 kap. 7 § stadgas om skyldighet att anmäla omständighet av betydelse för luftvärdigheten och i övrigt lämna för tillsynen nödiga upplysningar äger motsvarande tillämpning beträffande befälhavaren.

Befälhavaren skall övervaka att luftfartyget är luftvärdigt. Han skall se till att det är utrustat, bemannat och lastat på föreskrivet sätt. Vidare skall han se till att luftfärden förbereds och genomföres i enlighet med gällande bestämmelser.

Befälhavaren har samma skyldighet att göra anmälan och lämna upplysningar som ägaren har enligt 3 kap. 7 §.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Det åligger befälhavaren att hava uppsikt över fartyget och dess besättning samt passagerare och gods.

När så prövas nödigt, må befälhavaren tillfälligt ålägga medlem av besättningen att utföra annat arbete än det för vilket han anställts. Passagerare skall noggrant iakttaga vad befälhavaren föreskriver i fråga om ordningen ombord.

Befälhavaren må vägra att taga ombord och äger landsätta medlem av besättningen, passagerare och gods, när omständigheterna kräva det.

4 §

När det påkallas av hänsyn till luftfartygets säkerhet eller säkerheten för ombordvarande person eller egendom eller för upprätthållande av lydnaden och ordningen ombord, äger befälhavaren bruka det våld och vidtaga de åtgärder i övrigt som kunna anses försvarliga med hänsyn till omständigheterna.

I fall som avses i första stycket skall medlem av besättningen utan särskild anmaning lämna befälhavaren det bistånd han behöver. Efter anmaning av befälhavaren äger även passagerare lämna sådant bistånd.

Om det till förebyggande av att luftfartygets säkerhet eller säkerheten för person eller egendom ombord äventyras är nödvändigt att

Befälhavaren får bestämma att medlemmar av besättningen tillfälligt skall arbeta med annat än det som deras anställning avser, om det är nödvändigt. Passagerarna skall 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.

Om någon genom sitt uppträdande utgör en omedelbar fara för luftfartygets säkerhet eller för säkerheten ombord, 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 anmaningar. Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips, skall den lindrigaste form användas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än som är absolut nödvändigt.

Medlemmar av besättningen skall i fall som avses i första stycket lämna befälhavaren den hjälp han behöver. Passagerare får efter anmaning av befälhavaren lämna sådan hjälp. Om en åtgärd med hänsyn till den föreliggande faran måste vidtas omedelbart, får besättningsmän och passagerare själva genomföra den utan anmaning av befälhavaren.

Nuvarande lydelse

åtgärd som avses i första stycket vidtages utan dröjsmål, äger medlem av besättningen och passagerare vidtagna åtgärden utan anmaning av befälhavaren.

Föreslagen lydelse

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

4 a §

Har någon i fall som avses i 4 § gjort större våld än i varje fall är medgivet, skall han ändå inte dömas till ansvar, om omständigheterna var sådana att han svårigen kunde besinna sig. Om gärningen anses brottslig, får dömas till lindrigare straff än vad som annars är föreskrivet.

5 §

Förövas å fartyget svårare brott, skall befälhavaren såvitt möjligt vidtaga för utredning i saken nödiga åtgärder, som ej utan våda kunna uppskjutas.

Befälhavaren skall, så långt omständigheterna medgiva, sörja för att den brottslige icke avviker och äger för sådant ändamål taga honom i förvar. Bestämmelserna i 4 § andra stycket äga motsvarande tillämpning. Den brottslige får ej utan eget samtycke hållas i förvar längre än till dess han kan överlämnas till svensk polisman eller, utom riket, till behörig utländsk myndighet eller till svensk konsul.

Föremål som kan antagas äga betydelse för utredning om brottet får befälhavaren taga i förvar. Befälhavaren skall tillhandahålla polisman eller myndighet som avses i andra stycket de upplysningar och de föremål i hans besittning som kunna vara av betydelse för utredning om brottet.

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

Befälhavaren skall om möjligt se till att gärningsmannen inte avviker och får omhändertaga honom för att hindra det. I sådant fall gäller bestämmelserna i 4 §. Gärningsmannen får inte utan sitt medgivande vara omhändertagen längre än till dess han kan överlämnas till en behörig svensk eller utländsk myndighet.

Befälhavaren får ta i förvar sådana föremål som kan ha betydelse för utredningen. Han skall till den myndighet som avses i andra stycket ge de upplysningar och överlämna de föremål som kan ha betydelse för utredningen.

6 §

Befälhavaren skall tillse att föreskrivna fartygshandlingar finnas ombord och föras i enlighet med givna bestämmelser.

En befälhavare på ett utländskt luftfartyg, som enligt lagen i den stat som har tillsyn över fartygets luftvärdighet har sådan behörighet som anges i 3–5 §§, har samma behörighet inom svenskt område.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §

Räkar fartyget i nöd, vare befälhavaren pliktig att göra allt som står i hans makt för att rädda ombordvarande samt bevara fartyg och gods. Måste fartyget övergivas, skall befälhavaren såvitt möjligt sörja för att fartygshandlingarna bringas i säkerhet.

Om ett luftfartyg räkar i nöd, skall befälhavaren göra allt vad han kan för att rädda ombordvarande, fartyg och gods. Måste fartyget överges, skall han om möjligt se till att fartygshandlingarna tas om hand.

8 §

Inträffar vid fartygets nyttjande olyckshändelse, som medför att någon avlider eller får allvarlig kroppsskada eller att betydande skada uppstår å fartyget eller egendom som icke befordras därmed, skall befälhavaren ofördröjligen sörja för att luftfartsverket underrättas om händelsen och snarast möjligt avgiva rapport till verket. Samma lag vare, när allvarlig fara för sådan händelse förelegat eller något inträffat som tyder på väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen.

Inträffar det en olyckshändelse vid användningen av ett luftfartyg och medför olyckan att någon avlider, att någon blir allvarligt skadad, att fartyget får betydande skada eller att egendom som inte transporteras med fartyget får betydande skada, skall befälhavaren rapportera det inträffade. Han skall 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 fartyget eller markorganisationen.

Är befälhavaren ur stånd att uppfylla vad sålunda föreskrivits, skall det fullgöras av fartygets ägare eller, om annan i ägarens ställe brukade fartyget, av denne.

Om befälhavaren inte kan fullgöra dessa skyldigheter, skall fartygets ägare eller brukare göra det.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger begränsa underrättelseplikten ävensom utsträcka den till att åvila jämväl medlem av besättningen, så ock föreskriva att underrättelse skall givas även annan än luftfartsverket.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får begränsa underrättelseskyldigheten och får besluta att den skall gälla också för medlemmar av besättningen.

9 §

Envar som gör tjänst ombord skall noggrant efterkomma förmans order angående tjänsten, vederbörligen tillgodose ombordvarandes säkerhet och bästa, sorgfälligt vårda fartyg och gods samt i övrigt med omsorg och nit fullgöra sina åligganden.

Den som tjänstgör ombord skall sköta sina arbetsuppgifter omsorgsfullt och följa sin förmans order angående tjänsten.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 §

Ej må någon göra tjänst ombord, därest han på grund av påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller till följd av sjukdom eller uttrötning eller av annan sådan orsak icke kan på betryggande sätt fullgöra vad honom åligger.

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

11 §

Regeringen bestämmer, i vad mån föreskrifterna i detta kapitel skola tillämpas i fråga om utländskt luftfartyg vid luftfart inom svenskt område.

Regeringen får föreskriva i vilken utsträckning föreskrifterna i detta kapitel, utöver vad som följer av 6 §, skall tillämpas i fråga om utländska luftfartyg vid luftfart inom svenskt område.

6 KAP.

Om flygplatser och markorganisationen i övrigt**Flygplatser och markorganisationen i övrigt****Allmänna bestämmelser**

1 §

Flygplats så ock annan anläggning för luftfarten skall uppfylla säkerhetens krav.

Närmare bestämmelser om inrättande samt om underhåll och drift av sådan anläggning och om tillsyn därå meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger bestämma huruvida och under vilka förutsättningar, utan intrång i enskild rätt, sjö eller annat område må nyttjas för luftfartygs landning och uppstigning utan att hava särskilt inrättats för ändamålet.

Flygplatser och andra anläggningar för luftfarten skall uppfylla säkerhetens krav.

Befattningshavare, som fullgör säkerhets- och ordningstjänst vid en allmän flygplats eller vid godkänd enskild flygplats, får från flygplatsområdet avvisa den som stör ordningen eller uppför sig så att han äventyrar luftfartens säkerhet.

I fråga om användande för start och landning av områden, som inte har inrättats för sådana ändamål, gäller de föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Den myndighet som i enlighet med vad regeringen bestämmer utövar tillsyn över allmänna flygplatser och utrustningen där skall ges tillträde till anläggningen för att utöva tillsynen.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Regeringen äger förordna om inrättande av luftled ävensom bestämma annat område, inom vilket lufttrafiken skall vara underkastad särskild reglering.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om flygvägar och om lufttrum, beträffande vilka särskild reglering skall finnas för lufttrafiken.

Den myndighet som i enlighet med vad regeringen bestämmer utövar tillsyn över anläggningar, vilka skall underlätta lufttrafiken i sådana områden som avses i första stycket, skall ges tillträde till anläggningen för att utöva tillsynen.

3 §

Till tryggande och underlättande av luftfarten anordnas flygsäkerhetstjänst.

Flygtrafiktjänst skall finnas för att trygga och underlätta luftfarten.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om flygtrafiktjänsten.

Om regeringen bestämmer det, får den myndighet som svarar för flygtrafiktjänsten uppdra åt annan att ombesörja sådan tjänst.

Om tillstånd i vissa fall

Tillstånd till allmänna flygplatser

4 §

För inrättande och drift av flygplats till allmänt bruk (allmän flygplats) erfordras tillstånd av regeringen, såvida annan än staten skall utöva driften.

Regeringen äger föreskriva, att allmän flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller kortvarighet eller andra särskilda omständigheter må inrättas eller drivas utan tillstånd varom i första stycket sägs.

Flygplatser för allmänt bruk (allmänna flygplatser) får inte inrättas eller drivas utan tillstånd av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

5 §

Tillstånd att inrätta eller driva allmän flygplats må meddelas allenast där hinder icke möter av hänsyn till det allmänna.

Tillstånd får beviljas bara om hinder inte möter av hänsyn till det allmänna. Vid prövningen skall hänsyn, förutom till annat, tas till

Nuvarande lydelse

Vid meddelande av tillstånd skola bestämmas de villkor som finnas erforderliga. Regeringen må förordna luftfartsverket att i särskilda avseenden bestämma villkoren.

Tillståndet må begränsas till viss tid och lösningsrätt förbehållas kronan.

Åsidosätter innehavare av tillstånd i väsentlig mån för verksamheten gällande föreskrifter eller måste det antagas att han är oförmögen att behörigen fullgöra sina förpliktelser med avseende å anläggningen och dess drift, må regeringen återkalla tillståndet.

Regeringen äger bestämma, att för inrättande och drift av annan anläggning för luftfarten än allmän flygplats erfordras tillstånd av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

Villkoren bestämmas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

Föreslagen lydelse

markförhållandena, till störningar som kan uppkomma för omgivningen och till totalförsvaret. Vidare skall hänsyn tas till sökandens tekniska och ekonomiska förutsättningar att driva flygplatsen.

6 §

När tillstånd meddelas, får villkor föreskrivas för tillståndet. Om tillståndet meddelas av regeringen, får sådana villkor föreskrivas av den myndighet regeringen bestämmer.

Tillståndet får tidsbegränsas. Rätt till inlösen kan förbehållas staten.

7 §

Om en tillståndshavare i väsentlig mån åsidosätter föreskrifterna för verksamheten, får regeringen återkalla tillståndet. Detsamma gäller, om det måste antas att tillståndshavaren inte kan fullgöra sina förpliktelser i fråga om anläggningen och dess drift.

Om tillståndet har meddelats av annan myndighet än regeringen får också denna myndighet återkalla tillståndet.

Andra tillstånd

8 §

Regeringen får föreskriva att det krävs tillstånd för att inrätta och driva även andra anläggningar för luftfarten än allmänna flygplatser. Frågor om tillstånd och om villkoren för detta prövas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Om godkännande**Godkännande**

9 §

Allmän flygplats så ock annan anläggning för luftfarten som regeringen bestämmer skall, innan den tages i bruk, godkännas i den ordning regeringen förordnar. Vid godkännandet skola knytas erforderliga villkor.

Allmänna flygplatser får inte tas i bruk innan de har godkänts av den myndighet regeringen bestämmer. Regeringen får föreskriva att det samma skall gälla i fråga om andra anläggningar för luftfarten. I samband med godkännandet skall fastställas de villkor som behövs.

Där fastställda villkor i väsentlig mån åsidosätts eller anläggningen eljest, till följd av ändrade bestämmelser eller annan omständighet, icke uppfyller de krav som gälla för sådan anläggning, ankommer på den myndighet som meddelat godkännandet att återkalla det.

Om villkoren åsidosätts i väsentlig mån, skall godkännandet återkallas av den myndighet som har meddelat det. Detta gäller också, om anläggningen annars inte uppfyller de krav som gäller för sådana anläggningar.

Förekommer omständighet som kan medföra att kraven för godkännande ej längre äro uppfyllda, åligger det anläggningens innehavare att så snart ske kan göra anmälan därom till luftfartsverket. Är omständigheten av beskaffenhet att medföra fara vid anläggningens begagnande, skall innehavaren, utan att avvakta vederbörande myndighets beslut, vidtaga de åtgärder som påkallas för att hindra att anläggningen eller den del därav, varom fråga är, vidare användes.

Anläggningens innehavare skall anmäla om något inträffar som medför att kraven för godkännande inte längre är uppfyllda. Om det krävs av säkerhetsskäl, skall han se till att anläggningen inte används.

Anläggningar till hinder för luftfarten

11 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger meddela bestämmelser som, utan att avsevärt men tillskyndas ägare av mark eller innehavare av särskild rätt därtill, äro ägnade att förebygga att märken, belysningsanläggningar eller andra inrättningar så anordnas, att trafiksäkerheten utsättes för fara. Regeringen äger föreskriva vilka åtgärder som må vidtagas, därest sådana bestämmelser överträdas.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får beträffande märken, belysning och andra anordningar meddela föreskrifter som syftar till att förebygga fara för trafiksäkerheten. Föreskrifterna får dock inte innebära något avsevärt men för markägarna eller dem som har särskild rätt till marken.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva åtgärder, som kan vidtas när föreskrifter enligt första stycket åsidosätts.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Övriga bestämmelser

12 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger föreskriva vilka flygplatser som må nyttjas för internationell eller inrikes luftfart eller eljest för olika slag av luftfart.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva vilka flygplatser som får användas vid olika slag av luftfart.

13 §

För begagnande av allmän flygplats eller annan anläggning för luftfarten, som är upplåten till allmänt bruk, må avgift uppbäras enligt grunder som bestämmas av regeringen.

Sådan avgift må, när den är förfallen till betalning, uttagas genom utmätning utan föregående dom eller utslag.

Regeringen får meddela föreskrifter om avgifter för användning av allmänna flygplatser eller andra allmänna anläggningar eller tjänster för luftfarten.

Beslut angående avgift som är förfallen till betalning får verkställas enligt utsökningsbalken.

14 §

Allmän flygplats så ock annan anläggning för luftfarten, som är upplåten till allmänt bruk, skall på enhanda villkor som för svenska luftfartyg i internationell fart vara öppen för utländska luftfartyg i motsvarande fart, såvida de äro hemmahörande i stat med vilken slutits överenskommelse om sådan förmån.

Allmänna flygplatser och andra allmänna anläggningar för luftfarten skall på samma villkor som för svenska luftfartyg i internationell trafik vara öppna för utländska luftfartyg i sådan trafik, om dessa är registrerade i en stat som har träffat överenskommelse med Sverige om denna förmån.

15 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger fastställa villkor för behörighet att inom markorganisationen eller eljest, annorstädes än å luftfartyg, förrätta tjänst varav trafiksäkerheten är beroende, så ock meddela bestämmelser om certifikat för sådan tjänst.

Tjänstgöring som flygledare i flygtrafikledningstjänst, flygtekniker eller flygklararer får fullgöras bara av den som har gällande certifikat. Certifikatet skall vara utfärdat eller godkänt i Sverige. I fråga om certifikat gäller bestämmelserna i 4 kap. 4–19 och 21–28 §§.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva att andra som fullgör tjänst inom markorganisationen eller annan tjänst av betydelse för säkerheten än som avses i 4 kap. skall ha behörighetsbevis. Bestämmelserna i 4 kap. 20 § tredje och fjärde

Nuvarande lydelse

Vad i 5 kap. 10 § stadgas skall äga motsvarande tillämpning i fråga om trafikledare och flygmekaniker, så ock den som förrättar annan tjänst som regeringen med hänsyn till trafiksäkerheten bestämmer.

Föreslagen lydelse

styckena gäller i fråga om behörighetsbevis.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får beträffande arbete som utförs inom vissa angivna organisationer medge undantag från kravet på certifikat.

16 §

Bestämmelsen i 5 kap. 10 § gäller också flygledare i flygtrafikledningstjänst, flygtekniker och flygklararerare samt, i den mån regeringen föreskriver det, annan personal inom markorganisationen med tjänstgöring som är av betydelse för säkerheten.

7 KAP.

Om tillstånd till luftfartsverksamhet

Tillstånd till luftfartsverksamhet

1 §

Luftfart i regelbunden trafik (linjefart) i förvärvssyfte må ej utövas här i riket utan tillstånd av regeringen.

För annan luftfart i förvärvssyfte inom riket erfordras tillstånd av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket. Regeringen må dock bestämma, att sådan luftfart med hänsyn till dess art eller ringa omfattning må utövas utan tillstånd.

Regeringen äger föreskriva, att tillstånd av luftfartsverket erfordras för luftfart som avser utbildning, för flyguppvisning eller flygtävling samt för annan luftfartsverksamhet av särskild art, ändå att verksamheten icke äger rum i förvärvssyfte.

Luftfart i förvärvssyfte får inte utövas här i riket utan tillstånd av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Regeringen får dock föreskriva att annan luftfart i förvärvssyfte än luftfart i regelbunden trafik (linjefart) får utövas utan tillstånd, om det är lämpligt med hänsyn till luftfartens art eller omfattning.

Regeringen får föreskriva att det krävs tillstånd för att driva skola med utbildning för certifikat och för att utöva luftfart som avser utbildning, även om verksamheten inte äger rum i förvärvssyfte. Det samma gäller i fråga om flyguppvisningar, flygtävlingar och annan luftfartsverksamhet av särskild art. Frågor om sådana tillstånd prövas av den myndighet regeringen bestämmer. Om regeringen bestämmer det, får myndigheten uppdra åt annan att göra prövningen.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Tillstånd må meddelas allenast där hinder icke möter av hänsyn till det allmänna.

Tillstånd får beviljas bara om det inte möter hinder av hänsyn till det allmänna.

Vid prövning av ansökan om tillstånd skall de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för trafiken beaktas.

3 §

Såvitt angår befordran av passagerare eller gods allenast från ort till annan inom riket eller annan inrikes fart, må tillstånd meddelas endast svenska staten, svensk kommun eller annan sådan menighet, svensk medborgare eller svenskt dödsbo, svenskt aktiebolag, vars aktiebrev äro ställda till viss man, ävensom svenskt handelsbolag, vari ej finnes utländsk bolagsman, samt förening, annat samfund, stiftelse eller annan sådan inrättning här i riket, såframt styrelsens samtliga medlemmar äro svenska medborgare. Tillstånd må dock icke meddelas aktiebolag, med mindre dess aktier till ett kapitalvärde och ett röstvärde av minst två tredjedelar tillkomma den, åt vilken tillstånd enligt denna paragraf må meddelas; är denne svenskt aktiebolag, skall det svenska inflytandet däri vara säkerställt i samma omfattning som i det tillståndssökande bolaget.

Tillstånd till luftfart i inrikes trafik får ges endast till

1. svenska staten,
2. svenska kommuner eller landstingskommuner,
3. svenska medborgare eller dödsbon,
4. svenska handelsbolag, som inte har någon utländsk bolagsman,
5. svenska föreningar, samfund eller stiftelser, som inte har någon utländsk medborgare i styrelsen,
6. svenska aktiebolag, om aktierna i bolaget är ställda till viss man och till ett kapitalvärde och ett röstvärde av minst två tredjedelar ägs av någon som kan få tillstånd enligt denna paragraf.

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

Tillstånd till luftfart med svenskt luftfartyg i förvärvssyfte mellan Sverige och utlandet som inte är linjefart får ges endast till den som uppfyller kraven enligt första och andra styckena.

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.

Äro de sålunda uppställda förutsättningarna ej längre för handen, vare tillståndet förfallet, där icke rättelse sker inom tid, som bestäms av den myndighet vilken meddelat tillståndet.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger medgiva undantag från vad i denna paragraf stadgas, när särskilda skäl äro därtill.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får medge undantag från denna paragraf, om det finns särskilda skäl.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Vid meddelande av tillstånd skola bestämmas de villkor som finnas erforderliga. Ankommer det på regeringen att giva tillståndet, må regeringen förordna luftfartsverket att i särskilda avseenden bestämma villkoren.

Tillståndet må begränsas till viss tid och lösningsrätt förbehållas kronan.

När tillstånd meddelas, får villkor föreskrivas för tillståndet. Om tillståndet meddelas av regeringen, får sådana villkor föreskrivas av den myndighet regeringen bestämmer.

Tillståndet får tidsbegränsas. Rätt till inlösen kan förbehållas staten.

En utlänning eller ett utländskt företag, som driver verksamhet i Sverige med stöd av ett tillstånd enligt denna lag, skall ha en här bosatt föreståndare, som är ansvarig för verksamheten.

5 §

Åsidosätter innehavare av tillstånd i väsentlig mån för verksamheten gällande föreskrifter eller måste det antagas att han är oförmögen att behörigen upprätthålla verksamheten, må den myndighet som meddelat tillståndet återkalla det.

Om en tillståndshavare i väsentlig mån åsidosätter föreskrifterna för verksamheten, kan den som har meddelat tillståndet återkalla detta. Tillståndet kan också återkallas, om det måste antas att innehavaren inte kan upprätthålla verksamheten.

6 §

Har regeringen genom överenskommelse med främmande stat medgivit luftfart inom svenskt område, vare, där regeringen så bestämmer, särskilt tillstånd enligt detta kapitel ej behövt. Regeringen må i sådant fall förordna luftfartsverket att meddela de närmare bestämmelser som finnas erforderliga.

Om regeringen genom ett avtal med en främmande stat eller en internationell organisation medger att luftfart får äga rum inom svenskt område, kan regeringen besluta att något tillstånd inte krävs enligt detta kapitel. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva de villkor för luftfarten som behövs.

I fråga om den verksamhet som utlänning eller ett utländskt företag driver i Sverige med stöd av ett avtal gäller bestämmelsen i 4 § tredje stycket.

7 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket må föreskriva, under vilka förutsättningar luftfartyg eller tillbehör eller reservdelar till luftfartyg må

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får, om det behövs med hänsyn till flygsäkerheten eller annars till luftfarten inom riket, föreskriva att det krävs till-

Nuvarande lydelse

upplåtas till annan för att av denne nyttjas för egen räkning.

Föreslagen lydelse

stånd för upplåtelse av luftfartyg till brukare. Detsamma gäller i fråga om upplåtelse av tillbehör eller reservdelar till luftfartyg.

8 KAP.**Vissa bestämmelser för lufttrafiken****1 §**

Angående vad vid luftfärd skall iakttagas för att undvika sammanstötning eller annan olyckshändelse och för att i övrigt förebygga skada eller olägenhet förordnar regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om vad som skall iakttagas vid luftfärder för att olyckor och olägenheter skall undvikas.

2 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger bestämma flygvägar som luftfartyg har att följa vid färd inom svenskt område samt meddela särskilda föreskrifter beträffande färd över rikets gräns, såsom angående var gränsen må passeras och vilken flygplats som skall brukas vid luftfartygs avgång eller ankomst.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om flygvägar som luftfartyg skall följa inom svenskt område. Vidare får föreskrifter meddelas om flygningar över rikets gränser.

3 §

När allmän ordning och säkerhet kräver det, må luftfartyg anmanas att landa. Anmaningen skall ofördröjligen efterkommas. Har annan anvisning ej givits, skall fartyget landa på närmaste allmänna flygplats inom riket, å vilken landning är möjlig. Inkommer luftfartyg i område, där luftfart enligt 1 kap. 3 § är förbjuden, skall det omedelbart lämna området och anmälan om vad som inträffat göras på snabbaste sätt. Fartyget skall, om annan anvisning ej givits, så snart ske kan landa såsom nyss sagts.

När det krävs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, får ett luftfartyg anmanas att landa. Fartyget skall då landa på den plats som anvisas. Om ingen anvisning lämnas, skall landningen ske på närmaste allmänna eller godkända enskilda flygplats inom riket som är lämplig.

Ett luftfartyg, som utan tillstånd kommer in i ett sådant område som avses i 1 kap. 3 §, skall omedelbart lämna området. Det inträffade skall snarast anmälas. Om ingen annan anvisning lämnas, skall fartyget snarast möjligt landa enligt vad som sägs i första stycket.

Eftersättes vad sålunda är stadgat, må fartygets färd hindras med

Om fartyget bryter mot bestämmelserna i första och andra stycke-

Nuvarande lydelse

erforderliga medel.

Regeringen eller den *regeringen* bemyndigar bestämmer vem som äger utöva befogenhet varom i första eller andra stycket sägs samt meddelar närmare föreskrifter om tillämpningen i övrigt av vad där stadgas.

Krigsmateriel må icke utan medgivande av regeringen eller den regeringen bemyndigar befordras med luftfartyg. Vad i denna lag skall förstås med krigsmateriel bestämmer regeringen.

Regeringen eller den regeringen bemyndigar äger att av hänsyn till allmän ordning och säkerhet förbjuda befordran med luftfartyg av annat gods än krigsmateriel eller meddelar närmare bestämmelser om sådan befordran.

Regeringen eller den regeringen bemyndigar äger ock bestämma, huruvida och under vilka villkor fotografiapparat må medföras och brukas å luftfartyg inom svenskt område.

Föreslagen lydelse

na, får den fortsatta färden hindras.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreskriver vem som får besluta om åtgärder enligt denna paragraf och får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som avses i paragrafen.

4 §

Krigsmateriel får inte transporteras med luftfartyg utan tillstånd av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Om det krävs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer förbjuda transporter med luftfartyg av annat gods än krigsmateriel.

4 a §

Fotografering får inte utan tillstånd av överbefälhavaren ske från luftfartyg i linjefart inom sådana restriktionsområden som bestämts av regeringen enligt 1 kap. 3 § första stycket första meningen.

Från andra luftfartyg får fotografering inte i något fall ske utan tillstånd. Frågan om tillstånd prövas beträffande fotografering för kartläggning av regeringen och i övriga fall av överbefälhavaren.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller inte fotografering för statens lantmäteriverk.

4 b §

Kameror får utan tillstånd medföras inom riket på sådana luftfar-

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

tyg som anges i 4 a § första stycket och på luftfartyg som används vid fotografering för statens lantmätiverk.

Kameror får medföras på andra luftfartyg bara om tillstånd har meddelats till fotografering eller om de förvaras så att de inte kan användas under flygningen. Befälhavaren skall se till att dessa föreskrifter iakttas.

5 §

Såvitt ej i denna lag eller eljest förordnas annat, bestämmer regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket vilka fartygshandlingar som skola finnas för luftfartyg, huruvida de skola medföras ombord samt huru de skola upprättas, föras och förvaras.

I den mån annat inte särskilt föreskrivs i denna lag, meddelar regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreskrifter om fartygshandlingar.

6 §

Ej må någon förvägras att taga del av innehållet i fartygshandlingar, såvitt hans rätt är beroende därav.

Om någon för att kunna ta till vara sin rätt behöver ta del av innehållet i en fartygshandling, skall han få det.

I det allmännas verksamhet gäller i stället bestämmelserna i tryckfrihetsförordningen och sekretesslagen (1980:100).

7 §

Angående skyldighet för den som förrättar tjänst å luftfartyg att medföra luftfartscertifikat eller annan handling förordnar regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om skyldighet för dem som tjänstgör ombord på luftfartyg att medföra luftfartscertifikat och andra handlingar.

8 §

Luftfartsverket må, där så prövas nödigt, visitera luftfartyg samt granska fartygshandlingarna och de handlingar som skola medföras av dem som förrätta tjänst å fartyget.

Om det behövs, får luftfartsverket visitera luftfartyg och granska fartygshandlingarna och de andra handlingar som skall finnas ombord.

9 §

Om vad vid luftfärd skall iakttas i hälsovårds-, pass-, tull- och

Det finns särskilda bestämmelser om vad som skall iakttas vid luft-

Nuvarande lydelse

andra sådana hänseenden stadgas särskilt.

Föreslagen lydelse

färder i fråga om hälsovård, pass och tull och i andra liknande avseenden.

9 KAP.

Om befordran med luftfartyg

Lufttransporter

Bestämmelsernas tillämpningsområde

1 §

Vad i detta kapitel stadgas gäller befordran med luftfartyg av passagerare, resgods eller gods, vilken utföres mot vederlag eller av lufttrafikföretag verkställs vederlagsfritt.

I detta kapitel förstås med Warszawakonventionen den i Warszawa den 12 oktober 1929 undertecknade och genom det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet reviderade konventionen om internationell luftbefordran samt med Guadalajarakonventionen den i Guadalajara den 18 september 1961 undertecknade konventionen om internationell luftbefordran som utföres av annan än den avtalslutande fraktföraren.

Detta kapitel gäller transporter med luftfartyg av passagerare, resgods eller gods som utföres av lufttrafikföretag. Kapitlet gäller också om sådana transporter utföres av andra mot ersättning.

2 §

Bestämmelserna i detta kapitel äga icke tillämpning å postbefordran.

Vad i 3–9 §§ stadgas om beföringshandlingar skall icke gälla i fråga om befordran, som utföres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av luftfartsverksamhet.

Detta kapitel gäller inte transporter av post.

Bestämmelserna i 3–9 §§ gäller inte i fråga om transporter som utföres under osedvanliga förhållanden och som inte utgör normal luftfartsverksamhet.

Beföringshandlingar

Transporthandlingar

3 §

Vid befordran av passagerare skall utfärdas biljett, innehållande:

a) uppgift å avgångsort och bestämelseort;

För passagerartransporter skall biljetter utfärdas. En biljett skall innehålla

a) uppgift om avgångs- och bestämelseorten.

Nuvarande lydelse

b) där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna i samma stat och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum i annan stat, uppgift å platsen för minst en sådan mellanlandning; samt

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawa-konventionen eller lag av motsvarande innehåll och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i fråga om skada på person liksom då resgods förkommer, minskas eller skadas.

Biljetten skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om befordringsavtalets slutande och om villkoren för befordringen.

Är biljett ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, skall befordringsavtalet ändock gälla och vara underkastat bestämmelserna i detta kapitel. Har passageraren med fraktförarens samtycke gått ombord å luftfartyg utan att biljett utfärdats eller innehåller biljetten icke meddelande som avses i första stycket under c), äger fraktföraren dock icke åberopa sådan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 §.

Vid befordran av inskrivet resgods skall utfärdas resgodsbevis. Har beviset ej fogats vid biljett som uppfyller föreskrifterna i 3 § första stycket eller intagits i sådan biljett, skall det innehålla:

a) uppgift å avgångsort och bestämmelseort;

b) där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna i samma stat och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum i annan stat, uppgift å platsen för minst en sådan mellanlandning; samt

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawa-

Föreslagen lydelse

b) uppgift, när avgångs- och bestämmelseorten ligger i samma stat och en eller flera mellanlandningar skall ske i en annan stat, om platsen för minst en sådan mellanlandning,

c) ett meddelande om att Warszawa-konventionen eller en lag med motsvarande bestämmelser kan gälla för transporten och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvar för personskador och för skador genom att resgods kommer bort, minskas eller skadas.

Om inte annat styrks, gäller biljetten som bevis om att ett transportavtal har träffats och om villkoren för transporten.

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om någon biljett inte har utfärdats, om en utfärdad biljett inte har föreskrivet innehåll eller om biljetten har kommit bort. Om passageraren med fraktförarens samtycke har gått ombord på luftfartyget utan att någon biljett har utfärdats eller om en utfärdad biljett saknar ett meddelande enligt första stycket c), får fraktföraren dock inte åberopa ansvarsbegränsningen enligt 22 §.

4 §

För transporter av inskrivet resgods skall resgodsbevis utfärdas. Ett resgodsbevis, som inte har fogats till eller tagits in i en biljett som uppfyller kraven i 3 § första stycket, skall innehålla

a) uppgift om avgångs- och bestämmelseorten,

b) uppgift, när avgångs- och bestämmelseorten ligger i samma stat och en eller flera mellanlandningar skall ske i en annan stat, om platsen för minst en sådan mellanlandning,

c) ett meddelande om att Warszawa-konventionen eller en lag

Nuvarande lydelse

konventionen eller lag av motsvarande innehåll och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet då resgods förkommer, minskas eller skadas.

Resgodsbeviset skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om resgodsets inskrivning och om villkoren för befordringen.

Är resgodsbevis ej utfärdat, har det ej föreskrivet innehåll eller har det förkommit, skall befordringsavtalet ändå gälla och vara underkastat bestämmelserna i detta kapitel. Har fraktföraren mottagit resgodset i sin vård utan att resgodsbevis utfärdats eller innehåller, i fall då beviset icke fogats vid eller intagits i biljett som uppfyller föreskrifterna i 3 § första stycket under c), beviset ej meddelande som avses i första stycket under c) av förevarande paragraf, äger fraktföraren dock icke åberopa sådan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 § andra stycket.

Föreslagen lydelse

med motsvarande bestämmelser kan gälla för transporten och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvar för skador genom att resgods kommer bort, minskas eller skadas.

Om inte annat styrks, gäller resgodsbeviset som bevis om att resgodset har skrivits in och om villkoren för transporten.

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om något resgodsbevis inte har utfärdats, om ett utfärdat bevis inte har föreskrivet innehåll eller om beviset har kommit bort. Om fraktföraren har tagit emot resgodset i sin vård utan att något resgodsbevis har utfärdats får fraktföraren dock inte åberopa ansvarsbegränsningen enligt 22 § andra stycket. Detsamma gäller om ett utfärdat bevis, som inte har fogats till eller tagits in i en biljett som uppfyller kraven i 3 § första stycket c), saknar meddelande enligt första stycket c).

5 §

Vid befordran av gods äger fraktföraren fordra, att avsändaren upprättar och avlämnar en befordringshandling, betecknad flygfraktsedel. Avsändaren äger fordra, att sådan handling mottages av fraktföraren.

Är flygfraktsedel ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, skall befordringsavtalet ändå gälla och, med det undantag som följer av 9 §, vara underkastat bestämmelserna i detta kapitel.

För godstransporter kan fraktföraren kräva att avsändaren upprättar och lämnar en flygfraktsedel. Avsändaren får kräva att fraktföraren tar emot en sådan handling.

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel med det undantag som följer av 9 § skall tillämpas, även om någon flygfraktsedel inte har utfärdats, om en utfärdad fraktsedel inte har föreskrivet innehåll eller om fraktsedeln har kommit bort.

6 §

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar och avlämnas tillsammans med godset. Det första exemplaret skall förses med beteckningen "för fraktföraren" och undertecknas av

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar och lämnas tillsammans med godset. Exemplar 1 förses med beteckningen "för fraktföraren" och undertecknas av avsändaren. Ex-

Nuvarande lydelse

avsändaren. *Det andra exemplaret skall betecknas "för mottagaren"; det undertecknas av avsändaren och fraktföraren samt åtföljer godset. Det tredje exemplaret undertecknas av fraktföraren och återställs av honom till avsändaren efter godsets mottagande.*

Fraktförarens underskrift skall tecknas innan godset tas ombord å luftfartyget; den kan ersättas med stämpel. Avsändarens underskrift kan vara tryckt eller ersättas med stämpel.

Har fraktföraren på avsändarens begäran upprättat flygfraktsedeln, anses han, där ej annat styrkes, hava handlat för avsändarens räkning.

Avser befordringen flera kolli, skall avsändaren, där fraktföraren begär det, upprätta särskilda flygfraktsedlar.

Flygfraktsedeln skall innehålla:

- a) uppgift å avgångsort och bestämmelseort;
- b) där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna i samma stat och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum i annan stat, uppgift å platsen för minst en sådan mellanlandning; samt
- c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen eller lag av motsvarande innehåll och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet då gods förkommer, minskas eller skadas.

Har gods med fraktförarens samtycke tagits ombord å luftfartyg utan att flygfraktsedel utfärdats eller innehåller fraktsedeln icke med-

Föreslagen lydelse

emplar 2 förses med beteckningen "för mottagaren", undertecknas av avsändaren och fraktföraren och följer med godset. Exemplar 3 undertecknas av fraktföraren och lämnas till avsändaren när fraktföraren har tagit emot godset. Fraktföraren skall skriva under fraktsedlarna innan godset tas ombord.

Avsändarens underskrift kan vara tryckt. Såväl fraktförarens som avsändarens underskrift kan ersättas med en stämpel.

Om inte annat visas, anses fraktföraren handla för avsändarens räkning, om han på dennes begäran upprättar flygfraktsedeln.

7§

När transporten avser flera kolli, skall särskilda flygfraktsedlar upprättas, om fraktföraren begär det.

8§

Flygfraktsedeln skall innehålla

- a) uppgift om avgångs- och bestämmelseorten,
- b) uppgift, när avgångs- och bestämmelseorten ligger i samma stat och en eller flera mellanlandningar skall ske i en annan stat, om platsen för minst en sådan mellanlandning,
- c) ett meddelande om att Warszawakonventionen eller en lag med motsvarande bestämmelser kan gälla för transporten och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvar för skador genom att gods kommer bort, minskas eller skadas.

9§

Om gods har tagits ombord på ett luftfartyg med fraktförarens samtycke utan att någon flygfraktsedel har utfärdats eller om en utfärdad

Nuvarande lydelse

delande som avses i 8 § under c), äger fraktföraren icke åberopa så-
dan begränsning av ansvarigheten
som stadgas i 22 § andra stycket.

Föreslagen lydelse

fraktsedel saknar meddelande en-
ligt 8 § c), får fraktföraren inte åbe-
ropa ansvarsbegränsningen enligt
22 § andra stycket.

10 §

Avsändaren svarar för skada
som fraktföraren eller annan, i för-
hållande till vilken fraktföraren är
ansvarig, lider till följd av att upp-
gifter rörande godset, vilka avsän-
daren upptagit i flygfraktsedeln, ej
hava föreskrivet innehåll eller eljest
äro oriktiga eller ofullständiga.

Om avsändaren i flygfraktsedeln
har lämnat uppgifter i fråga om
godset som är oriktiga eller ofull-
ständiga, svarar han för de skador
som detta medför för fraktföraren
eller någon som denne har ansvaret
mot.

11 §

Flygfraktsedeln skall, där ej an-
nat styrkes, gälla såsom bevis om
avtalets slutande, om mottagandet
av godset och om villkoren för be-
fordringen.

Vad i flygfraktsedeln uppgives
angående godsets vikt, mått, för-
packning och stycketal skall, där ej
annat styrkes, äga vitsord. Annan
uppgift i flygfraktsedeln om godsets
myckenhet eller rymd samt uppgift
i densamma om godsets tillstånd
äga däremot ej vitsord mot frakt-
föraren, med mindre han i avsän-
darens närvaro undersökt uppgiften
och tecknat intyg därom å flyg-
fraktsedeln eller ock uppgiften
avser godsets synliga tillstånd.

Om inte annat styrks, gäller flyg-
fraktsedeln som bevis om att ett av-
tal har träffats, om att godset har
tagits emot och om villkoren för
transporten.

Flygfraktsedelns uppgifter om
godsets vikt, mått och förpackning
och om antalet kolli gäller, om inte
annat visas. Andra uppgifter i frakt-
sedeln om godsets mängd eller vo-
lym eller om godsets tillstånd gäller
mot fraktföraren bara om han på
flygfraktsedeln intygar, att han har
kontrollerat uppgifterna i avsän-
darens närvaro, eller om uppgifterna
avser godsets synliga tillstånd.

**Rätt att förfoga över godset och god-
sets utlämnande**

Mot uppfyllande av sina förplik-
telser på grund av beforderingsavta-
let äger avsändaren, där det kan
ske utan skada för fraktföraren el-
ler annan avsändare, förfoga över
godset genom att återtaga det å av-
gångs- eller bestämmelseflygplat-
sen, stoppa det vid landning under
resan, låta på bestämmelseorten el-
ler under resan utlämna det till an-
nan än den i flygfraktsedeln an-

Rätt att förfoga över godset m. m.

12 §

Om avsändaren uppfyller sina
förpliktelser enligt transportavta-
let, kan han återta godset på av-
gångs- eller bestämmelseflygplat-
sen eller stoppa det vid landning
under resan. Detta gäller dock inte,
om åtgärden medför skada för
fraktföraren eller någon annan av-
sändare.

Under samma förutsättningar
kan avsändaren bestämma att god-

Nuvarande lydelse

givne mottagaren eller begära dess återsändande till avgångsflygplatsen. Avsändaren skall dock gälda kostnad som uppkommer därav. Kan avsändarens order ej verkställas, skall fraktföraren omedelbart underrätta honom därom.

Utför fraktföraren avsändarens order utan att det till denne avlämnade exemplaret av flygfraktsedeln företes, är fraktföraren ansvarig för skada, som därigenom tillskyndas rätte innehavaren av flygfraktsedeln, fraktföraren obetaget att söka sitt åter av avsändaren.

Avsändarens rätt upphör, då mottagarens rätt inträder efter vad i 13 § stadgas. Vägrar mottagaren att mottaga fraktsedeln eller godset eller är han icke att träffa, går rätten att förfoga över godset åter till avsändaren.

När godset framkommit till bestämelseorten, äger mottagaren, där ej annat föränledes av vad i 12 § stadgas, av fraktföraren utfå flygfraktsedeln och godset, därest han gäldar vad denne äger fordra och i övrigt fullgör de befordringsvillkor som angivits i flygfraktsedeln.

Där ej annat avtalats, skall fraktföraren, så snart godset framkommit, underrätta mottagaren därom.

Vidgår fraktföraren att godset förkommit eller har det ej framkommit senast inom sju dagar efter det godset bort anlända, äger motta-

Föreslagen lydelse

set under resan eller på bestämelseorten skall lämnas ut till någon annan än den som är angiven som mottagare på flygfraktsedeln eller begära att det skickas tillbaka till avgångsflygplatsen.

Avsändaren skall ersätta de extra kostnader som uppkommer genom en åtgärd enligt denna paragraf.

Om avsändarens order inte kan verkställas, skall fraktföraren omedelbart underrätta denne.

Om fraktföraren verkställer avsändarens order utan att dennes exemplar av flygfraktsedeln visas upp, ansvarar fraktföraren för de skador som därigenom uppstår för fraktsedelns rätte innehavare. Den ersättning som fraktföraren måste utge kan han kräva åter av avsändaren.

Avsändarens rätt upphör, när mottagaren får rätt att förfoga över godset enligt bestämmelserna i 13 §. Om mottagaren vägrar att ta emot flygfraktsedeln eller godset eller om han inte är anträffbar, får avsändaren åter rätt att förfoga över godset.

13 §

Om inte annat följer av 12 §, har mottagaren rätt att av fraktföraren få ut flygfraktsedeln och godset när detta har kommit fram till bestämelseorten. Detta gäller dock endast om han betalar vad fraktföraren har rätt att fordra och uppfyller flygfraktsedelns villkor för transporten.

Om inte något annat har avtalats, skall fraktföraren genast underrätta mottagaren när godset har kommit fram.

14 §

Om godset inte har kommit fram inom sju dagar efter den dag då det borde ha anlänt, kan mottagaren göra sina rättigheter enligt trans-

Nuvarande lydelse

garen mot fraktföraren göra gällande de rättigheter som härflyta ur befodringsavtalet.

Föreslagen lydelse

portavtalet gällande mot fraktföraren. Detsamma gäller om fraktföraren erkänner att godset har kommit bort.

15 §

Förbehåll, som innefattar avvikelser från bestämmelserna i 12, 13 eller 14 §, skall ej gälla, med mindre det intagits i flygfraktsedeln.

Förbehåll som avviker från bestämmelserna i 12–14 §§ gäller bara om de är intagna i flygfraktsedeln.

16 §

Avsändaren är pliktig att lämna de upplysningar och att vid flygfraktsedeln foga de handlingar, som erfordras för att tull-, accis- och ordningsföreskrifter må kunna fullgöras före godsets avlämnande till mottagaren. Tillskyndas fraktföraren skada till följd av att sådan upplysning eller handling saknas eller är oriktig eller ofullständig, är avsändaren pliktig att ersätta skadan, utan så är att fel eller försummelse ligger fraktföraren eller hans folk till last.

Avsändaren skall lämna de upplysningar och till flygfraktsedeln foga de handlingar som behövs för att skyldigheter enligt tull-, accis- och ordningsföreskrifter skall kunna fullgöras innan godset avlämnas till mottagaren. Avsändaren skall ersätta de skador som uppstår för fraktföraren på grund av att sådana upplysningar eller handlingar saknas eller är oriktiga eller ofullständiga. Detta gäller dock inte om fraktföraren, någon av dennes anställda eller någon som denne har anlitat har gjort sig skyldig till fel eller försummelser.

Fraktföraren är icke pliktig att undersöka, om dessa upplysningar och handlingar äro riktiga eller fullständiga.

Fraktföraren är inte skyldig att undersöka om upplysningarna och handlingarna är riktiga och fullständiga.

Fraktförarens ansvarighet**Fraktförarens ansvar**

17 §

Såvitt ej annat följer av vad nedan stadgas är fraktföraren ansvarig för personskada, vilken drabbar passagerare till följd av händelse som inträffar ombord å luftfartyget eller i samband med att han går ombord å fartyget eller lämnar detta. Skadeståndet skall bestämmas enligt de i strafflagen stadgade grunderna.

Fraktföraren ansvarar för sådana personskador som drabbar passagerare till följd av händelser som inträffar ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren går ombord på eller lämnar fartyget. Skadeståndet bestäms enligt skadeståndslagen (1972:207).

18 §

Förkommer, minskas eller skadas inskrivet resgods eller gods till

Fraktföraren ansvarar för skador genom att inskrivet resgods eller

Nuvarande lydelse

följd av händelse som inträffar medan det är i fraktförarens vård vare sig på flygplats, ombord å luftfartyg eller, vid landning utanför flygplats, varhelst godset befinner sig, är fraktföraren, med nedan stadgade undantag, ansvarig därför.

Har på grund av befodringsavtalet vid lastning, avlämnande eller omlastning befodraren verkställt till lands eller sjöledes utanför flygplats, skall dock, där ej fraktföraren visar annat, skada som drabbat resgodset eller godset anses härröra av händelse som inträffat under den i första stycket avsedda tiden.

Föreslagen lydelse

gods kommer bort, minskas eller skadas medan godset är i fraktförarens vård på en flygplats, ombord på ett luftfartyg eller, vid landning utanför en flygplats, var godset än finns.

Om en transport vid lastning, avlämnande eller omlastning utförs till lands eller sjöledes utanför en flygplats och transporten sker på grund av transportavtalet, skall skador på resgodset eller godset anses ha uppkommit till följd av en händelse under lufttransporten om inte annat visas.

19 §

För skada till följd av dröjsmål vid luftbefodraren av passagerare, inskrivet resgods eller gods är fraktföraren ansvarig, där ej nedan annorlunda stadgas.

Fraktföraren ansvarar för skador till följd av dröjsmål vid transporter med luftfartyg av passagerare, inskrivet resgods eller gods.

20 §

Fraktföraren är fri från ansvarighet, där han visar att han och hans folk vidtagit alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att det varit omöjligt för dem att vidtaga åtgärderna.

Fraktföraren ansvarar inte för uppkomna skador, om han visar att han, hans anställda och de som han har anlitat har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadorna eller att det har varit omöjligt för dem att vidtaga åtgärderna.

21 §

Visar fraktföraren att den som lidit skadan medverkat därtill genom eget vållande, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207).

Om fraktföraren visar att den skadelidande har medverkat till skadan genom eget vållande, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207).

22 §²

Vid befodraren av passagerare är fraktförarens ansvarighet för envar av dem begränsad till sextontusensexhundra särskilda dragningsrätter; och må förty, där ersättningen skall utgå i form av ränta, dennas kapitaliserade värde icke överskri-

Vid passagerartransporter är fraktförarens ansvar för varje passagerare begränsat till 16600 särskilda dragningsrätter. När ersättningen skall utgå som livränta, får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns. Om transporten

² Senaste lydelse 1985: 133.

Nuvarande lydelse

da sagda gräns. Utföres befordringen av svenskt lufttrafikföretag skall gränsen för ansvarigheten dock vara etthundratusen särskilda dragningsrätter. Företaget skall i biljetten eller i sina standardvillkor för befordran utfästa sig att tillämpa denna gräns för ansvarigheten. I fråga om befordran som endast delvis utföres av svenskt lufttrafikföretag skall vad nu sagts om användning av det högre begränsningsbeloppet och om skyldighet att utfästa sig att tillämpa detta belopp gälla endast i fråga om den del av befordringen som utföres av sådant företag. Avtal må träffas om högre gräns för ansvarigheten än som föreskrives i detta stycke.

Beträffande inskrivet resgods eller gods är fraktförarens ansvarighet begränsad till sjutton särskilda dragningsrätter för kilogram. Har passageraren eller avsändaren vid godsets överlämnande till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbund med befordringen, och guldit föreskriven tilläggsavgift, gäller det uppgivna beloppet såsom gräns för fraktförarens ansvarighet, där han ej visar att passagerarens eller avsändarens intresse är lägre. Har av inskrivet resgods eller gods viss del eller något av dess innehåll förkommit, minskats, skadats eller fördröjts, skall vid bestämmandet av gränsen för fraktförarens ansvarighet endast den sammanlagda vikten av det eller de kolli, om vilka fråga är, tagas i beräkning; dock att, om förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet påverkar värdet av andra kolli som omfattas av samma resgodsbevis eller flygfraktsedel, den sammanlagda vikten jämväl av dessa kolli skall tagas i beräkning.

I fråga om föremål, som passageraren behåller i sin vård, är ansvarigheten begränsad till trehundra-trettio-två särskilda dragningsrätter för envar passagerare.

Föreslagen lydelse

utförs av ett svenskt lufttrafikföretag, är gränsen för ansvaret i stället 100 000 särskilda dragningsrätter. Företaget skall i biljetten eller i sina standardvillkor för transporter utfästa sig att tillämpa denna gräns. Vid en transport som bara delvis utförs av ett svenskt företag gäller reglerna om det senare begränsningsbeloppet och om utfästelse att tillämpa detta bara i fråga om den del av transporten som det svenska företaget utför. Avtal kan träffas om högre gränser för ansvaret än de som gäller enligt detta stycke.

Fraktförarens ansvar för inskrivet resgods eller gods är begränsat till 17 särskilda dragningsrätter per kilo. Om passageraren eller avsändaren när godset överlämnas till fraktföraren särskilt anger det intresse som är knutet till transporten och betalar fastställda tilläggsavgifter, gäller det då uppgivna beloppet som gräns för fraktförarens ansvar. Detta gäller dock inte, om fraktföraren visar att intresset är lägre än detta belopp. Om bara en del av det inskrivna resgodset eller godset kommer bort, minskas, skadas eller fördröjs, räknas endast den sammanlagda vikten av berörda kolli, när gränsen för fraktförarens ansvar skall bestämmas. Om värdet av även andra kolli som omfattas av samma resgodsbevis eller flygfraktsedel påverkas, skall dock även dessa kolli medräknas.

Ansvaret för sådana föremål som passagerarna behåller i sin vård är begränsat till 332 särskilda dragningsrätter för varje passagerare.

Nuvarande lydelse

Skyldighet att gälda rättegångskostnad må åläggas fraktföraren utan hinder av att de i denna paragraf stadgade gränserna för ansvarigheten därigenom överskridas. Vad nu sagts skall dock icke gälla, där fraktföraren inom sex månader från den händelse av vilken skadan härrör eller före det talan väckts skriftligen erbjudit den skadelidande ersättning som fränsett rättegångskostnaden ej understiger vad som utdömes.

Med uttrycket "särskilda dragningsrätter" avses i denna lag de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna. Föres talan om ersättning, skall omräkning från särskilda dragningsrätter till svenskt mynt ske efter kursen den dag dom meddelas. Därvid skall kronans värde bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod, som Internationella valutafonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

23 §

Förbehåll, som innefattar inskränkning i fraktförarens ansvarighet eller bestämmer lägre gräns därför än i 22 § sägs, är ogiltigt.

Vid befordran av gods skall vad i första stycket stadgas ej äga tillämpning å förbehåll, avseende förlust, minskning eller skada, som härrör av godssets egen beskaffenhet eller fel i godset.

24 §

De gränser för ansvarigheten som stadgas i 22 § skola ej äga tillämpning, där det visas att fraktföraren själv eller hans folk i tjänsten orsakat skadan uppsåtligen eller ock, med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma, under grovt åsidosättande av tillbörlig aktsamhet och hänsyn.

Föreslagen lydelse

Fraktföraren kan åläggas att utge ersättning för rättegångskostnader, även om gränserna för hans ansvar därigenom överskrids. Detta gäller dock inte, om han skriftligen har erbjudit den skadelidande minst lika mycket i ersättning som det utdömda beloppet fränsett rättegångskostnaderna. Erbjudandet skall ha lämnats inom sex månader från den händelse som medförde skadan eller innan talan har väckts, om detta har skett senare.

Med "särskilda dragningsrätter" avses de särskilda dragningsrätter som används av Internationella valutafonden. När talan förs om ersättning, skall omräkning till svenskt mynt ske efter kursen den dag domen meddelas. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

Förbehåll, som inskränker fraktförarens ansvar eller som anger lägre gränser för ansvaret än 22 §, är ogiltiga.

Detta gäller dock inte vid transport av gods, om förbehållet avser förlust, minskning eller skada som beror på det transporterade godssets egen beskaffenhet eller på fel i godset.

Gränserna för ansvar enligt 22 § gäller inte om det visas att fraktföraren, någon av hans anställda eller någon som han har anlitat i tjänsten har orsakat skadan uppsåtligen eller genom att, med insikt om att skador sannolikt skulle uppstå, grovt åsidosätta den aktsamhet och hänsyn som kan krävas.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

25 §

Föres talan mot någon av fraktförarens folk på den grund att han vållat skada genom fel eller försummelse i tjänsten av ringare grad än i 24 § sägs, må vad han och fraktföraren kunna förpliktas att sammanlagt utgiva i ersättning icke överstiga den gräns för ansvarigheten som fraktföraren äger åberopa.

Om jämkning i vissa fall av skadeersättning stadgas i 10 kap. 3 §.

Om talan förs mot någon av fraktförarens anställda eller någon som fraktföraren har anlitat för att han har vållat skador genom lindrigare fel eller försummelse i tjänsten än som avses i 24 §, får den sammanlagda ersättning som han och fraktföraren kan åläggas att utge inte överskrida de gränser som fraktföraren kan åberopa.

Bestämmelser om jämkning av skadeersättning finns i 10 kap. 3 §.

26 §

Mottages inskrivet resgods eller gods utan anmärkning, skall godset, där ej annat styrkes, anses avlämnat i oskadat skick och i överensstämmelse med befördringshandlingen.

Om skada eller minskning skall anmärkning göras hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten och senast, beträffande resgods, inom sju dagar samt, beträffande gods, inom fjorton dagar från mottagandet. Vid dröjsmål skall anmärkning framställas inom tjuguen dagar från den dag, då resgodset eller godset ställdes till mottagarens förfogande.

Anmärkning skall göras genom anteckning på befördringshandlingen eller eljest i skrift, avsänd inom tid som i andra stycket sägs.

När inte annat visas, anses inskrivet resgods och gods som tas emot utan anmärkning vara oskadat och i överensstämmelse med transporthandlingen.

Skador och minskningar skall anmärkas hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten. Anmärkningen skall alltid göras senast sju dagar från mottagandet, när det gäller resgods, och senast fjorton dagar från mottagandet i fråga om gods. Dröjsmål skall anmärkas inom 21 dagar från den dag då resgodset eller godset ställdes till mottagarens förfogande.

Anmärkning skall göras genom anteckning på transporthandlingen eller i en särskild skrift, som skall avsändas inom den tid som anges i andra stycket.

27 §

Har ej anmärkning enligt 26 § framställts inom tid som där sägs, är rätten till talan mot fraktföraren förlorad, utan så är att han förfarit svikligen.

Om inte en anmärkning enligt 26 § har framställts i tid, är rätten till talan mot fraktföraren förlorad. Detta gäller dock inte, om fraktföraren har handlat svikligt.

28 §

Talan om ansvarighet enligt detta kapitel skall föras vid rätten i den ort, där fraktföraren har sitt hemvist, där hans huvudkontor eller

Talan om ansvar enligt detta kapitel skall väckas vid domstolen i den ort där fraktföraren har sitt hemvist.

Nuvarande lydelse

det kontor finnes, genom vars medverkan avtalet slutits, eller ock på bestämmelseorten.

Talan må icke föras annat än vid svensk domstol eller domstol i annan till Warszawakonventionen ansluten stat, med mindre enligt avtalet avgångsorten eller bestämmelseorten är belägen i stat som ej biträtt konventionen.

Föreslagen lydelse

fraktförarens huvudkontor finns, eller

det kontor som har medverkat vid avtalets tillkomst finns.

Talan får också väckas vid domstolen i bestämmelseorten.

Talan får väckas bara vid svenska domstolar eller vid domstolar i andra stater som är anslutna till Warszawakonventionen. Detta gäller dock inte, om enligt avtalet avgångsorten eller bestämmelseorten ligger i en stat som inte har biträtt konventionen.

29 §

Väckes ej talan om ansvarighet inom två år från luftfartygets ankomst till bestämmelseorten eller från den dag, då det skolat anlända eller då befordringen avbröts, är rätten till talan förlorad.

Rätten till talan om ansvar är förlorad, om inte talan väcks inom två år från luftfartygets ankomst till bestämmelseorten, från den dag det skulle ha ankommit eller från den dag transporten avbröts.

30 §

Skall befordran, som enligt vad därom avtalats är att anse såsom en enhet, utföras av flera fraktförare var efter annan, är envar av dem, sedan han mottagit passageraren, det inskrivna resgodset eller godset, ansvarig för den del av befordringen, vars utförande ankommer på honom.

Vid befordran av inskrivet resgods eller gods må avsändaren jämväl hålla sig till den förste fraktföraren och den som äger utfå godset till den siste, ändå att förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet inträffat medan godset var i annan fraktförares vård. Äro två fraktförare ansvariga efter vad nu sagts, skola de svara en för båda och båda för en.

Har det avtalats att en transport som i olika delar skall utföras av flera fraktförare efter varandra skall anses som en enhet, ansvarar varje fraktförare för sin del av transporten sedan han har tagit emot det som skall transporterats.

När transporten avser inskrivet resgods eller gods, får avsändaren hålla sig till den förste fraktföraren, även om förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet har inträffat medan godset var i en annan fraktförares vård. Den som har rätt att få ut godset kan hålla sig till den siste. Om två fraktförare på grund av detta är ansvariga, svarar de solidarisiskt.

Nuvarande lydelse

Befordran som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren

I fråga om *befordran* som helt eller delvis *utföres* av annan än *den som genom befordringsavtalet åtagit sig befordringen* (den avtalsslutande fraktföraren) äga 32–36 §§ tillämpning, om det *ej* visas att *befordringen* utförts utan *den avtalsslutande fraktförarens* bemyndigande. Bestämmelserna i 33, 35 och 36 §§ tillämpas dock *endast* i fråga om *den del* av *befordringen* som *utföres* av *annan än den avtalsslutande fraktföraren*.

Både den avtalsslutande fraktföraren och den som *utför befordringen* anses vid tillämpning av detta kapitel som fraktförare, *den förre* i fråga om *hela befordringen* och *den senare* i fråga om *den del* av *befordringen* som han *utför*.

Vid tillämpning av bestämmelserna om fraktförarens *ansvarighet jämföras* vardera fraktföraren och hans *folk* med den andre fraktförarens *folk*. Detta medför dock *icke* att *ansvarigheten* för den som *utför befordringen* i den avtalsslutande fraktförarens ställe *överskrider de* i 22 § angivna gränserna.

Har den avtalsslutande fraktföraren åtagit sig *längre gående förpliktelser än som följer* av detta kapitel eller har *passagerare eller avsändare enligt 22 § andra stycket* särskilt uppgivit det *intresse* som är *förbundet med befordringen*, är *den som utför befordringen* i den *avtalsslutande fraktförarens* ställe *icke utan eget godkännande bunden härav*.

Föreslagen lydelse

Transporter som utföres av någon annan än den avtalsslutande fraktföraren

31 §

I fråga om *en transport* som helt eller delvis *utförs* av *någon annan än den avtalsslutande fraktföraren* gäller 32–36 §§, om det *inte* visas att *transporten* har utförts utan *bemyndigande från denne*. Bestämmelserna i 33, 35 och 36 §§ gäller dock *bara* i fråga om *de delar* av *transporten* som *utförs* av *den andre*.

32 §

Den avtalsslutande fraktföraren anses som fraktförare *för hela transporten*. *Den som utför transporten* anses som fraktförare i fråga om *den del* av *transporten* som han *utför*.

33 §

Vid tillämpningen av bestämmelserna om fraktförarens *ansvar jämföras* vardera fraktföraren, hans *anställda* och *de som han har anlitat* med den andre fraktförarens *anställda* och *dem som denne har anlitat*. Detta medför dock *inte* att *ansvaret* för den som *utför transporten* i den avtalsslutande fraktförarens ställe *överstiger gränserna* i 22 §.

Om den avtalsslutande fraktföraren har åtagit sig *förpliktelser utöver bestämmelserna* i detta kapitel är den som *utför transporten* i hans ställe *inte bunden av detta utan sitt eget godkännande*. *Detsamma gäller, om en passagerare eller en avsändare i enlighet med 22 § andra stycket* särskilt har *angett det intresse* som är *knutet till transporten*.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

34 §

Anvisning eller anmärkning, som enligt bestämmelse i detta kapitel tillställs den ene fraktföraren, äger verkan även mot den andre. Sådan order som avses i 12 § äger dock verkan endast om den tillställs den avtalsslutande fraktföraren.

Anvisningar eller anmärkningar som enligt detta kapitel tillställs den ene fraktföraren gäller också mot den andre. En order enligt 12 § gäller dock bara om den ges till den avtalsslutande fraktföraren.

35 §

Vad de båda fraktförarna och deras folk kunna förpliktas att sammanlagt utgiva i ersättning må icke överskrida det högsta ersättningsbelopp som någon av fraktförarna kan åläggas att utgiva. Varje skadeståndsskyldig är ansvarig endast intill den gräns som är tillämplig för honom.

Den sammanlagda ersättning som de båda fraktförarna, deras anställda och de som fraktförarna har anlitat kan åläggas att utge får inte överstiga det högsta belopp som gäller för någon av fraktförarna. Varje skadeståndsskyldig ansvarar bara upp till den gräns som gäller för honom.

36 §

Talan om ansvarighet får, vare sig den riktas mot båda fraktförarna eller en av dem, föras vid domstol som enligt 28 § är behörig vid talan mot någon av fraktförarna.

Talan mot endera av eller båda fraktförarna får föras vid en domstol som enligt 28 § är behörig vid talan mot någon av dem.

Sammansatt befordran

Sammansatta transporter

37 §

Där befordran skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med annat befordringsmedel, gälla bestämmelserna i detta kapitel allenast beträffande luftbefordringen.

Villkor, som avser befordringen med annat befordringsmedel, må intagas i luftbefordringshandling-
en.

När en transport skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med något annat transportmedel, gäller bestämmelserna i detta kapitel bara lufttransporten.

Villkor för den andra delen av transporten får tas in i lufttransportehandlingen.

Övriga bestämmelser

38 §

Göres i befordringsavtal eller eljest innan skada timat, med avvikelse från vad i detta kapitel stadgas, förbehåll om tillämplig lag eller om domstols behörighet, är förbehållet utan verkan.

Förbehåll om tillämplig lag eller om domstols behörighet som avviker från bestämmelserna i detta kapitel är ogiltiga, om de görs innan någon skada har inträffat.

Nuvarande lydelse

Skiljeavtal i fråga om *befordran av gods, vilket träffats innan skada timat*, gäller utan hinder av bestämmelsen i första stycket, om skiljemannaförfarandet skall äga rum inom en i 28 § avsedd domstols domvärjo och *tvistefrågan*, i den mån Warszawakonventionen och Guadalajarakonventionen äro tillämpliga därpå, skall prövas enligt konventionernas bestämmelser.

Föreslagen lydelse

Ett skiljeavtal i fråga om *gods-transport* gäller dock *alltid*, om skiljemannaförfarandet skall äga rum inom en *behörig* domstols *domkrets* och *om tvisten*, i den mån Warszawakonventionen och Guadalajarakonventionen är tillämpliga, skall prövas enligt konventionernas bestämmelser.

39 §

I fråga om *befordringshandling* som *utfärdats* utom riket eller som *avser internationell befordran* skall i 3 § första stycket under c), 4 § första stycket under c) eller 8 § under c) *stadgas fordran ä meddelande anses uppfylld*, när handlingen innehåller uppgift om att *befordringen kan vara underkastad* Warszawakonventionen och att denna i regel begränsar fraktförarens *ansvarighet* i de fall, som *angivans i det lagrum varom fråga är*.

Är vid internationell *luftbefordran* den avtalade avgångsorten eller bestämmelseorten *belägen* i stat som *icke* biträtt Warszawakonventionen, *äger* fraktföraren, *ändå att befordringshandlingen icke* innehåller meddelande som *avses* i första stycket, *åberopa sådan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 §*.

I fråga om *transporthandlingar* som *utfärdats* utom riket eller som *gäller internationella transporter* är kravet på *meddelande enligt 3 § första stycket c), 4 § första stycket c) eller 8 § c) uppfyllt*, om handlingen innehåller *uppgifter* om att Warszawakonventionen *kan gälla för transporten* och att denna *konvention* i regel begränsar fraktförarens *ansvar* i de fall som *anges i den av dessa bestämmelser som är tillämplig*.

Om den avtalade avgångsorten eller bestämmelseorten *vid en internationell lufttransport* ligger i en stat som *inte har* biträtt Warszawakonventionen, *får* fraktföraren *åberopa ansvarsbegränsningen enligt 22 §, även om transporthandlingen inte innehåller något meddelande som nämns i första stycket*.

40 §

Såvitt *angår inrikes luftbefordran*, *vid vilken mellanlandning utom riket ej avses skola äga rum*, *äger* regeringen *meddela bestämmelser, avvikande från vad i 3, 4, 8 och 9 §§ stadgas angående biljett, resgodsbevis och flygfraktsedel*.

Biljetter och resgodsbevis behövs inte vid inrikes lufttransporter, om luftfartyget inte skall mellanlanda utom riket.

Vid sådana lufttransporter får begränsningen av fraktförarens *ansvar enligt 22 § åberopas även om biljetter, resgodsbevis eller flygfraktsedlar inte är utfärdade eller om de saknar meddelande om begränsningen*. Att meddelande om begränsningen skall finnas i standardvillkoren för passagerartransporter följer av 22 § första stycket.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

41 §

Har stat, då den biträdde den i Warszawa den 12 oktober 1929 avslutade konventionen om internationell luftbefordran, avgivit förklaring som avses i tilläggsprotokollet till samma konvention, skola bestämmelserna i detta kapitel ej äga tillämpning å internationell luftbefordran, som utföres omedelbart av den staten eller av territorium för vars utländska angelägenheter den staten svarar.

Såframt en till den reviderade konventionen ansluten stat förklarar, att konventionen icke skall gälla luftbefordran, som utföres för dess militära myndigheter ombord å luftfartyg vilka äro registrerade i den staten och vilkas hela lastförmåga reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning, skola bestämmelserna i detta kapitel ej heller äga tillämpning å sådan befordran.

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte i fråga om sådana internationella lufttransporter som utföres direkt av en viss stat om denna stat, när den tillträdde den konvention som undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929, lämnade en sådan förklaring som avses i tilläggsprotokollet till konventionen. Detsamma gäller om transporten utföres direkt av ett territorium för vars utländska angelägenheter en sådan stat svarar.

Under förutsättning att en stat som har tillträtt Warszawakonventionen har förklarat att konventionen inte skall gälla i fråga om en lufttransport som utföres för den statens militära myndigheter med ett luftfartyg som är registrerat i den staten, om fartygets hela lastförmåga har reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning, gäller inte bestämmelserna i detta kapitel beträffande en sådan lufttransport.

10 KAP.

Om ansvarighet för skada i följd av luftfart**Ansvaret för skador genom luftfart**

1 §

Om ansvarighet för skada, som i följd av luftfartygs begagnande i luftfart tillfogas person eller egendom som icke befordras med fartyget, stadgas i lagen angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

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 §

För ansvarighet för skada som avses i 1 § skall, där regeringen så förordnar, finnas försäkring eller motsvarande säkerhet som regeringen bestämmer.

Om regeringen föreskriver det, skall det finnas trafikförsäkring för ansvar enligt 1 §. Försäkringen kan ersättas av någon motsvarande säkerhet som regeringen bestämmer.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Är någon, vilken förrättar tjänst å luftfartyg, pliktig att ersätta skada som i följd av luftfart uppkommit genom hans fel eller försummelse i tjänsten, äger rätten att, med hänsyn till felets eller försummelsens lindriga beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt, nedsätta ersättningen efter vad som prövas skäligt. Vad sålunda stadgats skall äga motsvarande tillämpning beträffande den som inom markorganisationen eller eljest, annorstädes än å luftfartyg, förrättar tjänst varav trafiksäkerheten är beroende. I fråga om skadeståndsansvaret för den som är arbetstagare gäller dock 4 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207).

Om någon som tjänstgör på luftfartyg är ersättningskyldig för skada genom luftfart som har uppkommit genom hans 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).

11 KAP.

Om flygräddningstjänst och bärning samt om undersökning av luftfartsolyckor

Flygräddningstjänst, bärning och undersökning av luftfartsolyckor

Flygräddningstjänst

1 §

Föreskrifter angående åtgärder, då luftfartyg är saknat, förolyckat eller nödställt eller fara hotar lufttrafiken (flygräddningstjänst), meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

Regeringen må ålägga ägare eller innehavare av luftfartyg samt dem som göra tjänst å sådant fartyg eller vid flygplats eller annan anläggning för luftfarten skyldighet att medverka i flygräddningstjänsten, så ock meddela bestämmelser om ersättning av allmänna medel för sådan medverkan. I fråga om

Föreskrifter angående åtgärder, då luftfartyg är saknat, förolyckat eller nödställt eller fara hotar lufttrafiken (flygräddningstjänst), meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. Om regeringen föreskriver det, får myndigheten överlåta åt annan att leda flygräddningstjänsten.

Ett luftfartygs ägare eller innehavare och de som tjänstgör på luftfartyg eller vid flygplatser eller andra anläggningar för luftfarten är skyldiga att delta i flygräddningstjänsten. Regeringen meddelar bestämmelser om ersättning av allmänna medel för deltagandet. I fråga om ersättning vid personska-

Nuvarande lydelse

ersättning vid *personskada* gäller lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd och lagen (1977:266) om statlig ersättning vid ideell skada.

Föreslagen lydelse

den gäller lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd och lagen (1977:266) om statlig ersättning vid ideell skada.

Bärgning

2 §

Den som bärgar *förolyckat* eller nödställt luftfartyg eller ombordvarande gods eller något, som hört till sådant fartyg eller gods, så ock envar som medverkar vid bärgningen har rätt att, vare sig bärgningen ägt rum till sjöss, på land eller i luften, få bärgarlön i enlighet med de grunder, som jämlikt 225–227 §§ sjölagen gälla vid bärgning av fartyg och gods. Till andel i lön som skall utgå för bärgningen vare ock den berättigad, vilken under den nöd som föranlett bärgningen räddat människor från fartyget eller medverkat vid deras räddning. Har någon eljest för bevarande av luftfartyg eller gods särskilda kostnader, som varit oundgängliga för bevarandet av fartyget eller godset, varde ock dessa honom ersatta.

Har gods eller något, som hört till gods, bärgats eller bevarats, häfte ägaren med det bärgade eller bevarade, men svare ej personligen.

Rätt till bärgarlön skall icke tillkomma den som medverkat vid bärgningsföretag trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, ägare eller innehavare. Vad sålunda stadgats skall äga motsvarande tillämpning beträffande kostnader för bevarande av fartyg och gods.

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 fartyg eller av något som hör till fartyget eller godset. I fråga om bärgarlönen tillämpas bestämmelserna i 225–227 §§ sjölagen (1891:35 s. 1). Den som i en sådan nödsituation räddar människor från fartyget 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 skall också ersättas, om kostnaderna har varit nödvändiga.

Om gods eller något som hör till gods har bärgats eller bevarats, svarar ägaren inte personligen utan endast med det som har bärgats eller bevarats.

Den som deltar i en bärgning trots ett uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, ägare eller innehavare har inte rätt till bärgarlön. Detsamma gäller i fråga om ersättning för kostnader för bevarande av fartyg och gods.

3 §

Borgenär, som har fordran å bärgarlön eller å ersättning för kostnader som avses i 2 §, njute i fartyget eller godset luftpanträtt med för-

Den som har en fordran på bärgarlön eller ersättning för kostnader enligt 2 § har luftpanträtt i fartyget eller godset med förmånsrätt enligt

Nuvarande lydelse

månsrätt enligt 4 § förmånsrättslagen (1970:979), såframt bärgarlönen eller ersättningen hänförs till åtgärder vilka slutförts här i riket.

I första stycket avsedda fordringar skola, var i förhållande till fordringens belopp, njuta lika rätt om de härröra av samma händelse; eljest skall yngre fordran äga företräde framför äldre.

Utan borgenärens samtycke må icke, innan betalning för dennes fordran guldits eller säkerhet därför blivit ställd, luftfartyget lämna det ställe, där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet slutfördes, eller godset av ägaren tagas i besittning.

Luftpanträtt omfattar ej ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på luftfartyget eller godset.

Försäljes luftfartyg eller gods efter utmätning eller under konkurs i den ordning som för försäljning av utmätt sådan egendom är stadgad, upphöres luftpanträtten i fartyget eller godset, men borgenären äge få del i köpeskillingen enligt vad där-om är särskilt stadgat.

Lossas gods, som häftar för fordran, till avsändares eller lastemottagares förfogande, upphöres luftpanträtten i godset. Utlämnas godset utan borgenärens tillstånd, vare den som mottager godset med kunskap om fordringen ansvarig för denna, dock icke utöver det värde godset hade vid lossningen.

Luftpanträtt i luftfartyg, som är registrerat här i riket, upphöres efter tre månader från det åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av far-

Föreslagen lydelse

4 § I 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 skall få lämna den plats, där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades, eller ägaren skall 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 §

Luftpanträtten omfattar inte den ersättning för skador på luftfartyg eller gods som utgår på grund av försäkring eller av andra skäl.

5 §

Säljs luftfartyget eller godset exekutivt, upphöres luftpanträtten sedan försäljningen har vunnit laga kraft och köpeskillingen erlagts. Borgenärerna har rätt till betalning ur köpeskillingen enligt bestämmelserna i utsokningsbalken.

Luftpanträtten i godset upphöres, 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 kände till denna. Han svarar dock inte för mera än det värde som godset hade vid lossningen.

6 §

Luftpanträtten i ett luftfartyg, som är registrerat i Sverige, upphöres efter tre månader från den dag åtgärderna för bärgningen eller be-

Nuvarande lydelse

tyget avslutades, såvida icke inom nämnda tid borgenärens anspråk på panträtt blivit anmält till inskrivningsdomaren för anteckning i inskrivningsboken för luftfartyg samt dessutom överenskommelse träffats om panträttens belopp eller talan om panträtten väckts i laga ordning.

Är fartyget registrerat i främmande stat, som biträtt den i Genève den 19 juni 1948 avslutade konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, vare lag som i första stycket sägs, med iakttagande av att anmälan skall ske hos den myndighet som för inskrivningsboken för fartyget.

I fall då fartyget icke är registrerat eller då det är registrerat i annan främmande stat än i andra stycket sägs, upphøre luftpanträtten i fartyget efter ett år från den dag åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades, såframt ej inom nämnda tid överenskommelse träffats om panträttens belopp eller talan om panträtten väckts i laga ordning.

Föreslagen lydelse

varandet av fartyget avslutades. Detta gäller dock inte, om borgenärens anspråk på panträtt inom samma tid har anmälts till inskrivningsdomaren för anteckning i inskrivningsboken 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 fartyget är registrerat i en annan stat som har biträtt Genèvekonventionen. Borgenärens anspråk på panträtt skall i sådant fall anmälas hos den myndighet som för inskrivningsboken för fartyget.

Om fartyget inte är registrerat eller om det är registrerat i en annan främmande stat än som anges i andra stycket, upphör luftpanträtten efter ett år från den dag åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av fartyget 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

7§

Inträffar vid luftfartygs nyttjande olyckshändelse, som medför att någon avlider eller får allvarlig kroppsskada eller att betydande skada uppstår å fartyget eller egendom som icke befordras därmed, skall undersökning verkställas angående olyckshändelsen och dess orsaker samt uppkomna skador.

När allvarlig fara för sådan olyckshändelse förelegat eller något inträffat som tyder på väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen, skall ock undersökning äga rum.

Inträffar det en olycka vid användningen av ett luftfartyg och medför olyckan att någon avlider, att någon blir allvarligt skadad, att fartyget får betydande skador, att egendom som inte transporteras med fartyget får betydande skador eller att fartyget är oåtkomligt, skall det göras en undersökning om olyckan, dess orsaker och de uppkomna skadorna.

Detsamma gäller, om det har funnits någon allvarlig fara för att en sådan olycka skulle inträffa, om något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos luftfartyget eller markorganisationen eller om ett

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

fartyg har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas.

8 §

Undersökning varom i 7 § sägs skall verkställas av den myndighet regeringen bestämmer.

En undersökning enligt 7 § skall göras av den myndighet som regeringen föreskriver. Om regeringen föreskriver det, får myndigheten överlåta åt annan att göra undersökningen.

Vid undersökningen skall erforderlig operativ, teknisk och juridisk sakkunskap vara företrädd.

Nödvändig operativ, teknisk och juridisk sakkunskap skall vara företrädd vid undersökningen.

10 §

På sätt regeringen förordnar skall den myndighet som undersöker olyckan underrätta dem som kan vara berörda och bereda dem tillfälle att anföra vad de akta nödigt till bevakande av sin rätt. De äga, såvitt det kan ske utan men för utredningen, närvara vid undersökning å olycksplatsen samt eljest vid utredningsarbetet.

Den myndighet som undersöker olyckan skall underrätta dem som kan vara berörda och bereda dem tillfälle att yttra sig. De har rätt att närvara vid undersökningen på olycksplatsen och vid utredningsarbetet i övrigt, om det kan ske utan men för utredningen.

11 §

Undersökning skall utföras i samråd med polismyndighet eller åklagare, som i saken leder förundersökning jämlikt 23 kap. rättegångsbalken.

Undersökningen skall ske i samråd med den som enligt 23 kap. rättegångsbalken leder förundersökning av det inträffade.

I avvaktan på att undersökningen inleds har luftfartsverket att i samråd med polismyndighet eller på annat lämpligt sätt företaga de åtgärder för säkerställande av utredningen, som finnas nödiga och icke utan våda kunna uppskjutas.

I avvaktan på att undersökningen inleds skall luftfartsverket vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa utredningen och som inte kan uppskjutas.

12 §

Den myndighet som undersöker olyckan må hålla förhör med envar som antages kunna lämna upplysning av betydelse för utredningen samt granska föremål som kan antagas äga sådan betydelse.

Den myndighet som undersöker olyckan får hålla förhör med den som antas kunna ge upplysningar av betydelse för utredningen. Myndigheten får också granska de föremål som kan antas vara av sådan betydelse.

Nuvarande lydelse

Såframt undersökningen finnes eljest icke kunna behörigen fullföljas, må myndigheten påkalla utredning genom polismyndighet. Vid sådan utredning skall vad i 23 kap. rättegångsbalken är stadgat gälla i tillämpliga delar; tvångsmedel som avses i 24–28 kap. rättegångsbalken må dock användas allenast i den mån anledning förekommer att brott som hör under allmänt åtal förövats.

Finner den myndighet som undersöker olyckan nödigt att vittne eller sakkunnig höres vid domstol eller att föreläggande meddelas någon att såsom bevis tillhandahålla skriftlig handling eller föremål, må myndigheten göra framställning därom hos den allmänna underrätt, inom vars område händelsen timat eller den vistas som skall höras eller åtgärden eljest angår. Rätten skall anställa förhör eller meddela föreläggande, därest laga hinder ej möter. Angående åtgärd som nu sagts skall i tillämpliga delar gälla vad som är stadgat om bevisupptagning i rättegång utom huvudförhandling.

Anträffas luftfartyg eller gods, som beforderats med luftfartyg, eller något, som hör till sådant fartyg eller gods, och förekommer anledning antaga att luftfartsolycka timat, må vad som anträffats icke avlägsnas eller rubbas utan tillstånd av polismyndighet eller den myndighet som undersöker olyckan, med mindre det sker för att rädda människoliv eller eljest synnerliga skäl äro därtill.

Har någon tillvaratagit egendom som avses i första stycket, skall anmälan därom ofördröjligen göras hos myndighet som avses i första stycket. Myndigheten äger omhändertaga egendomen när det finnes påkallat.

Föreslagen lydelse

Myndigheten får begära att polismyndigheten biträder vid utredningen, om undersökningen inte kan fullföljas på annat sätt. Bestämmelserna i 23 kap. rättegångsbalken gäller i fråga om en sådan utredning. Tvångsmedel enligt 24–28 kap. rättegångsbalken får dock användas bara om det finns anledning att anta att det har begåtts ett brott som lyder under allmänt åtal.

Myndigheten kan begära att vittnen eller sakkunniga hörs vid domstol eller att någon föreläggs att tillhandahålla handlingar eller föremål som bevis. En sådan begäran skall göras hos den tingsrätt, inom vars område olyckan har skett eller den person som berörs av begäran vistas. Om något laga hinder inte möter, skall rätten hålla förhör eller meddela föreläggande. Därvid gäller bestämmelserna om bevisupptagning utom huvudförhandling.

13 §

Om det finns anledning att anta att en luftfartsolycka har inträffat, får luftfartyget, det gods som har transporterats med fartyget och det som hör till fartyget eller godset inte rubbas utan tillstånd av polismyndigheten eller den myndighet som undersöker olyckan. Detta gäller dock inte, om det sker för att rädda människoliv eller om det i övrigt finns synnerliga skäl.

Den som har tillvaratagit egendom som avses i första stycket skall genast anmäla det till polismyndigheten eller den myndighet som undersöker olyckan. Om det behövs, får myndigheten omhänderta egendomen.

12 KAP.

Särskilda bestämmelser

1 §

Förekommer, då luftfärd skall anträdas, anledning antaga att luftfartyg icke är luftvärdigt eller behörigen bemannat eller att eljest för sådan färd i denna lag eller med stöd därav fastställda villkor ej äro uppfyllda, må luftfärden förbjudas och fartyget hindras att avgå. Beslut härom meddelas av luftfartsverket eller av den som erhållit verkets bemyndigande därtill. I sistnämnda fall skall beslutet omedelbart underställas verkets prövning.

Om det då en luftfärd skall påbörjas kan antas att det luftfartyg, med vilket färden skall ske, inte uppfyller de villkor som anges i denna lag eller som har fastställts med stöd av lagen eller annars att för luftfärden fastställda villkor inte är uppfyllda, får luftfartsverket eller den som verket utser besluta att luftfärden inte får äga rum och hindra luftfartygets avgång. Om någon annan än luftfartsverket har meddelat beslutet, skall beslutet genast anmälas till verket och prövas av detta.

2 §

Innehavaren av allmän flygplats må hindra luftfartyg att lämna flygplatsen innan avgifter, som enligt 6 kap. 13 § skola utgå med anledning av fartygets senaste ankomst, uppehåll och avgång, blivit guldna eller säkerhet ställts.

Innehavaren av en allmän flygplats får hindra ett luftfartygs avgång, om de avgifter enligt 6 kap. 13 § som avser fartygets senaste ankomst, uppehåll och avgång inte har betalats och säkerhet inte har ställts.

Regeringen äger förordna, att vad i första stycket sägs ej skall gälla internationell fart som regeringen bestämmer.

Regeringen får föreskriva att första stycket inte skall gälla i fråga om viss internationell luftfart.

3 §³

Angående frihet från kvarstad för vissa luftfartyg är särskilt stadgat.

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

4 §

Regeringen förordnar efter vilka grunder avgifter och övriga kostnader för förrättningar enligt denna lag skola bestämmas.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter och övriga kostnader för förrättningar enligt denna lag.

³ Senaste lydelse 1981: 811.

Nuvarande lydelse

Sådan kostnad må, när den är förfallen till betalning, uttagas genom utmätning utan föregående dom eller utslag.

Föreslagen lydelse

Beslut angående kostnad som är förfallen till betalning får verkställas enligt utsökningsbalken.

5 §

Om innehav och nyttjande av radioanläggning och radiomottagningsapparat å luftfartyg eller inom markorganisationen stadgas särskilt.

Det finns särskilda bestämmelser om innehav och användning av radioanläggningar ombord på luftfartyg och inom markorganisationen.

13 KAP.

Ansvarsbestämmelser

Överträder någon förbud enligt 1 kap. 2 a § eller villkor vid medgivande enligt detta lagrum eller förbud eller föreskrift som regeringen meddelat med stöd av 1 kap. 3 §, dömes till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till dagsböter.

Överträdelse av förbud eller föreskrift som eljest meddelats med stöd av 1 kap. 3 § straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Ansvarsbestämmelser m. m.

Ansvar

1 §

Till fängelse i högst två år döms den som vid tjänstgöring ombord på ett luftfartyg är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller andra medel att han inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt. Detsamma gäller i fråga om den som utövar tjänst som anges i 6 kap. 16 §.

Om brottet är ringa, döms till böter.

2 §

Lämnar någon oriktig uppgift vid ansökan om luftfartygs införande i luftfartygsregistret eller antecknande i bihanget till registret eller vid annan ansökan eller anmälan enligt 2 kap., straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Framför någon luftfartyg, som är märkt med oriktig nationalitets- och registreringsbeteckning eller eljest saknar i denna lag eller med stöd därav föreskrivna märken, dömes till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till dagsböter.

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som

1. bryter mot 1 kap. 2 a § första stycket eller mot villkor som har meddelats enligt 1 kap. 2 a § andra stycket,

2. bryter mot förbud eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 3 §,

3. lämnar oriktiga uppgifter vid ansökan eller anmälan enligt 2 kap.,

4. framför luftfartyg som ej är märkt enligt 2 kap. 16 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd därav,

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5. bryter mot 3 kap. 1 § första stycket eller 4 kap. 1 eller 3 §.

6. vid tjänstgöring ombord på luftfartyg vägrar att följa befälhavarens order.

7. bryter mot 5 kap. 7 §, 6 kap. 4 § eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 8 §.

8. upplåter eller driver en anläggning i strid med 6 kap. 9 § första stycket.

9. bryter mot 6 kap. 15 § första stycket.

10. utövar luftfart utan tillstånd enligt 7 kap. .

11. vid utövande av luftfart åsidosätter de villkor som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 § första stycket eller 6 § första stycket.

12. bryter mot trafikföreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. 1 eller 2 §.

13. underlåter att landa enligt vad som sägs i 8 kap. 3 §.

14. bryter mot 8 kap. 4 §.

15. använder ett luftfartyg vid luftfart utan föreskriven försäkring eller säkerhet enligt 10 kap. 2 §.

3 §

Nyttjas luftfartyg utan lov till luftfart, ehuru det saknar luftvärdighetsbevis eller miljövårdighetsbevis eller eljest icke är luftvärdigt eller miljövårdigt enligt vad i 3 kap. sägs, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Samma lag vare, om luftfartyg utan lov nyttjas till luftfart ehuru det icke är bemannat enligt vad i 4 kap. sägs.

Till böter döms den som

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

2. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 20 § första och andra styckena eller 6 kap. 15 § andra stycket första meningen.

3. bryter mot 8 kap. 4 a § eller mot 4 b § första stycket eller andra stycket första meningen.

4. utför passagerartransporter utan att det i biljetter eller standardvillkor finns föreskrivna utfästelser enligt vad som anges i 9 kap. 22 § första stycket, eller

5. bryter mot 11 kap. 13 §.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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

4 §

Den som å luftfartyg förrättar tjänst varom i 4 kap. 4 § sägs utan att hava erforderligt luftfartscertifikat, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Till samma straff dömes den som utan att hava erforderligt certifikat förrättar tjänst som avses i 6 kap. 15 §.

Om en gärning har skett av ringa oaktsamhet, skall den inte föränleda ansvar enligt denna lag.

5 §

Sätter sig någon som gör tjänst å luftfartyg upp mot befälhavaren och vägrar honom lydnad, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år.

För gärning som är belagd med straff enligt brottsbalken skall inte dömas till ansvar enligt denna lag.

Till samma straff dömes befälhavare som försummar att, när luftfartyg är i nöd, göra vad på honom ankommer enligt 5 kap. 7 §.

Den som i fråga om sådant utländskt luftfartyg, som avses i 1 kap. 6 §, utom riket har begått gärning som är belagd med straff enligt denna lag eller med stöd därav utfärdade föreskrifter döms, om han befinner sig i Sverige, enligt svensk lag och vid svensk domstol, även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig. Åtal får väckas utan förordnande enligt 2 kap. 5 § andra stycket samma balk.

Förverkande

6 §

Den som vid förande av luftfartyg eller utövning av annan tjänst ombord eller vid utövning av tjänst som avses i 6 kap. 16 § varit så påverkad av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen som i 5 kap. 10 § sägs, dömes till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till dagsböter, dock ej under tjugufem.

Om ägaren eller någon som är i hans ställe uppsåtligen begår eller medverkar till en sådan gärning som anges i 2 § 1 eller 2, kan 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 fartyget inte finns i behåll, kan värdet förklaras förverkat.

Första stycket gäller inte mot den som i god tro har förvärvat luft-

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

fartyget eller någon särskild rätt till det.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller också i fråga om sådant gods som avses i 8 kap. 4 § första och andra styckena, om dess ägare eller någon som är i ägarens ställe begår eller medverkar till en sådan gärning som anges i 2 § 14.

14 KAP.**Vissa bestämmelser om lagens tillämpning****Lagens tillämpning, bemyndiganden och definitioner**

1 §

I fråga om luftfartyg som *icke* hava förare ombord eller som framdrivas annorledes än med motor eller eljest äro av särskild beskaffenhet äger regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket att, där hinder ej möter av hänsyn till trafiksäkerheten eller det allmänna, medgiva undantag från vad i 2–8 kap. stadgas, så ock meddela de särskilda föreskrifter som finnas erforderliga.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger ock meddela föreskrifter om sådana för rörelse i luften inrättade föremål, som *icke* äro att hänföra till luftfartyg.

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 regeringen bestämmer föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i 2–8 kap. samt i övrigt meddela de särskilda föreskrifter som behövs. Undantag och föreskrifter får *inte* utformas, så att de strider mot säkerhetens eller det allmännas intresse.

I fråga om sådana föremål som är inrättade för rörelse i luften men som *inte* är att anse som luftfartyg gäller de föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

2 §

Talan mot sådant luftfartsverkets beslut i särskilt fall enligt denna lag eller med stöd därav meddelade föreskrifter, som rör certifikat eller behörighetsbevis för personal inom luftfarten, medgivande att utan certifikat göra tjänst å luftfartyg, registrering av luftfartyg eller förbud mot luftfartygs avgång, föres hos kammarrätten genom besvär.

Mot annat beslut av luftfartsverket enligt denna lag föres talan hos

Luftfartsverkets beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen överklagas i frågor, som rör certifikat, elevtillstånd, behörighetsbevis, tillstånd att tjänstgöra på luftfartyg utan certifikat, registrering av luftfartyg eller förbud för luftfartyg att avgå, hos kammarrätten och i övriga frågor hos regeringen.

Nuvarande lydelse

regeringen genom besvär.

Beslut, som avses i denna paragraf, skall omedelbart lända till efterrättelse, om ej annorlunda förordnas.

Föreslagen lydelse

Beslut som avses i denna paragraf gäller omedelbart, om inte annat förordnas.

3 §

Närmare föreskrifter rörande tillämpningen av denna lag meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

I den mån det behövs får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer, i de avseenden som behandlas i denna lag, meddela ytterligare föreskrifter som gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik.

Förvaltningsuppgift som ansluter till föreskrifterna får, om regeringen föreskriver det, av myndighet som avses i första stycket överlämnas åt annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

4 §

Regeringen må bestämma, att vad i denna lag sägs om luftfartsverket skall i ett eller flera hänseenden i stället gälla annan myndighet som regeringen förordnar.

Är Sverige i krig eller krigsfara får regeringen, i den utsträckning rådande förhållanden påkallar det, föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i denna lag, från föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag och från andra lagar och författningar som avser luftfarten. Regeringen får därvid 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, skall föreskrifterna underställas riksdagens prövning inom en månad efter utfärdandet. Om någon sådan underställning inte sker eller om föreskrifterna inte godkänns av riksdagen inom två månader från underställningen, upphör föreskrifterna att gälla.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §

Vid tillämpningen av denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen avses

med Chicagokonventionen den konvention angående internationell civil luftfart som avslutades i Chicago den 7 december 1944,

med Genèvekonventionen den konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg som avslutades i Genève den 19 juni 1948,

med Warszawakonventionen den konvention om internationell luftbefordran som undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929 och reviderades genom det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet och

med Guadalajarakonventionen den konvention om internationell luftbefordran som utförs av annan än den avtalslutande fraktföraren, som undertecknades i Guadalajara den 18 september 1961.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

ANDRA AVDELNINGEN

Om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål**Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål**

15 KAP.

1 §

I fråga om luftfart med svenska militära luftfartyg samt om militära flygplatser och annan militär markorganisation meddelas, i de ämnen i vilka beträffande civil luftfart stadganden äro givna i denna lag, bestämmelser av regeringen eller den regeringen bemyndigar.

Vad i 9 kap. och 10 kap. 3 § även som 11 kap. 2 § första och tredje styckena samt 13 § är stadgat med avseende å civil luftfart skall dock gälla jämväl i fall som avses i första stycket.

Bestämmelserna i 6 kap. 15 §, 9 kap., 10 kap. 3 § samt 11 kap. 2 § första och tredje styckena och 13 § gäller även i fråga om luftfart med svenska militära luftfartyg och i fråga om den militära markorganisationen.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar i övrigt föreskrifter för den militära luftfarten och markorganisationen i de ämnen som anges i första avdelningen och som inte gäller förhållandet mellan enskilda eller annars mäste meddelas i lag.

2 §

Beträffande luftfart med svenska luftfartyg, som utan att vara militära nyttjas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, gäller vad i denna lag, med undantag av 11 kap. 3–6 §§, är stadgat om civil luftfart.

Regeringen eller den regeringen bemyndigar äger i fråga om luftfartyg som avses i första stycket medgiva ytterligare undantag från vad som enligt denna lag gäller om civil luftfart, dock icke såvitt angår de i 1 § andra stycket angivna lagrummen, så ock meddela de särskilda föreskrifter som finnas erforderliga.

Bestämmelserna i denna lag utom 8 kap. 4 a och 4 b §§ och 11 kap. 3–6 §§ gäller även i fråga om luftfart med svenska luftfartyg, som utan att vara militära används endast för statsändamål och inte för affärsdrift.

För sådana luftfartyg får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreskriva eller i enskilda fall medge ytterligare undantag från bestämmelserna i 1–8 kap. samt i övrigt meddela de särskilda föreskrifter som behövs.

3 §

Huruvida och på vilka villkor främmande militära luftfartyg eller andra främmande luftfartyg, som nyttjas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, må vinna tillträde till svenskt område, bestämmer regeringen eller den regeringen bemyndigar.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar 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.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1987.

Beslut om antagande till utbildning för luftfarts-certifikat, som har meddelats före ikraftträdandet, skall vid tillämpningen av de nya bestämmelserna anses som ett enligt dessa utfärdat elevtillstånd.

Förekommer i lag eller annan författning hänvisning till föreskrift som har ersatts genom bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

2 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1922: 382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1922: 382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart

dels att 4 § skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 3 a §, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 a §

När ett luftfartyg innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, är köparen ansvarig enligt denna lag.

När ett luftfartyg innehas med nyttjanderätt, är nyttjanderättshavaren i stället för ägaren ansvarig, om

1. ägaren och nyttjanderättshavaren har träffat avtal om att ansvaret skall vila på nyttjanderättshavaren,

2. nyttjanderätten avser en bestämd tid om minst ett år,

3. nyttjanderättshavaren enligt avtalet har rätt att skaffa förare eller befälhavare eller att använda fartyget för luftfart i förvärvssyfte, och

4. anteckning om nyttjanderätten har gjorts i luftfartygsregistret.

4 §

Innehar någon luftfartyg med nyttjanderätt, och ingick i upplåtelsen tillika befogenhet att anställa förare eller befälhavare å luftfartyget, vare sådan brukare lika med luftfartygets ägare ansvarig för skada, som i följd av luftfartygets begagnande i luftfart inträffar; och må ägaren söka sitt åter av brukaren. Lag samma vare, därest brukaren ej innehar luftfartyget med sådan befogenhet, som nyss sagts, men likväl anlitar annan förare eller befälhavare än den av ägaren anställde, samt skada in-

När ett luftfartyg innehas med nyttjanderätt men 3 a § andra stycket inte är tillämplig, är nyttjanderättshavaren solidariskt med ägaren ansvarig enligt denna lag, om han

1. enligt nyttjanderättsavtalet har rätt att skaffa förare eller befälhavare, eller

2. trots att han saknar sådan rätt använder sig av en annan förare eller befälhavare än den som ägaren har anställt och skador inträffar vid ett sådant tillfälle.

Den ersättning ägaren kan ha

Nuvarande lydelse

*träffar under denne förares eller
befälhavares handhavande av luft-
fartyget.*

Föreslagen lydelse

*gett ut i ett sådant fall som avses i
första stycket får han kräva åter av
nyttjanderättshavaren.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1987.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1955: 227) om inskrivning av rätt till luftfartyg

Häri genom föreskrivs i fråga om lagen (1955: 227) om inskrivning av rätt till luftfartyg

dels att i 24, 39, 43, 46 och 50 §§ ordet "luftfartsstyrelsen" skall bytas ut mot "luftfartsverket" och att i 53 § ordet "Konungen" skall bytas ut mot "regeringen".

dels att 7 § skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §

Inteckning i luftfartyg må icke beviljas, med mindre den som medgivit inteckningen är införd i luftfartygsregistret såsom ägare av fartyget.

Är ansökan om inteckning ej grundad på medgivande av den som enligt vad luftfartygsregistret utvisar byggt fartyget, skall i ärendet styrkas att från honom äganderätten övergått till den som medgivit inteckningen. Har fartyget tidigare varit registrerat i främmande stat, skall dock, såframt ej eljest laga hinder möter, inteckning beviljas, där den som medgivit inteckningen blivit vid fartygets införande i det svenska registret upptagen såsom ägare eller ock härleder sin rätt från den däri först införde ägaren.

Är ansökan om inteckning ej grundad på medgivande av den som enligt vad luftfartygsregistret utvisar byggt fartyget, skall i ärendet styrkas att från honom äganderätten övergått till den som medgivit inteckningen. Har fartyget tidigare varit registrerat i *en* främmande stat *eller hos en internationell organisation*, skall dock, såframt ej eljest laga hinder möter, inteckning beviljas, där den som medgivit inteckningen blivit vid fartygets införande i det svenska registret upptagen såsom ägare eller ock härleder sin rätt från den däri först införde ägaren.

Har fartyget i tre år näst före ansökningen varit införd i luftfartygsregistret och finnes den som medgivit inteckningen hava varit under hela den tiden upptagen i registret såsom ägare eller härleder han sin rätt från den som vid början av samma tid var införd såsom ägare, skall ansökningen, ändå att annan upplysning om äganderätten ej vinnes, bifallas där ej eljest laga hinder möter.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1987.

4 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar

Härigenom föreskrivs att 14 och 18 §§ lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

14 §²

Länsrätt prövar

1. mål enligt skatte-, taxerings-, uppbörds- och folkbokföringsförfattningarna i den utsträckning som är föreskrivet i dessa författningar,

2. mål enligt socialtjänstlagen (1980: 620), lagen (1980: 621) med särskilda bestämmelser om vård av unga, lagen (1981: 1243) om vård av missbrukare i vissa fall, utlänningslagen (1980: 376), smittskyddslagen (1968: 231), lagen (1970: 375) om utlämning till Danmark, Finland, Island eller Norge för verkställighet av beslut om vård eller behandling och körkortslagen (1977: 477) i den utsträckning som är föreskrivet i dessa lagar samt mål enligt 6 kap. 21 § och 21 kap. föräldrabalken,

3. mål som avses i 24 § lagen (1984: 3) om kärnteknisk verksamhet,

4. mål som avses i 6 § första stycket lagen (1985: 206) om viten.

Länsrätten i Östergötlands län prövar mål enligt luftfartslagen (1957: 297) i den utsträckning som är föreskrivet i den lagen.

18 §³

Länsrätt är domför med en lagfaren domare ensam

1. när åtgärd som avser endast måls beredande vidtages,

2. vid sådant förhör med vittne eller sakkunnig som begärts av annan länsrätt samt vid sådant förhör i ärende enligt utlänningslagen (1980: 376) som begärts med stöd av 57 § samma lag,

3. vid beslut som avser endast rättelse av felräkning, felskrivning eller annat uppenbart förbiseende,

4. vid beslut om återkallelse tills vidare av ett körkort, körkortstillstånd eller traktorkort eller om vägran tills vidare att godkänna ett utländskt körkort, när det är uppenbart att ett sådant beslut bör meddelas,

5. vid beslut enligt luftfartslagen (1957: 297) om försättande ur kraft av ett certifikat, elevtillstånd eller behörighetsbevis, när det är uppenbart att ett sådant beslut bör meddelas,

5. vid annat beslut som inte innefattar slutligt avgörande av mål.

6. vid annat beslut som inte innefattar slutligt avgörande av mål.

Om det inte är påkallat av särskild anledning att målet prövas av fullsuttent rätt, är länsrätt domför med en lagfaren domare ensam vid beslut som inte innefattar prövning av målet i sak.

¹ Lagen omtryckt 1981: 1323.

² Senaste lydelse 1985: 212.

³ Senaste lydelse 1984: 868.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

Vad som sägs i andra stycket gäller även vid avgörande av

1. mål om utdömmande av vite.

2. mål enligt bevissäkringslagen (1975: 1027) för skatte- och avgiftsprocessen, enligt lagen (1978: 880) om betalningssäkring för skatter, tullar och avgifter, om besiktning enligt fastighetstaxeringslagen (1979: 1152), om handlings undantagande från taxeringsrevision, skatterevision eller annan granskning och om befrielse från skyldighet att lämna kontrolluppgift enligt taxeringslagen (1956: 623).

3. mål om omedelbart omhändertagande enligt 6 § lagen (1980: 621) med särskilda bestämmelser om vård av unga och 8 § lagen (1981: 1243) om vård av missbrukare i vissa fall.

4. mål enligt uppbörs- och folkbokföringsförfattningarna med undantag av mål om arbetsgivares ansvarighet för arbetstagares skatt och mål enligt lagen (1984: 668) om uppbörd av socialavgifter från arbetsgivare.

5. mål om uppdelning av taxeringsvärde enligt 20 kap. 15 § fastighets-taxeringslagen (1979: 1152).

6. mål som avser ändring av taxerad inkomst med högst 2 500 kr. .

7. mål enligt skatte- och taxeringsförfattningarna i vilket beslutet överensstämmer med parternas samstämmiga mening.

8. mål om rättshjälp genom offentligt biträde i ett ärende hos en annan myndighet.

9. mål enligt körkortslagen (1977: 477), om beslutet innebär att något körkortsingripande inte skall ske eller att varning meddelas eller om det är uppenbart att ett körkort, körkortstillstånd eller traktorkort skall återkallas eller att ett utländskt körkort inte skall godkännas,

10. mål enligt luftfartslagen, om beslutet innebär att varning meddelas eller om det är uppenbart att ett certifikat, elevtillstånd eller behörighetsbevis skall återkallas,

10. mål i vilket saken är uppenbar.

11. mål i vilket saken är uppenbar.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1987.

5 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. skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som gör sig skyldig till gärning som avses i 21 kap. 13 eller 14 § brottsbalken och därvid är berusad, så att det framgår av hans åtbörder eller tal, skola vara förverkade, om ej särskilda skäl äro däremot.

Samma lag vare, om sådana drycker eller berusningsmedel påträffas hos den som brutit mot 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott, 13 kap. 6 § luftfartslagen eller 325 § sjölagen eller hos någon som medföljt vid tillfället, såframt berusningsmedlen må antagas hava varit avsedda även för den som begått gärningen.

Samma lag vare, om sådana drycker eller berusningsmedel påträffas hos den som brutit mot 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott, 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957: 297) eller 325 § sjölagen (1891: 35 s. 1) eller hos någon som medföljt vid tillfället, såframt berusningsmedlen må antagas hava varit avsedda även för den som begått gärningen.

Medför någon i strid mot gällande bestämmelser spritdrycker, vin eller starköl vid offentlig tillställning, skola de ock vara förverkade som i första stycket sägs.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1987.

¹ Senaste lydelse 1977: 297.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1985-01-24

Närvarande: statsrådet J. Carlsson, ordförande, och statsråden Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Hellström, Thunborg

Föredragande: statsrådet Boström

Lagrådsremiss med förslag till ändringar i luftfartslagen (1957: 297), m. m.

1 Inledning

I luftfartslagen (1957: 297, omtryckt 1979: 643, ändrad senast 1981: 811) finns allmänna grundläggande bestämmelser i fråga om rätt att utöva luftfart inom svenskt område, registrering av luftfartyg, luftvärdighet och miljövårdighet m. m. Tillämpningsföreskrifter till luftfartslagen finns i luftfartskungörelsen (1961: 558, ändrad senast 1984: 130).

Regeringen tillkallade år 1979 en särskild utredare med uppdrag att se över luftfartsförfattningarna. Utredaren¹ avlämnade i oktober 1981 betänkandet Ds K 1981: 12–13 Reviderad luftfartslagstiftning.

En sammanfattning av innehållet i betänkandet och de av utredningen framlagda lagförslagen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1 och 2*.

Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna och en inom kommunikationsdepartementet upprättad sammanställning av remissyttrandena bör fogas till protokollet som *bilaga 3*.

2 Allmän motivering

2.1 Gällande ordning i huvuddrag

2.1.1 Författningar

Den civila luftfarten i Sverige regleras i luftfartslagen (I.L., 1957: 297) och i luftfartskungörelsen (L.K., 1961: 558).

¹ Lagmannen Jan Johnsson.

Luftfartslagen

I 1 kap. meddelas vissa grundläggande bestämmelser i fråga om rätten att utöva luftfart inom svenskt område. Sådan luftfart får i princip endast äga rum med svenska luftfartyg eller med luftfartyg från främmande stater med vilka Sverige har träffat överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område. Regeringen har möjlighet att bl. a. av militära skäl inskränka eller förbjuda luftfart inom en viss del av landet eller, under utomordentliga förhållanden, i hela landet.

I 2 kap. finns bestämmelser om registrering, nationalitet och märkning. Registrering sker i luftfartygsregistret som förs av luftfartsverket. Den är en förutsättning för att luftfartyget skall få användas vid luftfart. Ytterligare regler om registrering finns i kungörelsen (1955:635) med närmare bestämmelser om luftfartygsregistret m. m. Ett luftfartyg som har förts in i registret äger svensk nationalitet. Om införandet i registret utfärdas nationalitets- och registreringsbevis. Luftfartyget skall vidare märkas i enlighet med sin nationalitets- och registreringsbeteckning. Om det är registrerat i främmande stat skall det vid luftfart inom svenskt område vara märkt i enlighet med föreskrifterna i hemlandet.

I 3 kap. finns bestämmelser om luftvärdighet och miljövärdighet. Bestämmelserna går tillbaka på den s. k. Chicagokonventionen från år 1944. Huvudregeln är att luftfartyget när det nyttjas till luftfart skall vara luftvärdigt och miljövärdigt. Ansvar för detta åvilar ägaren eller, om någon brukar luftfartyget i ägarens ställe, brukaren. Luftvärdigheten och miljövärdigheten står under tillsyn av luftfartsverket. Verket utfärdar efter besiktning luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis. Svenskt luftfartyg skall, när det används i luftfart, ha svenskt och/eller av luftfartsverket godkänt utländskt luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis.

I 4 och 5 kap. finns bestämmelser om luftfartygs bemanning och om befälhavare och tjänsten ombord. Bl. a. upptas här allmänna bestämmelser om *luftfartscertifikat*. Sådant utfärdas av luftfartsverket för den som uppfyller fastställda villkor för behörighet att vara förare på ett luftfartyg eller att förrätta vissa andra tjänster. I luftfartslagen finns endast rambestämmelser om certifikat bl. a. när det gäller förutsättningarna för återkallelse. Luftfartsverket får besluta om sådan återkallelse om innehavaren begär förseelse i tjänsten eller av betydelse för denna eller om han annars inte uppfyller de villkor som gäller för tjänsten. De närmare förutsättningarna för erhållande, förnyelse och återkallelse av certifikat finns i luftfartskungörelsen.

Luftfartyg skall när det används vid luftfart ha en befälhavare. Denne skall ha tillsyn över luftvärdigheten, bemanningen m. m. När det påkallas av hänsyn till luftfartygets säkerhet eller säkerheten för ombordvarande person eller egendom eller för upprätthållande av lydnaden och ordningen ombord får befälhavaren bruka det våld och vidta de åtgärder i övrigt som kan anses försvarliga med hänsyn till omständigheterna. Om det begås ett

svårare brott ombord på luftfartyget skall befälhavaren såvitt möjligt vidta de utredningsåtgärder som inte utan skada kan uppskjutas. Den brottslige får också tas i förvar.

Om det inträffar en olyckshändelse som medför att någon avlider eller får allvarlig kroppsskada eller att betydande skada uppstår för luftfartyget eller på egendom skall befälhavaren ofördröjligen sörja för att luftfartsverket underrättas om händelsen.

I 6 kap. finns bestämmelser om flygplatser och om markorganisationen i övrigt. Flygplatser och andra anläggningar skall uppfylla säkerhetens krav. För inrättande och drift av flygplats till allmänt bruk (*allmän flygplats*) krävs tillstånd av regeringen om någon annan än staten skall utöva driften. Allmän flygplats och annan anläggning för luftfarten skall godkännas av luftfartsverket innan den tas i bruk. Regeringen och luftfartsverket får föreskriva vilka flygplatser som får nyttjas för internationell eller inrikes luftfart eller annars för olika slag av luftfart.

I 7 kap. finns regler om *tillstånd till luftfartsverksamhet*. Luftfart i regelbunden trafik (linjefart) i förvärvssyfte får inte utövas i Sverige utan tillstånd av regeringen. För annan luftfart i förvärvssyfte i Sverige kan tillstånd meddelas av regeringen eller av luftfartsverket. Tillstånd får såvitt gäller befordran av passagerare eller gods inom riket eller annan inrikes fart meddelas endast svenska staten, svensk kommun eller annan sådan menighet, svensk medborgare eller svenskt dödsbo samt juridiska personer med visst kvalificerat svenskt ägarinflytande.

I 8 kap. finns vissa bestämmelser om lufttrafiken. Regeringen eller luftfartsverket får bestämma flygvägar som luftfartyg skall följa vid färd i Sverige. Bestämmelser finns också om landningsskyldighet och om förbud mot befordran av krigsmateriel eller annat gods samt om fartygshandlingar.

I 9 kap. finns bestämmelser om befordran med luftfartyg av passagerare, respektive gods. Regler finns om biljetter, resgodsbevis, fraktsedlar samt om rätten att förfoga över godset och om dess utlämning samt om fraktförarens ansvarighet.

10 kap. reglerar ansvarigheten vid skada i följd av luftfart.

I 11 kap. finns bestämmelser om *flygräddningstjänst* och bärgning samt om undersökning av luftfartsolyckor. Regeringen eller luftfartsverket meddelar bestämmelser om flygräddningstjänst. Den som medverkar vid bärgning av ett förolyckat eller nödställt fartyg har rätt till *bärgarlön* enligt bestämmelser härom i sjölagen. För fordran på bärgarlön har han luftpant-rätt i luftfartyget eller godset med förmånsrätt enligt förmånsrättslagen. Om det vid luftfartygs nyttjande inträffar en olyckshändelse, som medför att någon avlider eller får allvarlig kroppsskada eller att det uppstår betydande skada på fartyget eller på egendom som befordras med det, skall det göras en undersökning angående olyckshändelsen och dess orsaker och om uppkomna skador. Undersökningen skall göras av den myndighet som

regeringen bestämmer och vid undersökningen skall erforderlig operativ, teknisk och juridisk sakkunskap vara företrädd.

I 12 kap. finns bestämmelser om rätt för luftfartsverket att förbjuda luftfärd med luftfartyg som inte är luftvärdiga eller då lagens villkor inte är uppfyllda eller föreskrivna avgifter inte har erlagts. I kapitlet finns också regler om grunderna för beräkning av avgifterna.

I 13 kap. finns ansvarsbestämmelser och i 14 kap. vissa bestämmelser om lagens tillämpning bl. a. om talan mot luftfartsverkets beslut.

I 15 kap. slutligen finns vissa bestämmelser om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål.

2.1.2 Internationella konventioner och överenskommelser

Utförningen av den svenska luftfartslagstiftningen är i stor utsträckning beroende av de internationella åtaganden som Sverige har gjort genom tillträde till olika konventioner på lufträttens område. Föregångaren till luftfartslagen, den s. k. luftfartsförordningen (1922:383), hade delvis som grund den konvention angående reglering av internationell luftfart som avslutades i Paris år 1919. Sverige anslöt sig till denna konvention år 1927. Utvecklingen av luftfarten pågick därefter i så hög takt att Pariskonventionen snart blev mindre tidsenlig. Arbetet med en revision av bestämmelserna avslutades år 1944 i och med tillkomsten av bl. a. den ännu i dag mest betydelsefulla konventionen inom luftfarten, dvs. konventionen angående internationell civil luftfart, den s. k. luftfartskonventionen eller Chicagokonventionen. Samtidigt tillkom transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer och överenskommelsen angående internationell lufttrafik.

Chicagokonventionen m. fl.

Chicagokonventionen, Convention on International Civil Aviation, undertecknades den 7 december 1944. Den ratificerades av Sverige i september 1946 (SÖ 1946 nr 2). Ca 150 stater har anslutit sig till konventionen.

Konventionen består av fyra avdelningar. Den första av dem innehåller 42 artiklar uppdelade på sex kapitel. Här finns regler om konventionens allmänna principer och tillämpning, bestämmelser om staters suveränitet och territorium och regler om flygningar över andra fördragslutande staters territorium. Vidare meddelas bestämmelser om luftfartygs nationalitet och registrering och om åtgärder som bör vidtas för att underlätta luftfarten. Villkor som måste uppfyllas i fråga om luftfartyg – både vad gäller fartygen och dess besättning – finns angivna här. Den första avdelningen innehåller slutligen bestämmelser om bl. a. internationella normer.

Konventionens andra avdelning reglerar inrättandet av Internationella civila luftfartsorganisationen, ICAO (International Civil Aviation Organization). ICAO, som skall bestå av en församling, ett råd och de övriga

organ som kan behövas, har till uppgift att "utveckla principerna och tekniken för internationell luftfart" och "befrämja planering och utveckling av internationell lufttrafik". Numera är ICAO knutet till Förenta Nationerna som ett av dess fackorgan.

Den tredje avdelningen i konventionen behandlar den internationella lufttrafiken. Här finns regler om bl. a. flygplatser och annan markorganisation.

Konventionens fjärde avdelning slutligen innehåller bestämmelser om andra avtal rörande luftfart, om krig och undantagstillstånd och om ratifikation. Den avslutas med vissa definitioner.

Enligt Chicagokonventionen har ICAO att fastställa normer och rekommendationer för att säkerställa största möjliga likformighet i fråga om författningar m. m. hos medlemsstaterna. ICAO utfärdar sådana normer och rekommendationer (Standards and Recommended Practices) i form av bihang (annex) till Chicagokonventionen. Hittills har följande 18 annex tillkommit:

- 1: Personnel Licensing – luftfarts-certifikat
- 2: Rules of the Air – trafikregler
- 3: Meteorological Service for International Air Navigation – meteorologi
- 4: Aeronautical Charts – flygkartor
- 5: Units of Measurement to be used in Air and Ground Operations – måttenheter
- 6: Operation of Aircraft – International Commercial Air Transport, International General Aviation – användande av luftfartyg i internationell trafik
- 7: Aircraft Nationality and Registration Marks – nationalitets- och registreringsbeteckningar
- 8: Airworthiness of Aircraft – luftvärdighet
- 9: Facilitation – underlättande av luftfart
- 10: Aeronautical Telecommunications – teletjänst
- 11: Air Traffic Services – flygtrafikledning (flygkontrolltjänst, flyginformationstjänst och alarmeringstjänst)
- 12: Search and Rescue – flygräddningstjänst
- 13: Aircraft Accident Investigation – undersökning av luftfartsolyckor
- 14: Aerodromes – flygplatser
- 15: Aeronautical Information Services – informationstjänst
- 16: Environmental Protection, Del I: Aircraft Noise – flygplansbuller, Del II: Aircraft Engine – Emissionsutsläpp från flygplansmotorer

17: Security – Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference – säkerhetsbestämmelser

18: The Safe Transport of Dangerous Goods by Air – flygtransport av farligt gods

Annexen gäller för alla medlemsstater som inte har underrättat ICAO om att vederbörande stat inte kan tillämpa de fastställda normerna och rekommendationerna.

Samtidigt med Chicagokonventionen undertecknades transitöverenskommelsen (International Air Services Transit Agreement) och lufttrafiköverenskommelsen (International Air Transport Agreement). De godkändes av Sverige i november 1945 (SÖ 1945 nr 3 och 4). Dessa överenskommelser innehåller bestämmelser om medlemsstaternas rättigheter i förhållande till varandra i fråga om internationell linjefart.

Genèvekonventionen

Frågan om internationellt erkännande av rätt till luftfartyg blev tidigt föremål för uppmärksamhet. Arbetet med att utarbeta en överenskommelse på detta område påbörjades redan år 1925. Det slutfördes av ICAO i juni 1948, då en konvention, den s.k. inskrivningskonventionen eller Genèvekonventionen, undertecknades i Genève. Denna konvention tillträdde av Sverige år 1955 (SÖ 1955 nr 36). Ca 45 stater har anslutit sig till den.

Genèvekonventionen innehåller i huvudsak s.k. kollisionsnormer. I konventionen regleras främst frågan om vilka rättigheter i ett luftfartyg som konventionsstaterna skall erkänna. Dessa är äganderätt, optionsrätt, nyttjanderätt på minst sex månader och hypotek eller liknande rättigheter till säkerhet för en fordran. Varje sådan rättighet skall erkännas om den har tillkommit enligt lagen i den stat där fartyget var registrerat när rättigheten tillkom och om rättigheten har skrivits in i en inskrivningsbok i den stat där fartyget är registrerat. De rättigheter som erkänns har bästa rätt i luftfartyget efter de s.k. luftpanträtterna. De luftpanträtter som erkänns enligt konventionen är panträtt för fordran på bärarlön och för extraordinära kostnader vid bevarandet av fartyget. I konventionen finns vidare bestämmelser om exekutiv försäljning av luftfartyg och om möjligheten att förändra ett luftfartygs nationalitet om fartyget besväras av inskrivna rättigheter.

Warszawakonventionen, Haagprotokollet, Londonöverenskommelsen och Guadalajarakonventionen

Redan år 1929 avslutades i Warszawa konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, Warszawakonventionen. Sverige tillträdde denna i juni 1937 (SÖ 1937 nr 19). Ca 115 stater har anslutit sig till konventionen.

Konventionen 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, resgodis och gods. Vidare finns bestämmelser om olika transporthandlingar och om avsändarens förfoganderätt över godset. Konventionen innehåller också forumbestämmelser och regler om sammansatta transporter.

Många års arbete med revidering av Warszawakonventionen slutfördes i och med en konferens i Haag i september 1955. Där undertecknades det s. k. Haagprotokollet, vilket innehåller ändringar av vissa bestämmelser i Warszawakonventionen, främst reglerna om fraktförarens ansvar. Sverige tillträdde Haagprotokollet år 1960 (SÖ 1963 nr 40). Till protokollet har ca 100 stater anslutit sig.

Konventionen har härefter ytterligare reviderats dels vid en konferens i Guatemala City år 1971, dels genom fyra protokoll från en konferens som hölls i Montreal år 1975. Varken Guatemalaprotokollet eller Montrealprotokollet har vunnit tillräcklig anslutning för att träda i kraft. Sverige har inte tillträtt dessa protokoll.

Frågan om ändrade belopp för fraktförarens ansvar har varit föremål för särskilda överläggningar mellan vissa länder, företrädesvis västeuropeiska. Dessa träffade år 1974 en överenskommelse om en provisorisk höjning av ansvarsbeloppen för flygföretagen i respektive land. Sverige medverkade i denna överenskommelse, den s. k. Londonöverenskommelsen (se prop. 1975/76: 54).

I Warszawakonventionen och Haagprotokollet finns inga regler om ansvars fördelning när en transport helt eller delvis utförs av någon annan fraktförare än den som har träffat transportavtalet. För att möta behovet av en reglering av dessa frågor tillkom den s. k. Guadalajarakonventionen. Denna utgör ett tillägg till Warszawakonventionen och Haagprotokollet. Den innehåller bestämmelser om internationell luftbefordran som utförs av annan än den avtalsslutande fraktföraren. Sverige ratificerade konventionen i december 1966 (SÖ 1967 nr 39). Ca 60 stater har anslutit sig till den.

Andra konventioner och överenskommelser

I maj 1933 avslutades i Rom konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg. Denna konvention, den s. k. Romkonventionen, behandlar bl. a. förutsättningarna för att luftfartyg skall kunna beläggas med kvarstad. Sverige har tillträtt denna konvention (SÖ 1938 nr 14). Ca 25 stater har anslutit sig till den.

Konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, den s. k. Tokiokonventionen, undertecknades i september 1963. Sverige tillträdde konventionen i december 1966 (SÖ 1967 nr 40). Till denna konvention har ca 105 stater anslutit sig. Den är tillämplig på straffbelagda handlingar men också på andra handlingar som kan äventyra ett luftfartygs säkerhet eller säkerheten ombord m. m. Den avser dock i

princip inte politiska brott. En förutsättning för att konventionen skall vara tillämplig är att handlingen begås ombord på ett luftfartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat. Konventionens jurisdiktionsbestämmelser innebär att registreringsstaten har jurisdiktionsrätt över de handlingar som begås ombord och att medlemsstaterna har skyldighet att se till att de kan utöva den rätten. Konventionen medför dock ingen inskränkning i staternas rätt att utöva jurisdiktion med stöd av nationell lag. I konventionen finns bestämmelser om vilka befogenheter befälhavaren och de övriga besättningsmedlemmarna har när någon ombord begår brott. Slutligen innehåller konventionen vissa regler om de fördragsslutande staternas skyldigheter vid flygplanskapningar.

Flygplanskapningarna kom under slutet av 1960-talet att bli ett allt större problem. På en diplomatisk konferens i Haag antogs i december 1970 en konvention för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, den s. k. Haagkonventionen. Sverige ratificerade konventionen i maj 1971 (SÖ 1971 nr 17). Ca 110 stater har anslutit sig till den. Genom konventionen förbinder sig konventionsstaterna att belägga kapningsbrott med stränga straff. Vidare finns regler bl. a. om konventionens tillämpningsområde, om åtalsrätt och domsrätt samt om utlämning för kapningsbrott.

Intresset av att upprätthålla luftfartens säkerhet ligger bakom ytterligare en konvention, nämligen den i Montreal i september 1971 undertecknade konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, den s. k. Montrealkonventionen. Denna ratificerades av Sverige i juni 1973 (SÖ 1973 nr 48). Till konventionen har ca 105 stater anslutit sig. Konventionen behandlar sabotagebrott. De stater som tillträder konventionen förbinder sig därigenom att belägga sådana brott med stränga straff. Konventionen innehåller i övrigt regler som i stor utsträckning överensstämmer med Haagkonventionen.

Sverige ratificerade i juli 1957 (SÖ 1959 nr 75) den multilaterala överenskommelsen om kommersiella rättigheter i icke regelbunden luftfart i Europa. Överenskommelsen innebär att de fördragsslutande staterna tillförsäkras ytterligare rättigheter för kommersiella luftfartyg i icke regelbunden internationell trafik utöver de rättigheter som följer av Chicagokonventionen. Överenskommelsen är öppen för undertecknande av de stater som är medlemmar av ECAC. Europeiska civila luftfartskonferensen. Den är tillämplig på civila luftfartyg som är registrerade i en medlemsstat och som brukas av medborgare i en fördragsslutande stat under förutsättning att detta sker med de nationella myndigheternas godkännande. Luftfartygen försäkras tillträde till de fördragsslutande staternas territorier vid vissa angivna former av transporter eller flygningar.

Slutligen skall här nämnas den internationella överenskommelse om proceduren för fastställande av tariffer för regelbunden luftfart som undertecknades i Paris i juli 1967. Sverige anslöt sig till överenskommelsen år 1972 (SÖ 1973 nr 86). Även denna överenskommelse är öppen för under-

tecknande av alla medlemsstater i ECAC. Den reglerar ingående förfarandet vid fastställande av tariffer för den internationella linjefarten.

2.2 Flyglagutredningens förslag

Flyglagutredningen har i första hand haft i uppdrag att göra en språklig och redaktionell överarbetning av luftfartsförfattningarna. Samtidigt har utredningen haft att behandla olika frågor som har aktualiserats i framställningar till regeringen från luftfartsverket. Bland dessa frågor ingår uthyrning (leasing) av luftfartyg, sanktioner mot innehavare av luftfarts-certifikat och kontroll av flygpriser m. m. samt vissa registreringsfrågor och frågan om forum i lufrättsmål.

När det gäller den redaktionella översynen föreslår utredningen att den nuvarande kapitelindelningen av luftfartslagen skall behållas. En del justeringar föreslås i vissa kapitel och i några fall förordas en överflyttning av bestämmelser från luftfartskungörelsen till luftfartslagen eller från lagen till en ny luftfartsförordning. Vid den språkliga översynen har utredningen haft som mål att så långt som möjligt förenkla författningsspråket genom att närma det till normal sakprosa.

Utredningens förslag till sakliga ändringar i lagstiftningen avser bl. a. registreringsfrågor och frågor om erhållande och återkallelse av luftfarts-certifikat. I sistnämnda hänseende föreslår utredningen ändringar när det gäller återkallelsegrunderna och när det gäller prövningsförfarandet. Vidare föreslås en ny straffbestämmelse som tar sikte på den som i luftfart på grund av avtal bryter mot villkor för trafiken. Utredningen föreslår också nya bestämmelser om ansvaret för tredjemansskador, dvs. skador som drabbar person eller egendom som inte transporteras med luftfartyg. Slutligen föreslår utredningen nya regler om forum i lufrättsmål.

2.3 Remissyttrandena m. m.

Utredningens förslag när det gäller den språkliga och redaktionella översynen har mottagits övervägande positivt. När det gäller de sakliga ändringsförslagen har det under remissbehandlingen framkommit en hel del synpunkter och förslag som avviker från vad utredningen har föreslagit. För egen del anser jag att utredningens förslag i dessa delar är sådana att de kan ligga till grund för lagstiftning nu. Jag kan liksom remissinstanserna godta mycket av vad utredningen har föreslagit men har på några punkter stannat för en annan lösning.

Innan jag går in på de olika förslagen vill jag inledningsvis beröra ett par frågor av mer principiell betydelse.

I luftfartslagen finns åtskilliga bemyndiganden för regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket att meddela närmare bestämmelser i olika ämnen. Utredningen har i sina förslag valt att vid utform-

ningen av bemyndigandena använda termen "regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer". Luftfartsverket och luftfartsinspektionen har under remissbehandlingen gjort gällande att luftfartsverket bör anges redan i lagtexten i sådana fall när det är helt klart att det rör sig om luftfartsfrågor som inte rimligen kan handläggas av någon annan myndighet än luftfartsverket.

För egen del finner jag att det av utredningen valda uttryckssättet är att föredra främst med hänsyn till att lagen också innehåller bemyndiganden som tar sikte på andra myndigheter än luftfartsverket.

I lagen föreskrivs i flera olika sammanhang att en myndighet eller annan skall utföra viss uppgift "efter samråd med" eller "i samråd med" andra myndigheter. Luftfartsinspektionen och överbefälhavaren har påpekat att skillnad bör göras mellan innebörden av de båda uttrycken. "I samråd" har ansetts innebära att de samrådande måste nå fram till en enig syn i frågan medan "efter samråd" har ansetts innebära att den andra partens uppfattning skall inhämtas och vägas in i ärendets fortsatta beredning utan att vara tvingande.

Enligt min mening åsyftas i de bemyndiganden det här gäller generellt att beslutanderätten formellt skall tillkomma den myndighet till vilken bemyndigandet ges. Jag har mot denna bakgrund valt att generellt använda terminologin "efter samråd med".

I det följande redogör jag för mina förslag och skälen till dem i den ordning frågorna har tagits upp i utredningens betänkande.

2.4 Rätten till luftfart

Mitt förslag: Endast språkliga justeringar görs i de inledande bestämmelserna i 1 kap. LL (1–5 §§). Några definitioner av begreppen luftfartyg och luftfärd görs inte.

Utredningens förslag (avsnitt 3.1) överensstämmer i princip med mitt förslag.

Remissinstanserna har endast mindre detalj synpunkter på utredningens förslag.

Skälen för mitt förslag: De grundläggande bestämmelserna om rätt att utöva luftfart inom svenskt område finns i 1 kap. 1–5 §§ LL. Kompletterande bestämmelser finns i 1–5 §§ LK. Redan vid luftfartslagens tillkomst diskuterades frågan om definitioner av begreppen luftfartyg och luftfärd skulle tas in i 1 kap. (prop. 1957: 69 s. 45–46). Då ansågs emellertid att några sådana definitioner inte borde göras. Utredningen har också avstått från att föreslå sådana. Jag delar utredningens uppfattning.

2.5 Internationell uthyrning av luftfartyg

Mitt förslag: I 1 kap. LL förs in en ny bestämmelse om att de bestämmelser som gäller för svenska luftfartyg också skall kunna tillämpas på utländska luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av svenska brukare (6 §). Enligt en annan ny bestämmelse kan ett svenskt luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av en utländsk brukare i vissa avseenden anses ha samma nationalitet som brukaren (7 §). Förslaget innebär också att utländska luftfartyg såvitt gäller brott mot luftfartsförfattningarna i straffrättsligt hänseende skall kunna betraktas som svenska (13 kap. 5 § andra stycket).

Utredningens förslag (avsnitt 3.2) överensstämmer i princip med mitt förslag.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har någon erinran mot utredningens förslag.

Skälen för mitt förslag: Enligt Chicagokonventionens artikel 12 förbinder sig konventionsstaterna att tillse att varje luftfartyg som färdas inom deras respektive territorium och varje luftfartyg som är försett med deras nationalitetsmärken iakttar gällande trafikbestämmelser och att låta åtala dem som bryter mot tillämpliga bestämmelser.

En huvudregel i den svenska lagstiftningen rörande luftfart är att lagstiftningen gäller för svenska luftfartyg även vid luftfart utom riket om detta inte strider mot den främmande lag som är tillämplig (1 kap. 4 § LL, 166 § LK). Ett luftfartyg som ägs av ett utländskt rättssubjekt och som hyrs av ett svenskt företag har emellertid utländsk nationalitet, och de svenska luftfartsmyndigheterna har i princip inte någon tillsyn över sådana fartygs luftvärdighet m. m.

Inom ICAO har man sedan länge arbetat med frågor om uthyrning av luftfartyg över nationsgränserna. Vid ett församlingsmöte med ICAO i oktober 1980 godkändes ett tillägg till Chicagokonventionen om överföring från registreringsstaten till brukarens stat av vissa funktioner och förpliktelser vid uthyrning av luftfartyg. Tillägget har tagits in som en artikel 83 bis i Chicagokonventionen. Artikeln behandlar det fall då ett luftfartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat används av en brukare som driver näringsverksamhet med huvudkontor i en annan fördragsslutande stat eller av en brukare som är stadigvarande bosatt i en sådan stat. Mellan dessa stater kan då träffas en överenskommelse, varigenom registreringsstaten överför till den andra staten vissa av sina förpliktelser. Dessa avser, förutom skyldigheterna enligt artikel 12 i konventionen, radioutrustning (artikel 30), luftvärdighetsbevis (artikel 31) och luftfarts-certifikat (artikel 32 a).

Sverige har ännu inte ratificerat tillägget. Artikelnen träder i kraft när den har ratificerats av 98 stater.

Luftfartsverket har i en skrivelse till regeringen i november 1980 hemställt att Sverige ratificerar tillägget. Enligt luftfartsverkets mening kan de principer som tilläggsartikelnen uttrycker tillämpas av intresserade stater redan före ett eventuellt ikraftträdande. Dessa stater har då möjlighet att förenkla rutinerna vid internationell uthyrning av luftfartyg.

Tilläggsartikelnen i engelsk version och svensk översättning bör fogas till protokollet som *bilaga 4*.

Utredningen föreslår de ändringar i svensk lagstiftning som krävs för att Sverige skall kunna tillämpa de principer som kommer till uttryck i artikel 83 bis. Ändringarna går ut på att luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av svensk brukare i vissa avseenden skall kunna likställas med svenska luftfartyg samt att svenska luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av utländska brukare i vissa avseenden skall anses ha samma nationalitet som brukaren. De nya bestämmelserna föreslås upptagna i två nya paragrafer, 1 kap. 6 och 7 §§ LL.

För egen del vill jag till en början peka på att Sverige i ICAO har arbetat för en lösning av frågan om ansvarigheten för bl. a. luftvärdigheten i det fall då ett utländskt luftfartyg brukas i annat land, och i det arbetet har Sverige anslutit sig till de principer som kommer till uttryck i den nya artikelnen, 83 bis. Ett förslag bör med hänsyn härtill föreläggas riksdagen att Sverige ratificerar artikelnen. För att en ratificering skall kunna ske måste den svenska lagstiftningen anpassas till artikelns principer.

Som luftfartsverket och utredningen har påpekat bör en ny lagstiftning kunna tillämpas redan före ett eventuellt ikraftträdande av artikelnen. Lagändringen kan enligt min mening ske på i princip det sätt som utredningen föreslår, dvs. så att de bestämmelser som gäller för svenska luftfartyg i vissa hänseenden skall kunna göras tillämpliga för ifrågavarande utländska luftfartyg och utländska bestämmelser kunna tillämpas på vissa svenska fartyg.

Enligt utredningens förslag skall det i 1 kap. 6 § andra stycket tas in en bestämmelse om att ett utländskt luftfartyg som sålunda har likställts med svenskt luftfartyg vid tillämpningen av 2 kap. brottsbalken (BrB) skall anses som svenskt.

Beträffande förslaget till en utvidgning av den svenska domsrätten anmärker utredningen att utvidgningen bör begränsas till luftfartens område, och utredningens förslag till lydelse av 1 kap. 6 § andra stycket LL innebär att den svenska domsrätten utsträcks till att omfatta alla brott i anslutning till användningen av ett luftfartyg. En bestämmelse rörande domsrätten bör emellertid enligt min mening uttryckligen ta sikte endast på brott mot luftfartsförfattningarna. Endast en sådan begränsad utvidgning är också nödvändig för att Sverige skall kunna ta ansvar för tillsynen av luftvärdigheten och för andra förpliktelser som avses i artikel 83 bis.

Beträffande den närmare utformningen av 1 kap. 6 § återkommer jag i specialmotiveringen.

Bestämmelser om tillämpligheten av svensk strafflag finns i 2 kap. BrB. I 2 § tas upp huvudreglerna om den svenska kompetensen i fråga om brott, som begåtts utom riket. För sådant skall sålunda dömas efter svensk lag och vid svensk domstol om brottet har begåtts av svensk medborgare eller av utlänning med hemvist i Sverige, av utlänning utan hemvist i Sverige som efter brottet har blivit svensk medborgare eller fått hemvist här eller som är dansk, finsk, isländsk eller norsk medborgare och finns här eller av annan utlänning som finns här i riket och det på brottet kan följa fängelse i mer än sex månader. Generellt gäller att gärningsmannen inte får dömas om gärningen är straffri på gärningsorten eller om den har begåtts inom område som inte tillhör någon stat och enligt svensk lag svårare straff än böter inte kan följa på gärningen. Påföljden får inte vara strängare än det svåraste straffet som är stadgat för brottet enligt lagen på gärningsorten.

För brott som har begåtts utom riket döms enligt 3 § även i vissa andra fall, bl. a. om brottet har förövats på svenskt fartyg eller luftfartyg, eller om det annars har begåtts i tjänsten av befälhavaren, eller av någon som tillhörde besättningen på sådant fartyg samt om brottet är kapning av luftfartyg, luftfartssabotage eller folkrättsbrott eller försök till kapning av luftfartyg eller luftfartssabotage.

Åtal för brott, som har begåtts inom riket på utländskt fartyg eller luftfartyg av utlänning som var befälhavare eller tillhörde besättningen på fartyget eller annars medföljde fartyget mot sådan utlänning eller mot utländskt intresse, får inte väckas utan att förordnande om det har meddelats av regeringen eller av riksåklagaren (RÅ). Åtal för brott som har förövats utom riket får väckas endast efter förordnande av regeringen eller RÅ. Utan sådant förordnande får dock åtal väckas om brottet har förövats bl. a. på svenskt fartyg eller luftfartyg eller i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen på sådant fartyg (2 kap. 5 § BrB, KBr (1972: 818) till riksåklagaren om väckande av åtal i vissa fall).

Beträffande utländska luftfartyg som hyrs av svenska brukare torde den brottslighet det här gäller i de allra flesta fall begås av svenska medborgare, i allt fall om besättningen på luftfartyget är svensk. Vid brott utomlands mot de bestämmelser som enligt 1 kap. 6 § LL skall tillämpas på fartyget kan då normalt dömas efter svensk lag redan med stöd av 2 kap. 2 § 1 BrB.

Om den brottslige är utländsk medborgare kan också dömas efter svensk lag om brottet förövats mot Sverige (2 kap. 3 § 3 BrB). De nu aktuella gärningarna torde dock inte generellt anses vara sådana brott. En möjlighet måste därför skapas för lagföring enligt svensk lag vid svensk domstol i dessa fall. Detta kan i linje med vad utredningen föreslår ske genom en utvidgning av de jurisdiktionsregler som gäller enligt 2 kap. BrB. En bestämmelse härom bör utformas i enlighet med de principer som tidigare har valts vid specialstraffrättslig reglering inom ämnet (se bl. a. 14 § lagen

(1966: 314) om kontinentalsockeln och 5 § lagen (1982: 963) om rymdverksamhet). Bestämmelsen bör tas in i anslutning till straffbestämmelserna i 13 kap. LL.

Med utredningens förslag till bemyndigande i 1 kap. 7 § LL avses bl. a. enligt vad utredningen anför att öppna möjlighet att förordna om speciella regler angående åtalsrätten för brott som begås på sådana luftfartyg som hyrs av utländska brukare. Om emellertid beträffande något svenskt luftfartyg med stöd av 1 kap. 7 § LL har uteslutits tillämpningen av de svenska luftfartsbestämmelserna kan det med avseende på det luftfartyget inte bli aktuellt med åtal mot någon för brott mot dessa regler. Några särskilda regler för åtalsrätten i dessa fall blir därför inte nödvändiga. Det får förutsättas att det land med vilket överenskommelse i de avseenden som avses i artikel 83 bis har träffats enligt sin nationella lagstiftning kan beivra brott när det gäller sådana luftfartyg även om de har begåtts i Sverige.

Jag återkommer i specialmotiveringen till mitt förslag beträffande 1 kap. 7 § LL.

2.6 Registrering i Sverige, svenskt ägarinflytande

Mitt förslag: De nuvarande förutsättningarna för registrering i Sverige behålls i sak oförändrade. Att ett luftfartyg ägs av ett företag eller en förening med reellt utländskt inflytande som inte kan få tillstånd till luftfart i förvärvssyfte kommer således liksom f. n. inte att utgöra hinder för registrering av luftfartyget (2 kap. 2 § LL).

Utredningens förslag (avsnitt 4.2): Luftfartyg som kan antas vara avsett för luftfart i förvärvssyfte får registreras bara om det ägs av någon som kan få tillstånd till sådan luftfart.

Remissinstanserna: Luftfartsverket och luftfartsinspektionen anser att de nuvarande bestämmelserna bör behållas. De instanser som uttalar sig om förslaget har detaljartade synpunkter.

Skälen för mitt förslag: Ett luftfartyg får registreras i Sverige bara om det ägs av svenska staten, svensk kommun eller landstingskommun eller av ett dödsbo, bolag, förening, samfällighet eller stiftelse som har svensk nationalitet. Registrering i Sverige kan ske av ett luftfartyg som ägs av ett svenskt aktiebolag även om bolaget domineras av utländska ägare eller ett handelsbolag som har en eller flera utländska bolagsmän. Ett krav på kvalificerat svenskt inflytande finns däremot när det gäller nationaliteten på den som söker tillstånd till luftfart i förvärvssyfte (7 kap. 3 § LL).

Luftfartsverket hemställde år 1980 att registreringsreglerna skulle änd-

ras så att det för registrering av ett luftfartyg som ägs av ett bolag, en förening e. d. skulle krävas kvalificerat svenskt inflytande över luftfartyget. Enligt luftfartsverket kunde det synas opraktiskt och vilseledande att i förekommande fall först medge svensk registrering av luftfartyg som ägs av svenska företag med dominerande utländska intressen och därefter vägra drifttillstånd.

Enligt utredningens förslag skall sådana luftfartyg som kan antas vara avsedda för luftfart i förvärvssyfte få registreras bara om de ägs av någon som kan få tillstånd till luftfart.

Remissinstansernas uppfattning har varit delad. Luftfartsverket, som alltså hemställt om en lagändring i linje med utredningens förslag, uppger nu att förutsättningarna för verkets hemställan har förändrats. Utvecklingen av leasing som en finansieringsform har förändrat bilden. På grund därav föreslår luftfartsverket att den gällande bestämmelsen behålls. Luftfartsinspektionen biträder det förslaget.

Swedair påpekar att det f. n. är vanligt förekommande att en operatör hyr flygplan från en ägare utan operativt tillstånd och Swedair frågar sig om detta med utredningens förslag kommer att bli möjligt.

För egen del gör jag följande bedömning. Den ökade förekomsten av utyrningsverksamhet och leasing inom luftfarten har inneburit ett minskat samband mellan registrering och tillståndsgivning när det gäller luftfart i förvärvssyfte. Utredningens förslag innebär att detta samband stärks.

Ett genomförande av utredningens förslag skulle innebära att den som själv inte kan få tillstånd till luftfart i förvärvssyfte inte heller kan få sitt luftfartyg registrerat på sig även om hans avsikt är att hyra ut luftfartyget till någon som kan få sådant tillstånd. I allt fall skulle det härför behövas ett särskilt beslut om dispens. Ett sådant förfarande verkar omständligt och det bör inte föreskrivas om inte starka skäl talar för det. Ett sådant skäl är enligt utredningen att det i de fall då tillstånd till luftfartsverksamhet inte kan meddelas för sökanden är en fördel om denne får besked därom redan vid ansökan om registrering. Att märka är emellertid att detta besked inte kan avse tillståndsfrågan i dess helhet. Underlag för den prövningen finns ju inte vid registreringen. Enligt min mening talar det mesta för att registrerings- och tillståndsfrågorna hålls åtskilda. I linje med vad luftfartsinspektionen uttalat kan till undvikande av eventuella missförstånd beträffande registreringsbeslutets innebörd sökanden i samband med registreringen upplysas om att tillståndsfrågan inte har prövats och om innebörden av den prövningen.

Jag kan alltså inte ansluta mig till utredningens förslag i denna del. Den nuvarande bestämmelsen i 2 kap. 2 § LL bör därför enligt min mening kvarstå i den lydelse bestämmelsen har i dag. Vid sådant förhållande behöver jag inte gå in på den av utredningen föreslagna lagtekniska lösningen.

2.7 Icke-nationell registrering

Mitt förslag: I luftfartslagen tas in en ny paragraf enligt vilken de bestämmelser i lagen som gäller i fråga om luftfartyg som är registrerade i en annan stat på motsvarande sätt skall tillämpas i fråga om luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation (1 kap. 5 § LL).

Utredningens förslag (avsnitt 4.4) överensstämmer i sak med mitt förslag.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans berör särskilt utredningens förslag i denna del.

Skälen för mitt förslag: Ett luftfartyg skall enligt Chicagokonventionen (art. 17) ha den stats nationalitet, i vilken det är registrerat. Det kan inte registreras i mer än en stat men registreringen kan överföras från en stat till en annan. Alla luftfartyg i internationell trafik skall vara försedda med nationalitets- och registreringsbeteckningar. Den svenska lagstiftningen utgår från att alla registrerade luftfartyg är nationellt registrerade. Luftfart här i landet får som jag tidigare nämnt äga rum endast med luftfartyg som har svensk nationalitet eller nationalitet i en sådan främmande stat som på grund av en överenskommelse har rätt till luftfart inom svenskt område (1 kap. 2 § LL).

Enligt artikel 77 i Chicagokonventionen utgör konventionens bestämmelser om nationalitet och registrering inte hinder mot att två eller flera fördragsslutande stater bildar gemensamma lufttrafikorganisationer eller internationella lufttrafikföretag eller kommer överens om lufttrafik i pool på vilken sträcka eller inom vilket område som helst. Sådana organisationer eller trafikföretag eller lufttrafik skall vara underkastade alla bestämmelser i konventionen.

I en resolution 1967 om nationalitet hos och registreringen av luftfartyg som används i sådana internationella lufttrafikföretag som avses i Chicagokonventionen artikel 77 har ICAO fastställt hur konventionens bestämmelser skall tillämpas på de luftfartyg som inte är registrerade på nationell basis. Sådant registrering kan vara "joint registration", dvs. registrering enligt vilken de stater som bildar ett internationellt lufttrafikföretag skall upprätta ett annat register än det nationella för registrering av de fartyg som trafikföretaget använder. Registreringsmyndigheter i detta fall är myndigheter i dessa stater. En annan form av registrering enligt artikel 77 är "international registration", enligt vilket system luftfartyg som ställs till en internationell organisations förfogande skall kunna registreras hos den internationella organisationen som då blir registreringsmyndighet. De luftfartyg som blir föremål för gemensam eller icke-nationell registrering skall få en allmän beteckning ("common mark") som bestäms av ICAO.

Enligt 1 kap. 2 § andra stycket LL finns möjlighet att i viss utsträckning ge ett luftfartyg som är registrerat på icke-nationell basis tillstånd till luftfart i Sverige. En anpassning av lagstiftningen till ICAO-resolutionen kräver enligt utredningen att de bestämmelser som reglerar vad som gäller för luftfartyg som är registrerade i en annan stat kan tillämpas också på luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation. Utredningen föreslår införande av en bestämmelse, 1 kap. 5 §, enligt vilken de bestämmelser i luftfartslagen som gäller i fråga om luftfartyg som är registrerade i en annan stat skall tillämpas också i fråga om luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation. Enligt utredningen behövs inte några ändringar i den svenska lagstiftningen på grund av resolutionens bestämmelser om "joint registration" eftersom de luftfartyg som det där är fråga om är registrerade i en annan stat.

Jag delar utredningens uppfattning att det i den svenska lagstiftningen bör tas direkt hänsyn till förekomsten av icke-nationell registrering enligt ICAO-resolutionen. Detta kan som utredningen föreslår ske genom att icke-nationellt registrerade luftfartyg vid tillämpningen av lagens bestämmelser likställs med luftfartyg som är registrerade i en annan stat. För att markera att den internationella organisationen vid en sådan tillämpning skall jämföras med främmande stat bör paragrafen, 1 kap. 5 §, få en något annorlunda avfattning än vad utredningen föreslår. Någon lagändring är som utredningen påpekar inte nödvändig för en tillämpning av reglerna om "joint registration".

2.8 Luftvärdighet och miljövärdighet

Mitt förslag: Ingen saklig ändring föreslås beträffande vad som nu gäller om luftvärdighet och miljövärdighet enligt 3 kap. LL. Liksom hittills skall sålunda ägaren till ett luftfartyg svara för att hans luftfartyg är luftvärdigt och miljövärdigt när det används vid luftfart, och luftvärdigheten och miljövärdigheten skall stå under tillsyn av luftfartsverket. I kapitlet görs redaktionella ändringar. Vidare förordas att luftvärdighetsbevis skall kunna utfärdas inte endast för viss tid utan också tills vidare.

Utredningens förslag (avsnitt 5) överensstämmer i stort med mitt förslag.

Remissinstanserna godtar i allmänhet utredningens förslag. Luftfartsverket och luftfartsinspektionen föreslår vissa redaktionella justeringar.

Skälen för mitt förslag: I 3 kap. LL finns bestämmelser om luftfartygs luftvärdighet och miljövärdighet. Reglerna om luftvärdighet går tillbaka på annex 8 till Chicagokonventionen medan reglerna om miljövärdighet går

tillbaka på annex 16 del I som behandlar flygplansbuller. Bestämmelser om luftvärdighet och miljövårdighet finns också i 19–28 §§ LK.

Ägaren av ett luftfartyg svarar för att luftfartyget är luftvärdigt och miljövårdigt när det används vid luftfart. Om någon brukar ett luftfartyg i ägarens ställe är det dock brukaren som har ansvaret för luftvärdigheten och miljövårdigheten.

Utredningen diskuterar frågan huruvida den som hyr ett luftfartyg under längre tid skall betraktas som ägare i fråga om ansvaret för ett luftfartygs skötsel och dess skick när det används vid luftfart. Önskemål härom har framförts till utredningen. Utredningen pekar på att brukaren redan nu har ett ansvar för att luftfartyget är luftvärdigt när det brukas vid luftfart, och någon anledning att föreslå ändringar föreligger enligt utredningen inte. Jag delar utredningens uppfattning.

Ett luftfartyg skall undergå besiktning enligt vad regeringen eller luftfartsverket bestämmer och skall beträffande luftvärdigheten i övrigt vara underkastat tillsyn av luftfartsverket (3 kap. 2 § första stycket LL).

Besiktning och tillsyn av luftvärdigheten kan enligt 3 kap. 2 § andra stycket uppdras åt särskild sakkunnig eller myndighet inom eller utom riket. Utredningen föreslår att delegeringsmöjligheten skall utökas till att också avse tillbehör och reservdelar till luftfartyg och annan sådan utrustning för luftfartygen och de ombordvarande som har betydelse för säkerheten. Därtill föreslås med anledning av önskemål från luftfartsverket att luftfartsverket skall kunna uppdra åt andra att utfärda de föreskrifter som kan behövas i fråga om besiktningarna och tillsynen.

Jag har ingen erinran mot den föreslagna utvidgningen när det gäller tillsynen över reservdelar m. m.

Det föreslagna bemyndigandet för sakkunniga att utfärda föreskrifter rörande besiktningar och tillsyn blir, om föreskrifterna tar sikte på olika krav som därvid skall ställas beträffande bl. a. luftvärdighet m. m., enligt min mening att bedöma som en sådan delegering av normgivning som enligt regeringsformen inte är möjlig till andra än kommuner eller förvaltningsmyndigheter. Bemyndigandet bör därför begränsas till att avse endast själva besiktningen och tillsynen.

I likhet med utredningen förordar jag att ett luftvärdighetsbevis bör kunna utfärdas tills vidare och inte som f. n. endast för viss tid. Jag avser att senare föreslå en bestämmelse härom i luftfartsförordningen.

Utredningen föreslår bl. a. att den som äger ett luftfartyg eller den som brukar fartyget i ägarens ställe skall övervaka att fartyget är luftvärdigt (7 §). I förhållande till gällande rätt innebär formuleringen att det föreskrivna ansvaret inte formellt anknyts till att luftfartyget används vid luftfart. Ett sådant ansvar är enligt *luftfartsinspektionen* inte rimligt och paragrafen bör enligt inspektionen kompletteras med den begränsning i detta avseende den nu har. Jag delar inspektionens uppfattning (jfr prop. 1957: 69 s. 67).

Till vissa detaljfrågor återkommer jag i specialmotiveringen.

2.9 Bemanning, luftfartscertifikat

2.9.1 Författningsteknisk utformning

Mitt förslag: De grundläggande bestämmelserna om återkallelse av certifikat tas in i luftfartslagen. Förslaget innebär i förhållande till vad som gäller nu att ett flertal av de bestämmelser som nu finns i luftfarts-kungörelsen får sin motsvarighet i lag (4 kap. LL).

Utredningens förslag (avsnitt 6.2) överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna tillstyrker i allmänhet utredningens förslag.

Skälen för mitt förslag: I 4 kap. LL finns bestämmelser om luftfartygs bemanning och om luftfarts-certifikat. Bestämmelserna om certifikat i 3–9 §§ är allmänt hållna. Den närmare regleringen av bl. a. förutsättningarna för erhållande, förnyelse och återkallelse av certifikat finns i luftfarts-kungörelsen.

Utredningen diskuterar frågan om inte förutsättningarna för erhållande och återkallelse av certifikat bör regleras i lag i större utsträckning än vad som är fallet i dag. En jämförelse görs med körkortslagstiftningen. Körkortslagen (1977: 477) antogs sedan riksdagen år 1976 uttalat att det är väsentligt att de för den enskilde och från rättssäkerhets- och trafiksäkerhetssynpunkt mest betydelsefulla bestämmelserna tas in i en lag. Riksdagens uttalanden kan enligt utredningen sägas gälla också för motsvarande frågor på lufträttens område. De grundläggande bestämmelserna om erhållande och återkallelse av certifikat är, anför utredningen, betydelsefulla för den enskilde, och starka rättssäkerhetsskäl talar för att dessa bestämmelser tas in i en lag.

Under remissbehandlingen har *luftfartsinspektionen* pekat på att förändringen från ett fåtal, mycket övergripande lagregler med detaljreglering i författning av lägre dignitet till en utomordentligt detaljerad lagtext inte kan undgå att skapa risker för förbiseenden och hårda bindningar för framtiden. *Sveriges advokatsamfund* säger sig dela utredningens uppfattning att de grundläggande bestämmelserna om erhållande och återkallelse av certifikat är så betydelsefulla att de bör tas in i lag.

För egen del delar jag utredningens uppfattning att huvuddelen av bestämmelserna om luftfarts-certifikat bör tas in i lag. Jag återkommer i det följande till den närmare avgränsningen mellan vad som bör tas in i lagen och vad som kan tas in i en luftfartsförordning.

2.9.2 Villkoren för erhållande av certifikat m. m.

Mitt förslag: Förutsättningarna för erhållande av certifikat lämnas i princip oförändrade (4 kap. 6 § LL). Luftfartsverket får delegera sin examensrätt till exempelvis flygskola (4 kap. 18 § andra stycket LL). För antagande till utbildning för erhållande av luftfartscertifikat skall i princip gälla att det för sökanden har utfärdats ett s. k. elevtillstånd. En bestämmelse härom och regler om erhållande av tillstånd tas in i luftfartslagen. Reglerna ansluter till vad som gäller för erhållande av certifikat (4 kap. 5 § LL). En möjlighet införs till undantag från kravet på elevtillstånd i vissa fall.

Utredningens förslag (avsnitt 6.3) överensstämmer i princip med mitt förslag utom såvitt gäller möjligheten till undantag från kravet på elevtillstånd.

Remissinstanserna accepterar utredningens förslag.

Skälen för mitt förslag: Enligt 32 § LK får luftfarts-certifikat utfärdas eller förnyas för den som gjort sig känd för nykterhet och ordentlighet samt med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt får anses lämplig att inneha certifikat och som uppfyller de villkor i fråga om ålder, kunskaper, erfarenhet och skicklighet samt fysisk och psykisk lämplighet som luftfartsverket föreskriver. Villkor i fråga om fysisk och psykisk lämplighet skall bestämmas i samråd med socialstyrelsen.

Detaljerade bestämmelser om de olika krav som skall uppfyllas finns i Bestämmelser för civil luftfart – certifikatbestämmelser (BCL-C). Luftfartsverket utfärdar certifikat för dem som uppfyller de fastställda villkoren. Alla certifikat är tidsbegränsade och giltighetstiden varierar med typen av certifikat och med innehavarens ålder. Till grund för dessa bestämmelser ligger de krav på regelbundet återkommande medicinska undersökningar som finns i annex 1 till Chicagokonventionen.

Sökandens lämplighet som certifikatinnehavare prövas av luftfartsverket redan i samband med antagandet av förare och andra till utbildning. Beslut om antagning till utbildning kallas i dagligt tal *elevgodkännande*.

Enligt utredningen har det inte framförts någon kritik mot de krav som i dag ställs på den som söker certifikat. Utredningen föreslår inte heller några ändringar i dessa hänseenden.

Remissinstanserna har i princip godtagit ståndpunkten att förutsättningarna för erhållande av certifikat skall lämnas i princip oförändrade. Också jag delar den uppfattningen.

Certifikatprov

Luftfartsverket har hemställt, att verket får rätt att delegera genomförandet av det prov som görs med sökanden av ett certifikat för att kontrollera dennes kunskaper, det s. k. *certifikatprovet*. Enligt luftfartsverket kan det i verket inte finnas personal med kompetens att genomföra prov och kontroller på alla typer av luftfartyg. Det är därför nödvändigt att delegera examensrätten, och avsikten är att t. ex. flygskolor skall ges den rätten. Verket skulle då övergå till att kontrollera skolornas undervisning som helhet utan att gå in på varje elevs prestation (systemkontroll).

Utredningen menar att den föreslagna delegeringen kan förväntas medföra stora förenklingar, och utredningen tillstyrker därför förslaget. Av hänsyn till bl. a. trafiksäkerheten är det dock enligt utredningen väsentligt att en sådan möjlighet utnyttjas med försiktighet. Författningsmässigt föreslås den nya ordningen komma till uttryck dels i ett bemyndigande i luftfartslagen (4 kap. 18 § andra stycket), dels i en paragraf i en ny luftfartsförordning, vari det föreskrivs att luftfartsverket får anordna prov med sökanden för att utröna dennes kunskaper, erfarenhet och skicklighet och att verket får uppdra åt andra att genomföra provet. (33 §).

Kammarrätten i Jönköping har i anslutning till förslaget om delegering av examensrätten ifrågasatt om inte förslaget motiverar införandet av sanktionsbestämmelser mot flygskola som exempelvis ställer alltför låga krav för att godkänna sina elever. I övrigt har förslaget inte kommenterats under remissbehandlingen.

För egen del ser jag liksom utredningen stora fördelar i en möjlighet till delegering av verkets examensrätt till exempelvis flygskolor. En förutsättning är naturligtvis att verket innan sådan delegation sker försäkras sig om att proven anordnas på ett sådant sätt att flygsäkerheten inte äventyras. Med anledning av kammarrättens remissvar vill jag understryka att luftfartsverket naturligtvis måste genomföra sådana kontroller av examensverksamheten att man omedelbart kan frånta en skola dess examensrätt om kvaliteten på proven ger anledning befara att flygsäkerheten riskeras. Befogenhet för luftfartsverket att besluta om en sådan indragning följer av det föreslagna bemyndigandet för verket att uppdra åt andra att genomföra proven.

Bestämmelser i de nu angivna hänseendena kan som utredningen föreslår tas in dels i ett bemyndigande i luftfartslagen, dels i en ny luftfartsförordning. Beträffande den närmare utformningen av en bestämmelse i lagen om certifikatprov återkommer jag i specialmotiveringen (4 kap. 18 §).

Elevtillstånd

Luftfartsverket har framfört önskemål om att begreppet elevgodkännande skrivs in i författning. Utredningen förordar också att så sker, men föreslår att man i stället för termen elevgodkännande använder termen elevtillstånd. Enligt utredningens förslag skall elevtillstånd ges bara till den

som med hänsyn till sin ålder och sina personliga förhållanden kan anses lämplig att inneha certifikat. Vid prövningen skall beaktas om sökanden är känd för nykterhet och ordentlighet och om det kan antas att han kommer att visa det ansvar och omdöme som krävs av en certifikatinnehavare. Vid prövningen av de medicinska förhållandena skall sökandens fysiska och psykiska lämplighet beaktas. Innehav av ett giltigt elevtillstånd skall vara en förutsättning för att luftfarts-certifikat skall utfärdas. Elevtillståndet skall gälla under viss tid och får förnyas om sökanden vid tiden för ansökan om sådan förnyelse uppfyller kraven.

Utredningen föreslår att luftfartsverket ges möjlighet att från socialnämnd inhämta upplysningar angående en sökandes eller certifikatinnehavares nykterhetsförhållanden. En bestämmelse härom föreslås upptagen i 4 kap. 21 § andra stycket LL.

Luftfartsinspektionen anser att utredningens förslag inte tillräckligt tydligt ger vid handen att elevtillstånd skall vara obligatoriskt för var och en som påbörjar flygutbildning. Inspektionen menar vidare att elevtillståndet i vissa fall inte fyller någon funktion och det därför måste finnas möjlighet till avsteg från den stelbenta huvudregeln om obligatoriskt elevtillstånd. Luftfartsverket bör därför få medge undantag från kravet på elevtillstånd, och en bestämmelse därom bör införas i lagen. Inspektionen ifrågasätter vidare det av utredningen föreslagna kravet på svenskt medborgarskap för att få elevtillstånd. Inspektionen tar också upp frågan om undantag från kravet på elevtillstånd då en innehavare av utländskt certifikat begär att få detta utbytt mot ett svenskt. Här går det enligt inspektionen inte att upprätthålla kravet på elevtillstånd.

För egen del konstaterar jag att s. k. elevgodkännande f. n. är obligatoriskt för den som vill genomgå utbildning för certifikat. Vid sådant förhållande är det naturligt att de grundläggande reglerna om sådant godkännande liksom de grundläggande reglerna i övrigt om erhållande av luftfarts-certifikat tas in i lag. I enlighet med vad utredningen har föreslagit bör godkännandet i lagen betecknas elevtillstånd.

Jag kan i huvudsak ansluta mig till utredningens förslag beträffande elevtillstånd. Som luftfartsinspektionen påpekar kan elevtillståndet fungera som ett förhandsbesked till eleverna rörande deras möjligheter att få certifikat, och dyrbar utbildning som inte leder till certifikat kan därigenom förhindras. Det bör, som luftfartsinspektionen och överbefälhavaren anför, finnas möjlighet till undantag från kravet på elevtillstånd. Luftfartsverket bör få medge sådant undantag när ett krav på tillstånd inte har någon funktion att fylla. Förutsättningarna bör anges i lagen. Beträffande motiven för mina förslag i den nu aktuella delen i övrigt hänvisar jag till specialmotiveringen (4 kap. 5 §).

2.9.3 Certifikatens giltighetstid, förnyelse

Mitt förslag: Liksom hittills skall luftfartscertifikat utfärdas för viss tid. Det skall också i enlighet med vad som gäller f. n. kunna förnyas efter prövning av sökandens fysiska och psykiska lämplighet. Bestämmelser i nu angivna hänseenden tas in i luftfartslagen (4 kap. 4 och 8 §§).

Utredningens förslag (avsnitt 6.4) överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: De remissinstanser som uttalar sig i frågan om giltighetstiden och om förnyelse accepterar med ett undantag utredningens förslag.

Skälen för mitt förslag: Ett flygcertifikat har en begränsad giltighetstid som varierar beroende på såväl innehavarens ålder som vilken typ av certifikat det är frågan om. Närmare bestämmelser i detta avseende finns i BCL-C. När giltighetstiden för ett certifikat har gått ut kan innehavaren ansöka om *förnyelse*. Han kan då ha skyldighet att ge in ett nytt lämplighetsintyg, och han skall genomgå en ny undersökning angående sin fysiska och psykiska lämplighet. Dessutom skall han visa att han fyller kraven på erfarenhet och flygträning. För att certifikat skall förnyas krävs att innehavaren uppfyller de villkor som gäller vid ansökningen om förnyelse.

Enligt utredningens mening skulle systemet med de administrativa sanktionerna bli klarare och mera enhetligt om ett utfärdat certifikat gällde under obegränsad tid så länge det inte var återkallat. Med hänsyn till att det är tveksamt om en sådan ordning är förenlig med Chicagokonventionen och till att ett stort antal återkallelseförfaranden skulle behöva inledas mot sådana certifikatinnehavare som annars låter sina certifikat förfalla har utredningen stannat för att certifikaten även i fortsättningen bör ha en *begränsad giltighetstid*.

De säkerhetsskäl som motiverar en ingående prövning av sökandens lämplighet som certifikatinnehavare gör sig enligt utredningen gällande med samma styrka när det gäller frågan om *förnyelse av certifikat*.

Luftfartsinspektionen har under remissbehandlingen understrukit att certifikatens begränsade giltighetstid inte utgör något hinder för förenklningar i certifikathanteringen. *Allmänflygföreningen* anser däremot att certifikaten inte behöver begränsas till viss tid. Certifikatets giltighetstid bör enligt föreningen i stället kopplas till läkarintyget.

Jag delar utredningens uppfattning.

I fråga om den närmare utformningen av reglerna återkommer jag i specialmotiveringen (4 kap. 4 och 8 §§).

2.9.4 Återkallelsegrunderna

Mitt förslag: Grunderna för återkallelse anges i luftfartslagen. Bl. a. skall ett certifikat kunna återkallas om innehavaren eller sökanden underlåter att efterkomma föreläggande om certifikatkontroll eller inte längre uppfyller de krav som gäller för certifikatet. För övrigt ansluter förslaget nära till vad som f. n. gäller enligt luftfartskungörelsen (4 kap. 9 § LL).

Utredningens förslag (avsnitt 6.5) överensstämmer i princip med mitt förslag.

Remissinstanserna accepterar i allmänhet utredningens förslag. Vissa alternativa förslag och avvikande synpunkter framförs dock.

Skälen för mitt förslag: Ett certifikat kan enligt 4 kap. 6 § LL återkallas om innehavaren begår någon förseelse i tjänsten eller av betydelse för denna eller om han annars inte uppfyller de villkor som gäller för tjänsten.

Närmare bestämmelser om återkallelse av ett certifikat finns i 38 § LK. Bland återkallelsegrunderna anges berusning i tjänsten, visad uppenbar likgiltighet för andra, upprepade förseelser mot gällande bestämmelser, grovt åsidosättande av säkerhetsföreskrifter, onyktert levnadssätt och medicinska skäl. Det finns inte någon allmän återkallelsegrund beträffande den som inte uppfyller kraven för utfärdande av certifikat. Ett certifikat får inte återkallas på grund av en straffbar gärning förrän ett lagakraftvunnet avgörande finns om inte den misstänkte oavsett utgången i ansvarsfrågan får anses olämplig att utöva den verksamhet certifikatet gäller. Luftfartsverket kan i stället meddela ett interimistiskt beslut om certifikatets sätande ur kraft.

Enligt utredningen har de materiella reglerna om luftfartslagstiftningens sanktionssystem inte kritiserats mera ingående. Utredningen har dock funnit att reglerna bör kompletteras i några hänseenden för att det skall bli möjligt att ingripa i de fall då detta är nödvändigt från säkerhetssynpunkt. En certifikatinnehavares underlåtenhet att efterkomma föreläggande om certifikatkontroll föreslås sålunda kunna leda till att certifikatet återkallas.

Vidare föreslås att återkallelsegrunderna kompletteras med en generell bestämmelse om att certifikatet skall återkallas om innehavaren inte längre uppfyller de krav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet som gäller för utfärdande av elevtillstånd.

Slutligen föreslår utredningen att återkallelse på grund av brott skall kunna ske endast om lagakraftvunnen dom om brottet föreligger.

Luftfartsinspektionen föreslår inrättande av ytterligare en återkallelsegrund som tar sikte på att innehavaren inte uppfyller fastställda krav i fråga om kunskaper, erfarenhet och skicklighet. *Kammarrätten i Jönköping* och *Sveriges advokatsamfund* har redaktionella synpunkter på den av utred-

ningen föreslagna uppräknigen av återkallelsegrunder. *Svensk pilotförening* tar avstånd från tvångsmässiga psykologiska tester och kontroller avseende yrkesutövande piloters funktionsförmåga.

För egen del kan jag i stort acceptera den uppläggning av återkallelsegrunderna som utredningen har föreslagit. Jag förordar dock delvis på grund av påpekanden under remissbehandlingen vissa justeringar i utredningens förslag. De närmare motiven för mina förslag återkommer jag till i specialmotiveringen (4 kap. 9 §).

2.9.5 Tiden för återkallelse, m. m.

Mitt förslag: En återkallelse av luftfartscertifikat sker alltid för certifikatets återstående giltighetstid. Vid återkallelse på grund av missköttsamhet fastställs en tid som måste förflyta innan nytt certifikat får utfärdas. Någon särskild beteckning för den tiden införs inte (4 kap. 7, 9 och 14 §§ LL).

Utredningens förslag (avsnitt 6.6) överensstämmer i sak med mitt förslag. Den tid som skall förflyta innan nytt certifikat efter återkallelse får utfärdas betecknas spärrtid.

Remissinstanserna har i allmänhet inte någon erinran mot utredningens förslag. Ett par instanser vänder sig mot användningen av beteckningen spärrtid.

Skälen för mitt förslag: Återkallelse kan f. n. ske för viss tid, tills vidare eller för den återstående giltighetstiden.

Enligt 39 § LK kan en certifikatinnehavare, vars certifikat har blivit återkallat för den återstående giltighetstiden av annat än medicinska skäl, inte få ett nytt certifikat förrän efter en viss bestämd tid. Denna tid varierar beroende på grunden för återkallelsen.

Om återkallelsen beror på att innehavaren har varit berusad i tjänsten eller visat grov oaktsamhet eller uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom får ett nytt certifikat inte utfärdas förrän två år efter återkallelsen. I övriga fall är tiden ett år. Om det finns synnerliga skäl till det får tiderna bestämmas till ett år respektive tre månader.

Utredningen har övervägt om det finns behov av olika former av återkallelse eller om det skulle räcka med en. Denna skulle i så fall närmast ha karaktären av återkallelse tills vidare.

Enligt utredningens mening är det av säkerhetsskäl väsentligt att man får tillfälle att noga pröva lämpligheten hos den person, vars certifikat tidigare har återkallats när denne ånyo önskar få ett certifikat. Att redan i samband med återkallelsen slå fast att innehavaren är lämplig att ha ett certifikat

efter en viss bestämd tid kan enligt utredningen vara vanskligt, och den prövningen bör därför göras först när denna tid har förflutit.

Utredningen pekar vidare på att återkallelse av ett certifikat för viss tid mera har karaktären av en straffrättslig sanktion än av en administrativ åtgärd, betingad av trafiksäkerhetsskäl.

Utredningen föreslår med hänvisning till det anförda att möjligheten att återkalla ett certifikat för viss tid skall upphävas.

De två andra formerna för återkallelse, återkallelse tills vidare och återkallelse för den återstående giltighetstiden, bör enligt utredningens mening slås samman till en enda, benämnd återkallelse. Denna åtgärd kan då, anför utredningen, varieras med hänsyn till grunden för beslutet. Om återkallelsen grundas på medicinska skäl bör ett nytt certifikat kunna utfärdas när det medicinska hindret har upphört om de övriga förutsättningarna för att få ett certifikat är uppfyllda. I dessa fall bör det inte i samband med återkallelsen bestämmas någon viss tid som måste förflyta mellan återkallelsen och utfärdandet.

Om återkallelsen däremot grundar sig på att innehavaren har begått en brottslig gärning eller att han på grund av ett onyktert levnadssätt eller andra personliga förhållanden bedöms som olämplig kan man enligt utredningen redan vid beslutet om återkallelse konstatera att en viss tid kommer att behöva förflyta innan frågan om lämpligheten kan avgöras igen. Innehavaren bör i dessa fall tillåtas att söka ett nytt certifikat först sedan en viss bestämd tid har förflutit.

Utredningen föreslår att den tid som måste förflyta mellan återkallelsen och utfärdandet av ett nytt certifikat kallas spärrtid, samt att den nuvarande ett- och tvåårsgränsen behålls.

Enligt utredningen bör spärrtid bestämmas inte bara vid återkallelser. Så bör ske också om en ansökan om elevtillstånd eller en ansökan om förnyelse inte kan bifallas på grund av sökandens personliga förhållanden.

Slutligen föreslår utredningen en möjlighet att sätta ned spärrtiden om några nya omständigheter inträffar eller kommer fram efter det lagkraftvunna avgörandet. Det skall dock finnas synnerliga skäl för en nedsättning. Spärrtiden skall inte få sättas ned så mycket att minimitiderna underskrids.

Utredningens förslag om återkallelsetid och spärrtid har föranlett synpunkter från flera remissinstanser. *Kammarrätten i Jönköping* anser att det kan synas inkonsekvent att införa skilda system beträffande spärrtid och återkallelse när det gäller så närliggande områden som körkort- och luftfartslagstiftningen. *Kammarrätten* pekar dock på att återkallelse för viss tid mera har karaktär av en straffrättslig sanktion än av administrativ åtgärd och att säkerhetsskäl torde ha haft en större betydelse i samband med återkallelse av luftfarts-certifikat än vid återkallelse av körkort. *Kammarrätten* avstyrker förslaget att införa termen spärrtid. Ordet är enligt *kammarrätten* snarast missvisande; det är inte fråga om en spärrtid av

samma slag som den som förekommer i körkortslagstiftningen. Enligt kammarrätten bör man välja termen "lågsta väntetid" eller avstå från någon särskild beteckning. Också länsrätten i Östergötlands län föreslår på liknande skäl termen "väntetid" som beteckning på det som utredningen benämner "spärrtid".

För egen del delar jag, liksom de remissinstanser som har uttalat sig i frågan, utredningens uppfattning att återkallelse alltid bör ske för den återstående giltighetstiden. Jag ansluter mig också till uppfattningen att man vid återkallelse vid misskötsamhet bör sätta ut en tid inom vilken nytt elevtillstånd eller luftfarts-certifikat inte får utfärdas. Jag kan också acceptera den ordning för fastställande av sådan tid som utredningen har föreslagit.

Jag delar kammarrättens och länsrättens uppfattning att termen spärrtid, som här har en annan innebörd än i körkortslagstiftningen, inte bör användas i detta sammanhang. Enligt min mening saknas anledning att ge den tid som avses en särskild beteckning.

2.9.6 Varning och erinran

Mitt förslag: För de fall då en återkallelsegrund föreligger på grund av misskötsamhet skall i stället för återkallelse kunna meddelas *varning*. En förutsättning härför är att varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Ett beslut om varning får överklagas. Om det inte finns tillräckliga skäl för återkallelse eller varning skall innehavaren av luftfartsverket *erinras* om de krav som gäller. Ett sådant beslut får inte överklagas (4 kap. 15 § LL).

Utredningens förslag (avsnitt 6.7) överensstämmer i princip med mitt förslag.

Remissinstanserna har inte någon erinran mot utredningens förslag. *Svensk pilotförening* berör frågor kring registrering av varning respektive erinran samt om förhållandet mellan erinran, varning och återkallelse.

Skälen för mitt förslag: Förutom återkallelse av certifikat finns ytterligare en administrativ sanktion mot en certifikatinnehavare, nämligen varning. Luftfartsverket kan sålunda enligt 41 § LK meddela varning om innehavaren har visat sig mindre lämplig för den tjänst som certifikatet avser men det inte finns tillräckliga skäl för att återkalla certifikatet.

Enligt utredningens mening bör varning användas då en återkallelsegrund i och för sig föreligger men det framstår som tillräckligt med en mindre långtgående åtgärd. För att markera att varning är en allvarlig åtgärd bör – menar utredningen – en förutsättning för meddelande av en sådan vara att en viss angiven återkallelsegrund är för handen. Detta

innebär en skillnad mot vad som gäller i dag, eftersom det nu räcker med att det föreligger någon omständighet som är ägnad att minska tilltron till certifikatinnehavarens lämplighet. Utredningen föreslår vidare att beslut om varning skall kunna överklagas; det nuvarande fullföljdsförbudet föreslås upphävt.

Då en företagen utredning utvisar att det visserligen saknas tillräckliga skäl för en återkallelse eller en varning men att det finns anledning att göra certifikatinnehavaren uppmärksam på de krav som ställs på honom skall han, enligt vad utredningen föreslår, i likhet med vad som nu gäller kunna erinras om dessa krav. Ett sådant beslut föreslås få beteckningen *erinran*; det bör enligt utredningen inte kunna överklagas.

Luftfartsinspektionen har uttalat att det av utredningen föreslagna ingripandet mot en certifikatinnehavare i form av erinran kommer att få det resultatet att antalet varningar reduceras utan att flygsäkerhetseffekten förloras eller minskas. Genom att beslut om erinran får ankomma på luftfartsverket kommer enligt inspektionen belastningen på domstolarna och den enskilde att reduceras. Den föreslagna formen av ingripande välkomnas därför av inspektionen. Enligt inspektionen bör erinran kunna meddelas också mot innehavare av elevtillstånd.

Utredningens förslag om varning och erinran har i övrigt inte föranlett några särskilda uttalanden under remissbehandlingen.

Jag ansluter mig i princip till utredningens förslag. Beslut om erinran bör också kunna meddelas innehavare av elevtillstånd. Beträffande lagtekniska frågor återkommer jag i specialmotiveringen (4 kap. 15 §).

I fråga om vilken myndighet som skall fatta beslut i dessa frågor återkommer jag i det följande (avsnitt 2.9.8).

2.9.7 Försättande ur kraft och omhändertagande

Mitt förslag: Ett luftfartscertifikat kan försättas ur kraft i avvaktan på ett slutligt avgörande i återkallelsefrågan. Beslut härom skall kunna meddelas vid samtliga återkallelsegrunder. Ingen begränsning införs i tiden för beslutets giltighetstid. De nuvarande möjligheterna att omhänderta ett certifikat behålls i princip oförändrade (4 kap. 12, 16 och 17 §§).

Utredningens förslag (avsnitt 6.8) överensstämmer i stort med mitt förslag. Beslut om försättande ur kraft skall dock kunna meddelas endast då återkallelse övervägs på grund av certifikatinnehavarens personliga förhållanden. För det fall då återkallelse aktualiseras på grund av brottslig gärning föreslås en begränsad giltighet för beslut om försättande ur kraft.

Remissinstanserna har med vissa detaljmärkningar accepterat utredningens förslag.

Skälen för mitt förslag: Ett certifikat kan *försättas ur kraft* intill dess frågan om återkallelse har prövats om det finns anledning att anta att innehavaren har begått en förseelse i eller av betydelse för tjänsten eller om han i övrigt inte uppfyller de villkor som gäller för tjänsten (4 kap. 6 § LL).

Om en certifikatinnehavare t. ex. har varit så påverkad av alkohol eller andra medel att han inte har kunnat fullgöra sin tjänst på ett betryggande sätt kan certifikatet *omhändertas* (42 § LK). Detsamma gäller om certifikatinnehavaren har visat grov oaktsamhet eller uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom eller om han på grund av sjukdom e. d. har förlorat förmågan att fullgöra sin tjänst utan fara för trafiksäkerheten.

Utredningen pekar på att när något inträffar som kan leda till en återkallelse av ett certifikat så kan ett beslut i återkallelsefrågan aldrig ges omgående. Viss tid förflyter sålunda alltid tills ärendet blir slutligt prövat. Enligt utredningen bör det därför som hittills vid vissa återkallelsegrunder finnas möjlighet att meddela någon form av interimistiskt beslut.

Utredningen föreslår inte någon ändrad terminologi. Termen "försättande ur kraft" föreslås sålunda vara kvar.

Utredningen anser vidare att de nuvarande reglerna om vid vilka återkallelsegrunder som *försättande ur kraft* skall kunna komma i fråga bör behållas. De nya grunder för återkallelse som utredningen föreslår är enligt utredningen inte av den karaktären att de bör kunna medföra möjligheter till beslut om *försättande ur kraft*.

Eftersom ett slutligt beslut om återkallelse på grund av brott enligt utredningens förslag inte skall få meddelas förrän det har avgjorts om brott föreligger kan ett certifikat vara *försatt ur kraft* i avvaktan på brottmålsdomen längre än den – enligt utredningens terminologi – s. k. spärrtiden som skall bestämmas vid den slutliga återkallelsen. För att förhindra detta bör enligt utredningen giltighetstiden för sådana interimistiska återkallelsebeslut, som grundar sig på misstankar om brott, begränsas enligt det som gäller för ordinarie spärrtid.

Om ett certifikat har varit *försatt ur kraft* under så lång tid att tidsfristerna angående spärrtid har iakttagits bör det enligt utredningen också finnas en möjlighet att, när frågan om återkallelse slutligen avgörs, bestämma att något ytterligare certifikatingripande inte skall ske.

Möjligheten att omhänderta ett certifikat bör enligt utredningen kvarstå.

Kammarrätten i Jönköping föreslår att ett luftfarts-certifikat skall kunna sättas ur kraft också vid den återkallelsegrund som utredningen har tagit upp i 4 kap. 9 § 7, nämligen om innehavaren inte längre uppfyller de krav på fysisk och psykisk lämplighet som gäller för utfärdande av elevtillstånd. Enligt kammarrätten saknas anledning att göra skillnad mellan den situationen och 4 kap. 9 § 6 som avser minskade förutsättningar att fullgöra den tjänstgöring som certifikatet avser. Det behövs enligt kammarrätten interimistiska åtgärder innan utredningen har blivit färdig. Kammarrätten har också erinringar mot den av utredningen föreslagna regeln om begränsning

av beslutets giltighetstid då det grundas på misstanke om brott. Även länsrätten i Östergötlands län har synpunkter på giltighetstiden av ett beslut om denna tid.

För egen del ansluter jag mig till utredningens uppfattning att det behövs någon form av interimistiskt beslut om återkallelse av certifikat i avvaktan på att frågan prövas slutligt. Institutet försättande ur kraft motsvaras inom körkortslagstiftningen av återkallelse tills vidare enligt 19 § körkortslagen. Enligt min mening skulle det i och för sig ligga nära till hands att använda samma terminologi i luftfartslagen som i körkortslagen. Utredningen har emellertid stannat för att inte föreslå någon ändring i detta avseende. Uttrycket är inarbetat inom luftfartslagstiftningen och jag anser mig därför kunna ansluta mig till utredningen i den frågan.

När det sedan gäller frågan om i vilka situationer försättande ur kraft skall ske anser jag att bestämmelserna på motsvarande sätt som i körkortslagstiftningen bör vara sådana att interimistiskt beslut skall kunna meddelas i samtliga de fall då det på sannolika skäl kan antas att certifikatet skall återkallas. Jag återkommer närmare till dessa frågor vid behandlingen av förfarandereglererna.

Jag kan inte dela utredningens uppfattning att en begränsning i tiden för försättande ur kraft måste göras i de fall då den ifrågasatta återkallelsen grundas på brottslig gärning. Intresset av att den som kan ha gjort sig skyldig till sådan gärning inte betros med certifikat i avvaktan på slutligt beslut i återkallelsefrågan får enligt min mening ta över de intressen som utredningen anför till stöd för sitt förslag. Mot en bestämmelse av den art som utredningen föreslagit talar också de oklarheter rörande innebörden av bestämmelsen som under remissbehandlingen har berörts av kammarrätten i Jönköping. Om länsrätten innan återkallelsefrågan slutligt avgörs finner att sannolika skäl för återkallelse inte längre föreligger kan länsrätten upphäva beslutet. Någon särskild bestämmelse härom behövs enligt min mening inte.

2.9.8 Förfarandet vid certifikatåterkallelse m. m.

Mitt förslag: Prövningen av de administrativa sanktionerna mot innehavare av luftfartscertifikat och elevtillstånd, återkallelse och varning överflyttas från luftfartsverket till domstol och prövas i första instans av länsrätten i Östergötlands län. Domstolsprövning skall ske även då återkallelsen grundas på medicinska skäl. Luftfartsverket får dock i sådana fall besluta om s. k. operativa begränsningar i certifikatet. Beslut om erinran meddelas av luftfartsverket.

Frågan om förnyelse av ett certifikat upptas av luftfartsverket. Verkets beslut överklagas hos kammarrätten.

Utredningens förslag (avsnitt 6.9): I princip överflyttas de administrativa sanktionerna till domstol. När det gäller återkallelse på grund av medicinska skäl avgörs de av luftfartsverket. Luftfartsverket skall meddela beslut om förnyelse. Om verket överväger att vägra förnyelse får frågan hänskjutas till länsrätt.

Remissinstanserna: Under remissbehandlingen har flera remissinstanser haft synpunkter på utredningens förslag. Utfallet har varit blandat.

Skälen för mitt förslag: Luftfartsverket har överinseendet över flygsäkerheten för den civila luftfarten. Ärendena handläggs hos verket av luftfartsinspektionen. Chefen för luftfartsinspektionen avgör bl. a. frågor om fastställande av säkerhetsnormer för den civila luftfarten och frågor om tillsyn över efterlevnaden av dessa normer.

Luftfartsverket fastställer de närmare villkoren för erhållande av certifikat och behörighetsbevis, prövar om de fastställda villkoren är uppfyllda, meddelar bestämmelser om utbildningen för certifikat och prövar frågan om antagning till utbildningen. Om sökanden uppfyller alla fastställda krav utfärdas ett certifikat eller behörighetsbevis av luftfartsverket.

Genom sina flygtrafikledningsorgan, som har skyldighet att anmäla händelser som innebär avvikelser från de gällande bestämmelserna, får verket fortlöpande kännedom om även de mindre olyckorna och olyckstillbudena. Verket utreder sedan saken och fattar beslut om administrativa sanktioner samt anmäler vissa överträdelser till polisen eller åklagaren.

Beslut om återkallelse – och om försättande ur kraft och varning – meddelas av luftfartsverket.

Beslut om omhändertagande av certifikat meddelas av åklagaren, polisen eller chefen för en allmän flygplats. Ett sådant beslut skall omgående underställas luftfartsverket, som har att pröva om certifikatet skall återkallas, försättas ur kraft eller återlämnas till innehavaren.

Luftfartsverkets beslut om återkallelse av certifikat och om försättande av certifikat ur kraft kan överklagas av certifikatinnehavaren. Beslut om varning kan inte överklagas. Talan mot besluten förs hos kammarrätten i Jönköping. Över kammarrättens avgörande kan certifikatinnehavaren besvära sig hos regeringsrätten. Luftfartsverket har däremot inte talerätt för de fall då kammarrätten t. ex. upphäver ett beslut om återkallelse.

Allmänt om förfarandet

Utredningen redogör i sitt betänkande (s. 86–88) för den kritik som i olika sammanhang har riktats mot förfarandet vid beslut om administrativa sanktioner. Bl. a. har justitiekanslern (JK) år 1975 gett uttryck för uppfattningen att sanktionssystemet inte är ändamålsenligt. Enligt JK finns det anledning överväga om det är lämpligt att behålla den rådande ordningen med luftfartsinspektionen som ansvarig för såväl en stor del av de gällande

bestämmelserna som övervakningen av dem och beivrandet av förseelser, inklusive indragning m. m. av certifikat.

Enligt *utredningen* kan kritiken mot att luftfartsinspektionen innehar många roller sägas ha visst fog för sig från rättssäkerhetssynpunkt. Redan det faktum att verket har alla de tidigare nämnda funktionerna är enligt utredningen tillräckligt för att tvekan om systemets lämplighet skall uppstå.

Utredningen har också förståelse för den kritik som luftfartsverket fört fram mot att verket inte alltid får tillfälle att utveckla sina synpunkter när högre rätt skall pröva ett beslut om t. ex. återkallelse av certifikat och mot att verket inte har talerätt mot kammarrättens domar.

De olägenheter i det nuvarande förfarandet som har lett till kritiken kan man enligt utredningen komma till rätta med om beslutanderätten i vissa frågor om certifikat förs över till en domstol.

Utredningen erinrar i sammanhanget om att frågor om bl. a. återkallelse av körkort tidigare handlades av länsstyrelsen och att de – bl. a. på grund av kritik av samma slag som den nu aktuella – fördes över till länsrätt när denna domstol tillskapades. Som motiv till ändringen angavs att frågor om återkallelse av körkort utan tvekan var av sådan beskaffenhet att de borde prövas av domstol och att det var en naturlig följd av den beslutade omorganisationen av länsförvaltningen att sådana frågor hänfördes till länsrättens kompetensområde.

Utredningen menar att om det slutliga avgörandet i fråga om administrativa sanktioner gentemot certifikatinnehavare vilar på en domstol i stället för på den myndighet som utfärdar föreskrifter och utreder brott mot dessa föreskrifter så kan rättssäkerhetskraven anses bli bättre tillgodosedda.

Utredningen föreslår med hänsyn till det nu sagda att beslutanderätten i frågor om administrativa sanktioner – återkallelse av certifikat, varning etc. – *i princip överförs från luftfartsverket till domstol.*

I fråga om vilka ärenden som skall avgöras av domstol och vilka som även i fortsättningen skall ankomma på luftfartsverket förefaller det enligt utredningen rimligt att gränsdragningen görs på ett sådant sätt att domstolen inte får fler mål än som föranleds av syftet med de föreslagna ändringarna; de kunskaper och den erfarenhet som finns hos luftfartsverket i de frågor det här rör sig om bör också tas till vara genom att verket får behålla en del av beslutanderätten.

Förslaget om överförande till domstol av de administrativa sanktionerna har i princip accepterats av de remissinstanser som yttrat sig i frågan.

Enligt min mening finns det otvivelaktigt hos luftfartsinspektionen kunskaper och erfarenheter som måste utnyttjas vid prövningen av frågor om administrativa sanktioner mot certifikatinnehavare som av olika skäl inte längre bör betros med certifikat. Samtidigt är det naturligtvis från rättssäkerhetssynpunkt önskvärt att frågor av denna art, som för den enskilde kan ha väl så stor betydelse som körkortsinnehav, slutligen prövas av

organ som är fristående från den myndighet som har tillsynen över flygverksamheten i övrigt. Erfarenheterna från den ordning som gäller för körkortsmålen är goda, och jag delar därför liksom de flesta remissinstanser som uttalat sig i frågan utredningens uppfattning att prövningen i princip bör överflyttas från luftfartsverket till domstol.

Förfarandet vid återkallelse på medicinska grunder m. m.

Vid de diskussioner som utredningen har fört med luftfartsinspektionen i fråga om de administrativa sanktionerna har från inspektionens sida framförts att beslutanderätten vid återkallelser på medicinska – fysiska och psykiska – grunder inte bör överföras till domstol. Inspektionen har pekat på att utredningsmaterialet i dessa ärenden ofta är mycket omfattande och att avgörandena är komplicerade och inte sällan utgörs av kompromisser och lösningar i det enskilda fallet.

Inspektionen har också för utredningen poängterat att den kritik som har riktats mot förfarandet vid de administrativa sanktionerna inte har gällt återkallelser av *medicinska* skäl. Luftfartsverket anlitar vid behandlingen av frågor om en certifikatinnehavares fysiska och psykiska lämplighet högt kvalificerad medicinsk/psykiatrisk expertis, som utses av socialstyrelsen. Verkets flygöverläkare, som har ingående kännedom om de flygoperativa betingelserna, deltar i behandlingen. Avgörandet träffas av chefen för luftfartsinspektionen efter föredragning, då såväl flygöverläkaren som juridiskt och tekniskt-operativt sakkunniga personer är närvarande. Vid föredragningen sker ofta ingående diskussioner. Enligt luftfartsinspektionen skulle en sådan handläggning te sig näst intill orimlig i en domstol. Muntliga domstolsförhandlingar med alla experterna närvarande är inte alltid möjliga, särskilt med tanke på att besluten ofta behöver fattas med ett minimum av tidsutdräkt. Alternativet till en muntlig förhandling är att en utförlig dokumentation presenteras i ett för domstolen acceptabelt skick. Om detta skulle behöva göras i alla de fall när en återkallelse aktualiseras av medicinska skäl skulle systemet enligt de översiktliga beräkningar som har gjorts av luftfartsinspektionen bli mycket resurskrävande.

Utredningen delar luftfartsverkets bedömning; att låta inspektionen i varje enskilt fall överlämna hela det komplicerade underlaget för bedömningen till en domstol med begäran att domstolen skall fatta själva beslutet skulle leda till ett opraktiskt och resurskrävande förfarande. Något påtagligt behov från rättssäkerhetssynpunkt av en överflyttning av prövningen till domstol torde enligt utredningen inte heller föreligga i dessa fall, och utredningen förordar därför att frågor om certifikatåterkallelse på medicinska grunder ligger kvar hos luftfartsverket medan övriga återkallelsefrågor bör prövas av domstol.

Förslagen har föranlett ett flertal synpunkter under remissbehandlingen.

Domstolsverket avstyrker förslaget. Om det skall vara någon mening med att flytta över prövningen av certifikatåterkallelse på domstol måste

detta enligt domstolsverket gälla även sådana återkallelser som sker på medicinska grunder. Från de synpunkter som domstolsverket har att beakta finns det emellertid inte skäl att ta i anspråk de hårt arbetsbelastade länsrätternas resurser med dessa mål. Enligt domstolsverkets mening finns det inte skäl att flytta överprövningen av andra återkallelsefrågor eller frågor om varning till länsrätt eftersom målen blir så få.

Luftfartsinspektionen menar att om man av principiella skäl accepterar utgångspunkten att certifikatåterkallelse och varning inte bör beslutas av luftfartsverket så är utredningens förslag i huvudsak lämpligt utformat. Särskilt viktigt är enligt luftfartsinspektionen att beslutanderätten i medicinska certifikatärenden ligger kvar på luftfartsverket.

Kammarrätten i Jönköping anser inte att de skäl som anförts för att återkallelse på medicinska grunder alltjämt skall beslutas av luftfartsverket är övertygande. Eftersom en mycket stor andel av ärendena rörande certifikatåtgärder med det föreslagna systemet alltjämt skulle komma att avgöras av luftfartsverket skulle enligt kammarrätten den förordade principiella ändringen i systemet inte få något mera märkbart genomslag. Kammarrätten har vid flera tillfällen kunnat iaktta att de mål, i vilka åtgärder har motiverats av medicinska skäl, har varit från rättssäkerhetssynpunkt ömtåliga. *Länsrätten i Östergötlands län* har samma mening som kammarrätten och hävdar att starka rättssäkerhetsskäl talar för att också återkallelse på medicinska grunder skall beslutas av länsrätt och inte av luftfartsverket. Också *Sveriges advokatsamfund* pekar på att utredningen i mål om återkallelse av medicinska skäl inrymmer viktiga rättssäkerhetsfrågor.

Helikopterföretagens riksförbund är också kritiskt till förslaget när det gäller återkallelse på medicinska grunder. *KSAK*, som accepterar de praktiska skälen för en ordning där luftfartsverket har kvar beslutanderätten i dessa frågor, menar att rättssäkerheten för den enskilde inte är helt tillfredsställande vid detta förfarande. Enligt *KSAK* bör bestämmelserna kompletteras med regler om förhandsbesked.

Också *SAS/LIN* förordar att prövningen av återkallelse av medicinska skäl överförs till domstol.

Enligt min mening är det, med de principiella utgångspunkter som över huvud taget motiverar en överflyttning, svårt att generellt undanta sådana återkallelser som sker på medicinsk grund. En relativt stor remissopinion har också gett uttryck för uppfattningen att sådana återkallelser, liksom de övriga, bör prövas av domstol. Utredningens förslag att de också i fortsättningen skall prövas av luftfartsverket har lagts fram med hänsyn till de invändningar, främst av praktisk art, som luftfartsinspektionen under hand har fört fram till utredningen. Dessa invändningar har onekligen mycket goda skäl för sig. Vad som förefaller särskilt olyckligt är om en ny ordning skulle försvåra eller omöjliggöra de kompromisser och lösningar i de enskilda fallen som f. n. ofta görs efter en behandling hos luftfartsinspektionen med anlåtande av kvalificerad medicinsk och psykiatrisk expertis.

Resultatet blir ofta s. k. operativa begränsningar i tidigare utfärdade certifikat. Sådana begränsningar kan avse att en på flygplanstypen väl influgnen säkerhetsflygare skall följa med vid alla eller vissa flygningar eller att passagerare inte får tas med vid flygningarna. Beslut om begränsningar av denna art meddelas f. n. med stöd av föreskrifter i BCL-C och 32 och 37 §§ I.K. Enligt utredningens förslag skulle beslutet kunna grundas på en föreslagna bestämmelse (4 kap. 10 §) enligt vilken återkallelse får begränsas till att avse bara en del av behörigheten.

Enligt min mening kan det från rättssäkerhetssynpunkt inte anses oacceptabelt att luftfartsverket också i fortsättningen får möjlighet att besluta om operativa begränsningar i utfärdade certifikat. En sådan ordning förefaller naturlig bl. a. med hänsyn till att motsvarande begränsningar kan bestämmas av luftfartsverket i samband med certifikatets utfärdande (4 kap. 5 § fjärde stycket LL i mitt förslag). Om emellertid en fullständig återkallelse av medicinska skäl aktualiseras, är det enligt min mening bäst förenligt med de principer som ligger bakom den nya ordningen att avgörandet sker i domstol.

Jag återkommer i specialmotiveringen till de lagtekniska lösningar som krävs för mitt förslag (4 kap. 10 §).

Bland återkallelsegrunderna har jag i 4 kap. 9 § 7 tagit upp den allmänna grunden att innehavaren av certifikat eller elevtillstånd inte uppfyller fastställda krav i fråga om kunskaper, erfarenhet och skicklighet. Förslaget är som jag tidigare nämnt tillkommet efter påpekande av luftfartsinspektionen. I det sammanhanget har inspektionen förordat att rätten att fatta beslut om återkallelse på denna grund bör tillerkännas luftfartsverket. Det skulle enligt inspektionen sakna varje mening att hänskjuta återkallelsebeslutet till annan instans än luftfartsverket; det är här inte fråga om sanktionsåtgärd utan om en kompetensbedömning.

Enligt min mening saknas anledning att bedöma denna fråga på annat sätt än frågan om beslutanderätten vid ifrågasatt återkallelse på medicinska grunder. Leder certifikatkontrollen enligt luftfartsverkets mening till att certifikat bör återkallas helt bör frågan därför hänskjutas till länsrätten för avgörande.

Förnyelse

Utredningen påpekar att ett beslut om vägrad förnyelse från certifikatinnehavarens synpunkt i det närmaste kan likställas med ett beslut om återkallelse. Av rättssäkerhetsskäl bör därför enligt utredningens mening den myndighet som har att fatta beslut i fråga om återkallelse också avgöra frågor om förnyelse. Frågan om vem som skall vara behörig att besluta när det blir aktuellt att vägra förnyelse bör alltså enligt utredningen lösas på i princip samma sätt som när det gäller återkallelse.

En ansökan om förnyelse bör enligt utredningen alltid behandlas av luftfartsverket till en början. I de flesta fall kommer verket att förnya certifikatet sedan man har gjort den nödvändiga utredningen.

Om emellertid luftfartsverket kommer fram till att ansökningen om förnyelse av någon icke-medicinsk grund bör avslås eller att den bör bifallas bara på vissa villkor uppstår enligt utredningen en situation som liknar återkallelsen. När det gäller vägrad förnyelse är det emellertid erfarenhetsmässigt vanligare att den enskilde accepterar verkets synpunkter. Det kan därför, menar utredningen, vara onödigt att generellt hänskjuta dessa fall till domstols prövning. Den enskildes rättssäkerhetskrav kan i stället tillgodoses genom att verket när man finner att ansökningen inte kan bifallas – antingen inte alls eller bara till viss del – skall ge sökanden möjlighet att påkalla att en domstol prövar frågan. Det bör gå till på det sättet att verket meddelar sökanden att verket har för avsikt att fatta ett beslut med ett visst angivet innehåll men att sökanden kan begära att frågan i stället hänskjuts till domstolen. Om en sådan begäran inte inkommer inom en viss på förhand bestämd tid meddelar verket sitt aviserade beslut. Om däremot sökanden hos verket ger till känna att han påkallar domstolsprövning skall verket överlämna ärendet till domstolen, som då skall pröva frågan. På detta sätt blir det endast då ärendet om förnyelse är tvistigt som det avgörs av domstol.

I de fall då en förnyelse ifrågasätts på medicinsk grund föreslår utredningen att luftfartsverket skall meddela beslut i ärendet och att beslutet skall kunna överklagas.

Under remissbehandlingen har *domstolsverket* uttalat att rättssäkerhetsskäl kan tala för en lösning enligt utredningens förslag. Förfarandet blir emellertid enligt verket krångligt och tidsödande och bör inte genomföras.

För egen del anser jag liksom utredningen att luftfartsverket bör vara den myndighet som prövar förnyelse i första hand. I likhet med domstolsverket anser jag att rättssäkerheten i dessa fall är tillräckligt tillgodosedd genom en sedvanlig besvärsmöjlighet till kammarrätten. Den föreslagna ordningen med hänskjutande av vissa ärenden till länsrätten bör alltså inte genomföras.

Varning och erinran

Utredningen föreslår att varning skall kunna användas som alternativ till återkallelse vid de icke-medicinska återkallelsegrunderna och att frågan om varning alltid skall prövas av domstol. Förslaget har inte väckt någon erinran under remissbehandlingen. Jag ansluter mig till det. (4 kap. 22 § första stycket 1).

Utredningen föreslår att *erinran* skall beslutas av luftfartsverket och att talan mot beslutet inte skall kunna föras. Jag ansluter mig också till det förslaget.

Försättande ur kraft

Beslut om försättande ur kraft bör som en förberedelse för ett återkallel-

seförfarande meddelas av domstol. Samtidigt bör dock införas möjlighet för luftfartsinspektionen att vid ifrågasatt beslut om s. k. operativ begränsning besluta om certifikatets försättande ur kraft. Skulle en sådan prövning leda till en ansökan hos domstol om återkallelse får domstolen också pröva inspektionens beslut i den frågan. Jag återkommer till frågan i specialmotiveringen (4 kap. 21–22 §§).

Omhändertagande

Jag delar utredningens bedömning när det gäller beslut om omhändertagande. Sådana beslut bör således kunna fattas av såväl luftfartsverket som av chefen för ett flygtrafikledningsorgan.

Besvärprövningen

Utredningen pekar på att man tidigare har betonat vikten av att de domstolar som har att avgöra de många gånger speciella frågorna om certifikatåtgärder får den behövliga erfarenheten av sådana frågor. Det bästa sättet att sörja för att detta sker är att samma domstol får avgöra ett större antal mål. Rättssäkerheten främjas av att myndigheten har överblick över alla frågeställningar som kan vara aktuella. Av dessa orsaker har utredningen funnit att luftfartsverkets beslut att på medicinska grunder återkalla eller vägra förnyelse av ett certifikat bör kunna överklagas till länsrätten i stället för till kammarrätten.

Vissa av luftfartsverkets övriga beslut i certifikatfrågor har enligt utredningen emellertid stor likhet med de nu angivna. Det gäller t. ex. beslut att inte meddela ett elevtillstånd eller att inte utfärda ett certifikat på grund av en nykterhetsförseelse eller av något medicinskt skäl. Hit hör också beslut att utfärda certifikat med vissa begränsningar. Verkets beslut i dessa ärenden bör enligt utredningen av de tidigare redovisade skälen också kunna överklagas till länsrätten.

Enligt min mening kan de skäl som motiverar att prövningen av frågor om återkallelse och varning överförs från luftfartsverket till domstol inte också motivera att länsrätt blir besvärinstans beträffande andra certifikatfrågor som alltjämt skall prövas av luftfartsverket. Jag föreslår därför att besvär över luftfartsverkets beslut i denna fråga alltjämt skall föras hos kammarrätten i Jönköping (14 kap. 2 §).

Valet av domstol

När det gäller frågan vilken domstol som i första instans skall vara behörig att handlägga målen om återkallelse och varning, om nedsättning av "spärrtid" och om förnyelse i de fall denna prövning ankommer på en domstol i första instans gör utredningen en jämförelse med målen om körkortsingripanden. Certifikatprocessen bör enligt utredningen kunna utformas på ett sätt som är mycket likartat det som gäller vid körkortsingripande. Att de allmänna förvaltningsdomstolarna har erfarenheter av kör-

korts målen utgör då ett starkt skäl för att även certifikatmålen skall anförtros dem. Dessutom förhåller det sig så, påpekar utredningen, att den överrättserfarenhet som finns i fråga om certifikatmålen finns hos kammarrätt och regeringsrätten.

Enligt utredningen kan man emellertid utgå ifrån att de flesta av domstolarna skulle komma att handlägga endast ett fåtal certifikatmål årligen om dessa mål spreds ut på samtliga länsrätter och kammarrätter, och en olikartad praxis skulle lätt kunna uppkomma. Dessa omständigheter talar enligt utredningen för att certifikatmålen koncentreras till en länsrätt. Den länsrätt som då kommer i fråga är den i Östergötlands län, eftersom det måste vara en fördel med geografisk närhet till luftfartsverket i Norrköping. Kammarrätten i Jönköping skulle då även i fortsättningen vara överinstans, vilket är en fördel med tanke på den erfarenhet av certifikatfrågor som redan finns i den domstolen.

Utredningen anför att en koncentration av certifikatmålen till en länsrätt i och för sig kan innebära en viss omgång för den enskilde jämfört med om alla länsrätter skulle vara behöriga att handlägga sådana mål men pekar samtidigt på att alla frågor om certifikat f. n. prövas av luftfartsverket, och någon kritik mot denna koncentration har hittills inte framförts.

Utredningen föreslår därför att de certifikatmål som skall avgöras av en domstol i första instans skall avgöras av länsrätten i Östergötlands län.

Remissinstanserna godtar i allmänhet utredningens förslag.

Domstolsverket har inte någon erinran mot att länsrätten i Östergötlands län blir första instans om ett överförande sker.

Länsrätten i Östergötlands län finner den föreslagna lösningen naturlig med hänsyn dels till att luftfartsverket finns i Östergötland, dels till att kammarrätten i Jönköping är den kammarrätt som har erfarenhet av certifikatmål. Det skulle enligt länsrätten uppenbarligen inte vara en ändamålsenlig lösning att sprida de fåtaliga certifikatmålen på samtliga länsrätter i landet. Olägenheten för certifikatinnehavaren att behöva göra långa resor för att inställa sig hos länsrätten är inte någon ny olägenhet med hänsyn till att målen nu kan komma upp till förhandling endast hos luftfartsverket i Norrköping, kammarrätten i Jönköping eller eventuellt hos regeringsrätten i Stockholm. *KSAK* anser emellertid att stor sannolikhet föreligger att luftfartsverkets inflytande i ärendena blir starkt dominerande om endast en och därtill en så närbelägen länsrätt skall vara behörig. Personkontakterna under hand mellan myndigheten och rätten blir enligt *KSAK* mycket naturliga i detta fall och medför rimligen att luftfartsmyndighetens åsikter starkt får överhanden vid ärendets behandling. *KSAK* ser här vissa risker för den enskildes rättstrygghet. Enligt klubben bör komplicerade mål kunna komma till prövning i olika länsrätter med fullsutten rätt för att ga. antera en neutral och rättssäker bedömning.

Själv konstaterar jag att antalet certifikatåtgärder per år med all sannolikhet kommer att understiga 100. Om samtliga länsrätter skulle göras

behöriga att handlägga mål om sådana skulle varje länsrätts praktiska erfarenhet av sådana mål bli ytterst begränsad. För den expertis, huvudsakligen inom luftfartsverket, som måste anlitas i ärendena uppkommer stora praktiska problem framför allt när det gäller möjligheten till personlig inställelse. Mycket talar därför för en koncentration av målen. De olägenheter som detta innebär för certifikatinnehavarna kan i vissa fall mildras inom ramen för ersättningsreglerna i 15 § förvaltningsprocesslagen (1971: 291). Jag biträder alltså utredningens förslag i denna del. Jag föreslår att en bestämmelse om att länsrätten i Östergötlands län skall pröva dessa mål tas in i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar.

Tvåpartsförfarande

Mål om återkallelse av körkort anhängiggörs i länsrätten genom en ansökan av det till länsstyrelsen i varje län knutna allmänna ombudet. I dessa mål tillämpas alltså ett tvåpartssystem. Motiven härför har varit bl. a. angelägenheten av att skapa en ordning som bättre än den tidigare främjar en enhetlig rättstillämpning och man har också betonat värdet i sig av den förstärkning av rättegången som en kontradiktorisk process innebär.

De fördelar som sålunda ansetts ligga i ett tvåpartsförfarande i körkorts-mål har enligt utredningen giltighet även i fråga om certifikatmålen. Utredningen föreslår därför att ett sådant förfarande införs i dessa mål.

När det gäller frågan om vem som i egenskap av part skall företråda det allmänna i certifikatmålen kan det enligt utredningen övervägas att lägga uppgiften på det allmänna ombudet i Östergötlands län, som har att ta till vara det allmännas intresse i körkorts målen vid länsrätten i detta län. Den sakkunskap i de ofta mycket besvärliga frågorna av bl. a. flygteknisk, flygoperativ och flygmedicinsk natur som är helt nödvändig för att uppgiften att företråda det allmänna skall kunna fullgöras på bästa sätt kan dock, menar utredningen, inte förväntas hos det allmänna ombudet. Det finns däremot hos luftfartsinspektionen, som dessutom genom sin befattning med utfärdande av certifikat och med andra certifikatfrågor har den bästa insikten på detta område. Utredningen föreslår därför att uppgiften att som part företråda det allmänna i certifikatmålen läggs på luftfartsverket.

Enligt *kammarrätten i Jönköping* bör uppdraget att företråda det allmänna inte åläggas luftfartsverket utan en eller flera enskilda personer utsedda av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Jag accepterar utredningens förslag att ett tvåpartsförfarande införs vid domstol i mål om luftfartscertifikat och elevtillstånd samt att det allmännas talan skall föras av luftfartsverket. Tvåpartsförfarandet bör dock gälla endast de mål som i första instans prövas av länsrätt och det blir således inte aktuellt, då kammarrätten prövar luftfartsverkets beslut i dessa frågor.

2.10 Luftfartygs befälhavare och tjänsten ombord

Mitt förslag: Bestämmelserna i 5 kap. LL om befälhavare och tjänsten ombord behålls i sak oförändrade. Språkliga ändringar görs.

Utredningens förslag (avsnitt 7) överensstämmer i princip med mitt förslag.

Remissinstanserna: Under remissbehandlingen har endast vissa detaljmärkningar gjorts mot utredningens förslag.

Skälen för mitt förslag: Enligt 5 kap. LL skall luftfartyg ha befälhavare när de används vid luftfart. Befälhavaren skall ha tillsyn över luftvärdigheten och bemanningen m. m. Det finns dock ingen skyldighet för honom att ha tillsyn över miljövärdigheten. Han skall vidare ha uppsikt över fartyget, besättningen, passagerarna och godset. I kapitlet finns bestämmelser om befälhavarens befogenheter i de situationer då säkerheten hotas eller då brott begås ombord. Dessa regler går delvis tillbaka till Tokiokonventionens bestämmelser. De svenska reglerna har dock en något mera generell räckvidd än konventionen.

5 kap. LL innehåller också regler om befälhavarens skyldigheter i nödsituationer och vid olyckshändelser. Slutligen finns här bestämmelser som rör besättningen i allmänhet. Här stadgas bl. a. att den som på grund av alkoholpåverkan e. d. inte kan sköta sin tjänst på ett betryggande sätt inte får tjänstgöra ombord.

Ytterligare bestämmelser om befälhavaren och om tjänsten ombord finns i 50–55 §§ LK.

Utredningen har övervägt behovet av bestämmelsen i 5 kap. 1 § andra stycket enligt vilken befälhavaren har den högsta myndigheten ombord. Enligt utredningen har bestämmelsen inte någon självständig innebörd utöver vad som följer av andra bestämmelser i 5 kap. Eftersom det inte får finnas något utrymme för tvekan om befälhavarens ställning har utredningen dock ansett det lämpligt med en bestämmelse därom redan inledningsvis i kapitlet.

De skyldigheter för befälhavaren som anges i 5 kap. 3 § första stycket LL följer enligt utredningen av andra bestämmelser i kapitlet, t. ex. 2 och 4 §§.

I 5 kap. 4 § LL föreskrivs att befälhavaren när det påkallas av hänsyn till luftfartygets säkerhet eller säkerheten för ombordvarande person eller egendom eller för upprätthållande av lydnaden och ordningen ombord får bruka det våld och vidta de åtgärder i övrigt som kan anses försvarliga med hänsyn till omständigheterna. I sådana fall skall medlem av besättningen utan särskild anmaning lämna befälhavaren det bistånd han behöver. Efter anmaning av befälhavaren får även passagerare lämna sådant bistånd.

Bistånd får enligt 5 kap. 4 § tredje stycket LL lämnas utan anmaning om det är nödvändigt till förebyggande av att luftfartygets säkerhet eller säkerheten för person eller egendom ombord äventyras.

I förarbetena till 5 kap. 4 § LL påpekades att reglerna om bistånd till befälhavaren inte ger uttryck för något annat eller mer än vad som följer av allmänna rättsgrundsatser. Det ansågs då vara av pedagogisk betydelse att bestämmelserna upptogs i lagen. Utredningen har med hänsyn härtill funnit det motiverat att låta dem stå kvar.

Utredningen föreslår att bestämmelserna i 5 kap. 6 § LL om fartygshandlingar skall upphävas och i stället tas in i luftfartsförordningen.

Enligt 5 kap. 9 § LL skall envar som tjänstgör ombord noggrant efterkomma förmans order angående tjänsten och tillgodose de ombordvarandes säkerhet och bästa, vårda fartyget och gods och i övrigt med omsorg och nit fullgöra sina åligganden. Paragrafen reglerar, enligt vad som sägs i förarbetena, tjänsteavtalet mellan luftfartygets innehavare och dem som tjänstgör ombord, både befälhavaren och de övriga besättningsmedlemmarna. Den innehåller regler som torde gälla i fråga om all tjänstgöring, alltså även sådan som inte fullgörs ombord på ett luftfartyg. Paragrafen skulle enligt utredningen kunna utgå utan att man därmed förändrade arbetstagarens skyldigheter i något hänseende. Stadgandet är dock straffsanktionerat och utredningen har därför inte ansett sig böra föreslå att det skall utgå. Paragrafen föreslås få en ändrad kortare lydelse som inte påverkar innehållet i sak.

Utredningen föreslår också vissa ändringar i vad som gäller enligt luftfartskungörelsen. Bl. a. föreslås bestämmelser om att befälhavaren måste vara förare när fartyget är under flygning. Luftfartsverket föreslås vidare få möjlighet att meddela särskilda föreskrifter om vem som är befälhavare vid s. k. *personnel flight training*, dvs. vid flygningar som avser kontroll av besättningen. I sistnämnda hänseende har Svenska försäkringsbolags riksförbund ifrågasatt förslaget och förutsatt att kontrollanten normalt skall vara befälhavaren eftersom han har den största överblicken över händelseförloppet.

Vidare föreslås detaljbestämmelser i luftfartsförordningen om rapporteringsskyldighet vid inträffad luftfartsolycka.

För egen del kan jag i allt väsentligt ansluta mig till vad utredningen har föreslagit i nu aktuella hänseenden. Bl. a. bör sålunda luftfartsverket i luftfartsförordningen bemyndigas meddela särskilda föreskrifter för *personnel flight training*. Det förutsätts att verket därvid beaktar den av Svenska försäkringsbolags riksförbund under remissbehandlingen upptagna frågan rörande fördelningen av befälsansvaret i dessa situationer.

I 5 kap. finns bestämmelser om våldsanvändning och om frihetsberövande som kräver särskild uppmärksamhet bl. a. med hänsyn till regeringsformens bestämmelser om skyddet för grundläggande fri- och rättigheter.

Enligt 2 kap. 6 § regeringsformen är varje medborgare gentemot det

allmänna skyddad mot påtvingat kroppsligt ingrepp, bl. a. våld och frihetsberövande. Begränsningar i dessa rättigheter får endast göras genom lag och endast för att tillgodose ändamål som är godtagbart i ett demokratiskt samhälle. Vidare får en begränsning aldrig gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till det ändamål som har föranlett den och inte heller sträcka sig så långt att den utgör ett hot mot den fria åsiktsbildningen såsom en av folkstyrelsens grundvalar.

Beträffande polisens och vissa andra gruppers rätt att använda våld och göra tillfälliga omhändertaganden gäller sedan den 1 oktober 1984 nya regler som har upptagits i polislagen (1984: 387) (prop. 1983/84: 111, JuU 27, rskr 331). Den nya lagstiftningen har tillkommit bl. a. mot bakgrund av att regeringsformen från formell synpunkt gör en lagreglering nödvändig, när en befogenhet för polisen samtidigt utgör en begränsning i någon av de grundläggande fri- eller rättigheterna enligt regeringsformen. Efter regeringsformens ikraftträdande kan inte längre sedvanerätt åberopas som stöd för ingripanden som innebär att de grundlagsfästa fri- och rättigheterna begränsas (prop. 1983/84: 111 s. 25).

I 8 § polislagen har samlats några allmänna principer för polisingripanden. En polisman som har att verkställa en tjänsteuppgift skall enligt den paragrafen inom lagens ram ingripa på ett sätt som är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter. Måste tvång tillgripas, skall detta ske endast i den form och i den utsträckning som behövs för att det avsedda resultatet skall uppnås. Paragrafen ger uttryck för de s. k. proportionalitets- och behovsprinciperna. Bestämmelser av liknande innebörd finns i 8 § lagen (1980: 578) om ordningsvakter och i 6 kap. 4 § i det förslag till järnvägstrafiklag som tagits upp i prop. 1983/84: 117 och som f. n. är under riksdagens prövning.

Enligt min mening bör en bestämmelse om befälhavares och andras rätt att bruka våld mot den som genom sitt uppträdande utgör en fara för trafiksäkerheten anpassas till grundlagen och andra bestämmelser av liknande art. Jag har utformat mitt förslag till ny lydelse av 5 kap. 4 § LL i enlighet därmed. I lagen bör också med hänsyn till grundlagens krav tas upp den bestämmelse, som utredningen föreslår i 55 § andra stycket luftfartsförordningen om befogenheter av hithörande slag för befälhavare på utländska luftfartyg. Jag återkommer i specialmotiveringen till dessa frågor.

2.11 Flygplatser och markorganisationen i övrigt

Mitt förslag: Inga principiella ändringar föreslås i luftfartslagens bestämmelser om flygplatser. Redaktionella och förtydligande ändringar görs i övrigt i 6 kap. LL delvis på grund av utredningens förslag och delvis på grund av önskemål och påpekanden under remissbehandlingen.

Utredningens förslag (avsnitt 8) överensstämmer i sak med mitt förslag.

Remissinstanserna accepterar utredningens utgångspunkter för regleringen men föreslår en del närmast redaktionella justeringar.

Skälen för mitt förslag: Regler om flygplatser finns i Chicagokonventionens annex 14. Därjämte kan hänvisas till annex 3–5, 9–11 och 15.

Bestämmelser om flygplatser och annan markorganisation finns i 6 kap. LL och i 56–79 §§ LK. I fråga om personalen inom markorganisationen finns regler i 80–84 §§ LK.

6 kap. LL innehåller till en början allmänna föreskrifter. Där stadgas att flygplatser och andra anläggningar skall fylla säkerhetens krav. Enligt 2 § kan regeringen bestämma om bl. a. inrättande av luftleder. I förordningen (1978:788) om luftleder har regeringen föreskrivit att svenska luftleder skall finnas på vissa angivna sträckor. För att trygga och underlätta luftfarten skall det enligt 6 kap. 3 § LL finnas flygtrafiktjänst.

I 6 kap. 4–9 §§ LL finns bestämmelser om tillstånd för och godkännande av flygplatser och andra anläggningar. Man skiljer mellan flygplatser för allmänt bruk, *allmänna flygplatser*, och andra, *enskilda flygplatser*. De enskilda kan, om de uppfyller vissa krav, bli godkända av luftfartsverket. De kallas då *godkända enskilda flygplatser*. Den fjärde kategorin flygplatser som nämns i författningarna är *militära flygplatser, upplåtna för civil luftfart*.

Luftfartsverket svarar enligt sin instruktion för den civila luftfartens markorganisation och driver och förvaltar statens flygplatser för civil luftfart. Härigenom ansvarar verket för bl. a. planeringen av nya allmänna flygplatser.

Enligt 6 kap. 4 § LL krävs tillstånd för inrättande och drift av allmänna flygplatser. Förutom detta tillstånd, som ges huvudsakligen efter luftfartspolitiska överväganden, krävs för att flygplatsen skall få tas i bruk att den har godkänts i bl. a. tekniskt avseende.

Luftfartsverket prövar inte behovet av enskilda flygplatser. I fråga om planeringen av dem, t. ex. deras dimensionering, har verket huvudsakligen en rådgivande funktion.

Det finns inte något krav på tillstånd för inrättande och drift av enskilda flygplatser. Enligt 64 § LK skall dock den som vill inrätta eller driva en sådan anmäla detta till luftfartsverket senast 90 dagar innan anläggningsarbetena påbörjas eller flygplatsen tas i bruk.

För såväl allmänna som enskilda flygplatser gäller att verket meddelar föreskrifter för inrättandet, underhållet och driften av flygplatsen.

I en inom regeringskansliet utarbetad promemoria (Ds K 1975: 10) Planering av de svenska flygplatserna lades fram förslag till en framtida planeeringsordning. Enligt promemorian behövdes en mer övergripande planeering. Med den nuvarande ordningen finns dock inte möjlighet att på ett mera enhetligt sätt samordna och prioritera olika utbyggnadsförslag.

Luftfartsverket har också i en skrivelse till lufttransportutredningen, som överlämnats till flyglagutredningen, pekat på att vissa ändringar måste göras i 6 kap. LL för att luftfartsverket skall kunna ta över ansvaret för flygplatsplaneringen.

Lufttransportutredningen föreslog att ansvaret för den överordnade planeringen av det interregionala flygplatssystemet skulle åvila staten. Övervägande skäl talade enligt lufttransportutredningen för en ändrad planeringsordning för alla svenska flygplatser med en viss lägsta standard. Planerings- och prövningsförfarandet föreslogs omfatta två delar. Den första skulle vara översiktlig medan den andra skulle innefatta en trafikal och transportekonomisk bedömning av de aktualiserade åtgärderna. Denna senare bedömning skulle dock gälla endast åtgärder av väsentlig betydelse för luftfarten.

Flyglagutredningen konstaterar att den framtida utformningen av flygplatsstrukturen i hög grad är beroende av politiska överväganden angående linjenätets utformning.

Utredningen anser sig inte på grundval av lufttransportutredningens förslag kunna föreslå någon egentlig ändring av luftfartslagens bestämmelser om flygplatser. Inte heller har utredningen funnit det lämpligt att genomföra några förändringar i fråga om de olika flygplatsbegreppen.

Enligt 6 kap. 5 § LL får tillstånd att inrätta eller driva en allmän flygplats beviljas bara om hinder inte möter av hänsyn till det allmänna. Utredningen föreslår ett förtydligande av detta stadgande såtillvida att det anges att vid tillståndsprövningen skall tas hänsyn till bl. a. de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för att driva flygplatsen. I sak innebär dock detta inga förändringar.

Enligt utredningen ligger det i sakens natur att man vid prövningen av om en flygplats skall få inrättas och drivas i viss mån måste beakta också behovet av flygplatsen. Denna prövning torde komma till stånd inom ramen för det framtida planeringsförfarande som föreslås av lufttransportutredningen.

Utredningen föreslår vidare att det i 6 kap. 4 § LL införs en möjlighet att delegera tillståndsprövningen till luftfartsverket. Förslaget läggs fram mot bakgrund av det planerings- och prövningsförfarande som lufttransportutredningen föreslagit och som luftfartsverket skall ha ansvaret för.

Utredningen föreslår också en ändring i de regler som rör frågor om tillstånd. Erfarenheterna från behandlingen av ärenden enligt 64 § LK visar enligt utredningen att luftfartsverkets prövning ofta kommer för sent. Anläggningsarbetena kan många gånger ha framskridit så långt att flygplatsen är i stort sett färdig när verket skall ta ställning till om flygplatsen skall få inrättas eller drivas. Det kan inte, menar utredningen, vara riktigt att luftfartsverket blir ställt inför ett mer eller mindre fullbordat faktum. De tider inom vilka anmälan till luftfartsverket skall ske föreslås därför justerade.

Övriga förslag som utredningen lagt fram beträffande flygplatser och markorganisationen är av redaktionell och formell art. Jag återkommer i förekommande fall till dessa förslag i specialmotiveringen.

Under remissbehandlingen har *överbefälhavaren* uppehållit sig vid användandet i 6 kap. 2 § LL av begreppet "luftled". Enligt *överbefälhavaren* bör uttrycket ändras till "flygväg". Anledningen härtill är att "luftled" efter den 17 mars 1983 inte längre är helt täckande. Inom yttäckande kontrollerat luftrum används numera begreppet förutbestämda flygvägar. Luftleder kommer dock att finnas kvar utanför yttäckande kontrollerat luftrum under överskådlig tid. *Överbefälhavaren* har också ändringsförslag i 15 § som tar sikte på de särskilda förhållanden som gäller flygledare med flygtrafikledningstjänst.

Luftfartsverket anser att de förändringar som är en följd av det pågående utvecklingsarbetet av flygtrafiktjänsten mot s. k. yttäckande flygkontroll bör beaktas. Ändringar bör göras i första hand i 6 kap. Till en början föreslår luftfartsverket liksom *överbefälhavaren* den terminologiska ändringen att man i stället för termen "flygled" använder beteckningen "flygväg". Luftfartsverket föreslår också vissa ändringar när det gäller de bestämmelser som avser personal som tjänstgör inom luftfartens markorganisation.

Naturvårdsverket påpekar att problem förekommit med illa vald lokalisering av enskilda flygplatser. Naturvårdsverket bör därför informeras av luftfartsverket så fort luftfartsverket får anmälan om inrättande av enskild flygplats.

Enligt *Svenska allmänflygföreningen* kan 6 kap. 2 § utgå då den inte fyller någon funktion. Enligt föreningen räcker det med den föreslagna bestämmelsen i 8 kap. 2 §.

För egen del anser jag i likhet med utredningen att det f. n. inte finns någon anledning att göra någon omfattande ändring i luftfartslagens bestämmelser om flygplatser. De sakliga ändringar som utredningen föreslagit anser jag mig i princip kunna acceptera. Likaså anser jag att de ändringsförslag som framförts av *överbefälhavaren* och luftfartsverket i stort sett bör genomföras. Jag återkommer i specialmotiveringen närmare till de frågor som aktualiserats i dessa sammanhang.

2.12 Tillstånd till luftfartsverksamhet

Mitt förslag: Tillstånd skall liksom hittills krävas för luftfart i förvärvssyfte. Beslut i dessa frågor skall meddelas av regeringen, som emellertid får möjlighet att delegera beslutanderätten till luftfartsverket. Liksom hittills skall tillstånd till inrikes linjefart i princip bara meddelas svenska företag eller företag med kvalificerade svenska ägarförhållanden. Detsamma skall gälla för annan luftfart i förvärvssyfte mellan Sverige och utlandet som inte är linjefart. Undantag får, om det finns särskilda skäl, medges av regeringen eller luftfartsverket. Regeringen får liksom hittills bestämma att tillstånd inte skall krävas för sådan luftfart i förvärvssyfte som omfattas av ett avtal mellan Sverige och en främmande stat. För den verksamhet som utlänning eller utländskt företag bedriver i Sverige med stöd av sådant avtal skall föreståndaren i Sverige vara ansvarig.

Utredningens förslag överensstämmer med mina förslag (avsnitt 9).

Remissinstanserna kommenterar inte särskilt utredningsförslaget i dessa delar.

Skälen för mitt förslag:

Allmänt

I 7 kap. LL behandlas frågor om tillstånd till luftfartsverksamhet. Närmare bestämmelser i ämnet finns i 85–97 §§ LK. Till grund för reglerna ligger Chicagokonventionen, annex 6 till denna konvention och transit- och lufttrafiköverenskommelserna.

Lagen skiljer mellan linjefart, dvs. luftfart i regelbunden trafik, och luftfart i icke regelbunden trafik. Vidare görs skillnad mellan luftfart i förvärvssyfte och luftfart som äger rum annat än i förvärvssyfte.

Innebörden av bestämmelserna är att det fordras tillstånd till all luftfart i förvärvssyfte medan annan luftfart får utövas utan tillstånd.

Linjefart i förvärvssyfte får sålunda inte utövas utan tillstånd av regeringen (7 kap. 1 § första stycket LL).

Frågan om tillstånd till *annan luftfart i förvärvssyfte än linjefart* prövas av luftfartsverket utom i vissa fall, då regeringen har förbehållit sig prövningen. Regeringen kan dock bestämma att sådan luftfart får bedrivas utan tillstånd om det är skäligt med hänsyn till luftfartens art eller omfattning (7 kap. 1 § andra stycket LL).

Även annan luftfart än sådan som sker i förvärvssyfte kräver i vissa fall tillstånd av luftfartsverket. Detta gäller t. ex. i fråga om jordbruksflyg och bogsering (7 kap. 1 § tredje stycket LL och 94 § LK).

När tillstånd krävs får det meddelas bara om hinder inte möter av hänsyn till det allmänna (7 kap. 2 § LL).

Frågan om utökat bemyndigande för luftfartsverket

Luftfartsverket tog år 1976 upp frågan om tillståndsprövningen för vissa arter av linjefart kunde delegeras till verket. Det betonades då att ändringen föreslogs som en beredskapsåtgärd inför den kommande utvecklingen och att avsikten inte var att beslutanderätten omedelbart skulle överflyttas till verket. Som motivering för sin begäran anförde luftfartsverket bl. a. att antalet ärenden rörande frågor om tillstånd till linjetrafik troligen skulle komma att öka och att det därför var önskvärt med en enklare handlägningsprocedur än den som normalt tillämpas vid prövning av frågor om tillstånd till linjefart. Meningen var att beslutanderätten sedan skulle överlämnas till luftfartsverket när tiden ansågs mogen.

Frågan överlämnades av regeringen till lufttransportutredningen. Luftfartsverket redogjorde inför den utredningen för de ytterligare erfarenheter som hade vunnits i fråga om dessa tillståndsärenden. Enligt verkets mening fanns flera motiv till att delegera beslutanderätten till verket. Antalet ärenden hade ökat och en fast praxis hade utvecklats. En delegering skulle överensstämma med regeringens allmänna strävanden att decentralisera beslutsfattandet.

Enligt luftfartsverket var en från såväl praktiska som formella synpunkter lämplig lösning att för linjefart med mindre luftfartyg, alltså luftfartyg med en högsta tillåten flygvikt ej överstigande 5700 kg, delegera tillståndsgivningen till verket.

Lufttransportutredningen anmälde i februari 1979 för chefen för kommunikationsdepartementet att utredningen utifrån sina utgångspunkter inte hade något att erinra mot det av luftfartsverket framlagda förslaget.

I betänkandet (SOU 1981: 12) Inrikesflyget under 1980-talet redovisade lufttransportutredningen flera olika motiv för att beslutanderätten i tillståndsärenden skall delegeras till luftfartsverket.

Flyglagutredningen ansluter sig till lufttransportutredningen och föreslår att det i 7 kap. 1 § LL införs ett bemyndigande för regeringen att delegera tillståndsprövningen när det gäller luftfart i förvärvssyfte såväl i regelbunden som icke regelbunden trafik.

Utredningen anser emellertid att någon bestämmelse om delegering till luftfartsverket inte bör införas f. n. Som skäl för denna ståndpunkt pekar utredningen på att det vid prövningen av frågor om trafiktillstånd skall tas hänsyn bl. a. till det allmänna (7 kap. 2 § LL) och till de ekonomiska och tekniska förutsättningarna för trafiken (85 § LK). Utredningen menar – med hänvisning till att frågan om det interregionala linjenätets utformning skall prövas först 1985/86 – att frågan om delegering får bedömas i samband med att definitiv ställning tas till den framtida trafikpolitiken.

SAS/LIN förordar generellt att regeringen avgör alla tillståndsärenden och att en eventuell delegering tillämpas restriktivt. Alla tillstånd som berör utrikes flygförbindelser bör enligt SAS/LIN i princip behandlas av regeringen med tanke på den många gånger känsliga politiska prövningen

som måste äga rum. Bolagen kan dock se fördelar med att tillståndsbehandlingen av t. ex. inrikes linjetrafik stannar hos luftfartsverket. Bolagen förutsätter dock att det tillstånd som meddelas ABA/SAS/LIN för in- och utrikes trafik också i fortsättningen kommer att ges av regeringen och att regeringen också kommer att bestämma över linjeförteckningen.

Utredningens förslag i denna del har i övrigt inte särskilt kommenterats av någon remissinstans.

För egen del delar jag utredningens uppfattning att regeringen bör bemyndigas att delegera tillståndsprövningen när det gäller luftfart i förvärvssyfte. Närmast till hands för en sådan delegering torde ligga den s. k. linjetaxitrafiken. I huvudsaklig överensstämmelse med den uppfattning som utredningen har redovisat är jag dock inte beredd att nu uttala mig om den närmare omfattningen av en sådan delegering. Saken får övervägas i samband med den allmänna trafikpolitiska frågan om linjenätets framtida utformning.

Med anledning av vad utredningen och SAS/LIN uttalat angående fastställelse av linjeförteckningar vill jag erinra om att i den mån luftfartsverket enligt avtal eller tillstånd har att fastställa sådana förteckningar skall beslutet härom ligga inom ramen för avtalet eller tillståndet.

Jag biträder med hänvisning till det sagda utredningsförslaget i denna del.

Cabotagetrafik

I Chicagokonventionens artikel 7 behandlas den särskilda form av luftfart som kallas cabotage. Där stadgas att en fördragsslutande stat har rätt att vägra en annan fördragsslutande stats luftfartyg tillstånd att mot ersättning ta ombord passagerare och gods inom sitt territorium med destination till en annan plats inom territoriet.

Enligt 7 kap. 3 § första stycket LL krävs för tillstånd till inrikes fart att sökanden är en svensk juridisk eller fysisk person. Är sökanden ett aktiebolag, ett handelsbolag eller en ekonomisk förening e. d. finns krav på ett kvalificerat svenskt inflytande över bolaget respektive föreningen.

Från luftfartsverkets sida har för utredningen påpekats att nationalitetskravet i 7 kap. 3 § LL tillämpas när det gäller tillstånd till all luftfart i förvärvssyfte som inte är linjefart. I praktiken ställs alltså samma krav på tillstånd till trafik mellan Sverige och utlandet som när det är fråga om inrikes trafik. Denna praxis, som är mycket fast, är enligt verket väl motiverad bl. a. med hänsyn till 1956 års överenskommelse om kommersiella rättigheter i icke regelbunden luftfart i Europa.

Luftfartsverket har i en skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet hemställt att 7 kap. 3 § första stycket LL ändras så att *det nuvarande kravet på svenskt inflytande för tillstånd till inrikes trafik* skall gälla även för tillstånd till luftfart i förvärvssyfte mellan Sverige och utlandet i den mån den inte är linjefart.

Utgångspunkten för den nyss nämnda överenskommelsen från år 1956 är att ett luftfartyg som är registrerat t. ex. i Sverige skall brukas antingen av en svensk medborgare eller av en svensk juridisk person. Därvid räcker det inte med att den juridiska personen formellt är svensk; den måste också i realiteten domineras av svenska intressen. Det är principen om "substantial ownership and effective control" som här har kommit till uttryck. Utredningen erinrar om att Sverige genom att ansluta sig till 1956 års överenskommelse har förbundit sig att tillse att kraven på kvalificerat svenskt inflytande är uppfyllda i fråga om brukaren av ett svensktregistrerat luftfartyg, som används i icke regelbunden förvärvsmässig luftfart i Europa.

Utredningen ansluter sig till luftfartsverkets framställning och föreslår att 7 kap. 3 § första stycket LL ändras så att kravet på svenskt inflytande skall gälla också tillstånd till annan luftfart i förvärvssyfte mellan Sverige och utlandet.

Luftfartsverket anser att det av den föreslagna regeln bör framgå att den är avsedd att tillämpas endast i fråga om luftfart med i Sverige registrerade luftfartyg.

Jag ansluter mig i sak till utredningens förslag och återkommer i specialmotiveringen till vissa lagtekniska frågor.

Undantag från kravet på svenskt inflytande

Enligt 7 kap. 3 § tredje stycket LL får regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket medge undantag från kraven på svenskt inflytande om det finns särskilda skäl. Någon delegering till verket har inte skett i författning. I ett brev den 3 februari 1967 medger dock regeringen med stöd av 7 kap. 3 § tredje stycket LL "att annat flygföretag än sådant som avses i första stycket samma lagrum utför befordran av passagerare eller gods allenast från ort till annan inom riket, när luftfartsverket med hänsyn till brist på lämplig svensk flygtransportlägenhet eller eljest finner synnerliga skäl föreligga därtill". En framställning från luftfartsverket att detta bemyndigande skulle utvidgas till att omfatta även annan inrikes fart – t. ex. jordbruksflyg eller bogsering – lämnades i ett beslut den 17 december 1971 utan åtgärd av regeringen.

Det bemyndigande regeringen i brevet år 1967 har lämnat luftfartsverket bör enligt utredningen tas in i författningstexten, lämpligen i en regeringsförfattning, och det nuvarande bemyndigandet som endast avser cabotage- trafik bör utvidgas till att gälla all trafik enligt 7 kap. 3 § LL.

Utredningens förslag har inte särskilt kommenterats under remissbehandlingen.

Sjäh: kan jag i huvudsak ansluta mig till förslaget.

Sällskapsreseflygningar

I 87 § LK finns ett bemyndigande för luftfartsverket att pröva frågan om

tillstånd till sällskapsreseflygningar mellan orter i Sverige och orter i Europa, i utomeuropeiska stater med kust mot Medelhavet, på Kanaricöarna och på Madeira. Frågor om tillstånd till sällskapsreseflygningar till andra orter, t. ex. i Västindien, i större delen av Afrika, på Sri Lanka och på de amerikanska kontinenterna, prövas av regeringen.

Luftfartsverket har hemställt att tillståndsprövningen i fråga om interkontinentala sällskapsreseflygningar delegeras till verket. Härigenom skulle verket ha att pröva alla frågor om tillstånd såvitt gäller chartertrafik.

Sedan länge har man ansett att det är nödvändigt att linjefarten i viss utsträckning skyddas mot konkurrens från sällskapsreseflygningar (prop. 1969:9 s. 5). På grund av detta sker det alltid samråd mellan de skandinaviska länderna – som ju har ett gemensamt intresse i SAS – innan tillstånd ges till sällskapsreseflygningar till en ny destination.

Utredningen förordar i denna fråga samma slags lösning som har valts i de övriga skandinaviska länderna. Det innebär att frågor om tillstånd till interkontinentala sällskapsreseflygningar prövas av regeringen när tillstånd begärs att flyga till en ny destination som inte tidigare har varit aktuell för sådana flygningar. Det bör enligt utredningen ankomma på regeringen att göra de nödvändiga luftfartspolitiska övervägandena innan ett nytt resmål öppnas; när så har skett kan tillståndsprövningen överlämnas till luftfartsverket.

Jag ansluter mig till utredningens överväganden i denna fråga och jag kommer senare att föreslå regeringen att erforderliga bestämmelser tas in i luftfartsförordningen.

Vissa övriga frågor

Uppstigning med varmluftsballong sker ofta i förvärvssyfte eftersom den till viss del finansieras av reklammedel. I dessa fall kräver den enligt huvudregeln i 7 kap. 1 § LL tillstånd. Frågan om tillstånd prövas enligt 87 § LK av luftfartsverket.

Luftfartsverket har föreslagit en ändring av bestämmelserna såtillvida att uppstigning med bemannad varmluftsballong generellt undantas från kravet på tillstånd.

Utredningen pekar på att den luftfart med varmluftsballonger som sker i förvärvssyfte inte har någon betydelse från konkurrenssynpunkt för annan luftfart, och utredningen tillstyrker därför luftfartsverkets förslag.

För egen del har jag ingen annan uppfattning än utredningen. Även i denna fråga kommer jag att föreslå att erforderliga bestämmelser tas in i en ny luftfartsförordning.

I enlighet med utredningens förslag bör bemyndigandet i 7 kap. 1 § tredje stycket för regeringen att föreskriva tillstånd för utövande av luftfart m. m. utvidgas till att också avse drift av skolor med utbildning för erhållande av certifikat. I paragrafen bör också som utredningen föreslagit medges att vederbörande myndighet uppdrar åt andra att meddela tillstånd till luftfart

av särskild art. Jag återkommer i specialmotiveringen till 7 kap. 1 § till den närmare utformningen av bemyndigandet.

2.13 Överträdelse av vissa villkor för trafiken

Mitt förslag: En straffbestämmelse införs som tar sikte på överträdelse av sådana föreskrifter som meddelats i anslutning till avtal med en främmande stat om luftfart inom svenskt område (13 kap. 2 § 11). Personligt straffansvar skall kunna avkrävas särskild föreståndare för utländskt trafikföretag beträffande företagets verksamhet i Sverige. I rika särskilda bestämmelser om sanktionsavgifter eller vite införs.

Utredningens förslag (avsnitt 9.4) överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna accepterar i stort sett utredningens förslag.

Skälen för mitt förslag: Linjefarten till och från Sverige utförs dels av bolag som har koncession, främst SAS, dels av de bolag som har rätt att driva sådan trafik på grund av en överenskommelse mellan Sverige och bolagets hemland. Den inrikes linjefarten är i princip förbehållen SAS och svenska flygföretag.

Statsmakterna har sedan länge haft den uppfattningen att det är nödvändigt med ett visst konkurrensskydd för linjetrafiken i förhållande till chartertrafiken; SAS anses ha en skyldighet att i rimlig mån driva trafik på de linjer som omfattas av företagets koncessioner. Ett konkurrensskydd till förmån för SAS anses därför vara av betydelse för bolagets möjligheter att på försvarlig ekonomisk grundval fullgöra sina uppgifter enligt trafiktillståndet och därigenom säkerställa en tillfredsställande och av utlandet i möjligaste mån oberoende trafikförsörjning för de skandinaviska länderna i internationell linjetrafik.

Såsom ett led i strävanden att göra det möjligt för SAS att fullgöra sina uppgifter enligt trafiktillståndet har man infört regler som innebär begränsningar i konkurrensen. Regleringen innebär att rätten till tillträde till den svenska marknaden är förbehållen vissa flygbolag på grund av koncessioner eller luftfartsavtal mellan Sverige och andra länder, att detaljerade föreskrifter finns i fråga om dessa bolags trafik när det gäller bl. a. arten av trafik, storleken på flygplanen och tidtabeller samt att de priser som bolagen skall hålla och de villkor som kan vara förbundna med dessa priser fastställs av myndigheterna.

Allmänt om prisövervakningen

För att det avsedda syftet med prisregleringen skall uppnås är det självfallet av vikt att flygbolagen tillämpar de fastställda priserna. De

priser som har godkänts får naturligtvis inte överskridas. Men det är också ett vitalt intresse för SAS på grund av bolagets trafikeringsplikt att de fastställda priserna inte underskrids av konkurrerande flygbolag.

SAS har pekat på att bolaget inte som andra nationella flygbolag får några statliga subventioner i sin verksamhet. SAS möjligheter att möta otillbörlig konkurrens är därför begränsade. Luftfartsmyndigheterna måste därför enligt SAS både ha laglig möjlighet och skyldighet att tillse att godkända priser inte underskrids och att kraftfulla åtgärder riktas mot de flygbolag som tillämpar prisdumpning på den skandinaviska marknaden.

ICAO:s församlingsmöte antog hösten 1977 en rekommendation till medlemsstaterna som gick ut på att dessa stater bl. a. skulle göra överträdelser av myndighetsgodkända tariffer straffbara med avskräckande påföljder. se till att det fanns ett effektivt system för undersökning av överträdelser och att nödvändiga åtgärder vidtogs mot dessa samt stödja IATA:s prisövervakningssystem.

Inom IATA har problemet länge varit uppmärksammat. Senast diskuterades det vid en konferens i juni 1981, då en resolution antogs enligt vilken IATA-bolagen bekräftade sin plikt att tillämpa de priser, villkor, regler och provisioner som har godkänts av respektive myndighet. Enligt en annan vid konferensen antagen resolution uppmanades alla berörda nationella myndigheter att med skyndsamhet vidta sådana åtgärder som behövs för att säkerställa efterlevnaden av myndighetsgodkända tariffer.

Den internationella överenskommelsen om proceduren för fastställande av tariffer för regelbunden luftfart, den s. k. Parisöverenskommelsen (se avsnitt 2.1.2) innehåller inga bestämmelser om det fallet att någon bryter mot en träffad tarifföverenskommelse.

Vid meddelande av ett svenskt tillstånd till linjefart i förvärvssyfte bestäms villkor för trafiken (7 kap. 4 § LL). Sådana villkor är t. ex. priser, tidtabeller osv. Tillståndet kan återkallas om innehavaren i väsentlig mån åsidosätter villkoren (7 kap. 5 § LL).

Av 13 kap. 7 § andra stycket LL följer vidare att böter eller fängelse högst sex månader kan ådömas den som utövar luftfart med åsidosättande av sådana villkor som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 § LL.

När regeringen genom en överenskommelse med en främmande stat har medgett luftfart inom svenskt område krävs som jag nyss har nämnt i allmänhet inte därutöver något regeringens tillstånd till linjefart (7 kap. 6 § LL). Sverige har träffat ett sextiotal sådana överenskommelser och den linjefart som har sin grund i luftfartsavtal i stället för i koncessioner är alltså av stor omfattning. Luftfartsverket meddelar här de närmare bestämmelserna för trafiken och kan då fastställa tariffer för trafiken. De bestämmelser som luftfartsverket meddelar med stöd av 7 kap. 6 § LL är inte förbundna med några sanktioner.

Särskilda problem erbjuder i det nu angivna hänseendet s. k. *offline carriers*, dvs. utländska flygbolag som inte bedriver någon linjetrafik till

eller från Sverige men som här säljer sådana transporter mellan Sverige och andra länder som åtminstone till någon del utförs med det egna bolagets plan.

Bland flygbolagen i Sverige finns sedan några år tillbaka ett organ för tariffövervakning och åtgärder i samband med överträdelser av tarifferna. Detta organ, Compliance Committee Sweden, sorterar under en flygbolagsorganisation som företräder såväl IATA-medlemmar som icke IATA-anslutna flygbolag. Verksamheten har emellertid på grund av det bristfälliga legala sanktionsunderlaget hittills haft en endast obetydlig omfattning i Sverige.

Brott mot prisregleringen

Det finns flera olika sätt, varpå ett flygbolag kan bryta mot prisregleringen.

Den vanligaste formen för missbruk torde vara att biljetter säljs till lägre pris än det godkända. En annan vanlig form av överträdelse hänger samman med de provisioner som lämnas biljettförsäljare och agenter. De tariffier som fastställs avser nämligen inte bara biljettpriserna utan även priserna och villkoren för agentur och andra biträdande tjänster. Ett flygbolag som lämnar extraprovisioner till agenter bryter alltså härigenom mot tariffbestämmelserna. Dessa provisioner kan sedan stanna hos agenten. Denne kan emellertid också lämna motsvarande rabatter till sina kunder.

De agenter som medverkar till flygbolagens överträdelser av tariffbestämmelserna kan hållas straffrättsligt ansvariga enligt vanliga medverkansregler om flygbolagens agerande är straffbart. Om luftfarten äger rum på grund av koncession kan alltså agenternas beteende leda till straffrättsligt ansvar medan så inte är fallet om luftfarten bedrivs med stöd av luftfartsavtal. Det finns f. n. inte någon möjlighet att ingripa med administrativa sanktioner mot agenten.

Sanktionssystemet

För att man skall få ett mer rättvist system är det enligt utredningens mening självklart att man måste ha samma möjligheter att använda såväl straffrättsliga som administrativa sanktioner mot dem som driver luftfart på grund av ett luftfartsavtal som mot dem som driver sådan med stöd av koncession.

Utredningen diskuterar möjligheten att införa ett krav på koncession även när det finns ett luftfartsavtal som ger ett annat lands flygbolag rätt till linjefart till och från Sverige.

Utredningen pekar emellertid på att om regeringen har träffat ett luftfartsavtal med ett annat land så kan luftfartsverket sedan inte göra någon egentlig prövning, och inte heller kan tillståndet återkallas så länge luftfartsavtalet gäller. Det finns vidare inte någon möjlighet att införa koncessionsplikt i de redan gällande luftfartsavtalen eller att säga upp alla dessa avtal och träffa nya som innehåller bestämmelser om sådan plikt.

Utredningen förordar inte att koncessionsplikt skall införas för de fall då ett luftfartsavtal föreligger men understryker att detta dock inte innebär att det helt kommer att saknas möjligheter till ingripanden i administrativ väg. Luftfartsverket kan vid kontakter med det felande bolagets luftfartsmyndigheter ge till känna att man från svensk sida är missnöjd och, i flagranta fall, att man önskar att vederbörande bolag inte längre utövar rättigheterna att driva trafik på Sverige enligt luftfartsavtalet. Som en sista utväg kan regeringen säga upp luftfartsavtalet. Ett annat vapen som luftfartsverket vid vissa tillfällen kanske kan använda sig av är vägran att godkänna flygbolagets tidtabeller, tariffer m. m., vilket medför att bolaget inte kan flyga. Det är enligt utredningen väsentligt att luftfartsverket beaktar alla de möjligheter som finns för att en större efterlevnad av prisregleringen skall åstadkommas.

Ett lättare sätt är enligt utredningen att införa en ansvarsbestämmelse för den som bryter mot de villkor som luftfartsverket har meddelat med stöd av 7 kap. 6 § LL. Agenter och andra som säljer flygbiljetter kan via medverkansbestämmelserna nås av ett sådant straffrättsligt ansvar oavsett om luftfarten sker på grund av koncession eller med stöd av avtal.

Utredningen går härfter in på de problem en straffrättslig sanktion innebär eftersom det enligt svensk rätt inte finns någon möjlighet att utkräva straffrättsligt ansvar av andra än enskilda fysiska personer.

Ett system med straffrättsligt ansvar för överträdelse av tariffbestämmelser skulle enligt utredningen otvivelaktigt få störst effekt om det felande flygbolaget kunde fällas till ansvar i stället för någon enskild tjänsteman hos bolaget.

Utredningen menar emellertid att man inte skall underskatta effekten av en straffsanktion. Straffhotet är naturligtvis en faktor som bidrar till att den enskilde tjänstemannen avhåller sig från att begå några överträdelse. För bolagens del bör det ha en viss psykologisk effekt att överträdelseerna är straffsanktionerade.

Utredningen föreslår en ny straffrättslig bestämmelse om ansvar för den som utövar luftfart med åsidosättande av villkor som har meddelats med stöd av 7 kap. 6 § LL (13 kap. 2 § 11).

Enligt *riksåklagaren* motiverar den avhållande faktor som ett straffhot utgör att överträdelse av villkor enligt luftfartsavtal kriminaliseras. Riksåklagaren tillstyrker därför utredningens förslag i den delen.

Luftfartsverket anser att likabehandlingen inte bör genomföras på det sätt utredningen har föreslagit. Luftfartsverket förordar att koncession skall krävas av flygföretag som bedriver trafik på Sverige, även om trafiken bedrivs med stöd av luftfartsavtal. Enligt luftfartsverkets mening bör man av flera skäl i förevarande fall inte ställa alltför höga förväntningar på en straffsanktion. Luftfartsverket ifrågasätter också om verket, som utredningen anför, har lagliga möjligheter att göra så långtgående ingripanden som att vägra godkänna tidtabeller.

Enligt SAS/LIN medger de standardavtal som finns att överträdelser av tarifferna, om koncessionssystem införs, bestraffas med återkallelse eller suspension av tillståndet enligt luftfartsavtalet. Att ge koncession till ett främmande flygbolag skulle enligt SAS/LIN vara helt i överensstämmelse med både gällande luftfartsavtal och lagstiftning och borde därför rimligen inte förorsaka några negativa reaktioner i andra länder. Bolagen är övertygade om att bara en erinran till det felande flygbolaget om att luftfartsverket kan suspendera tillståndet eller gå in med effektiva kontrollåtgärder skulle förmå detta att upphöra med att sälja biljetter till underpris.

Näringsfrihetsombudsmannen ställer sig tveksam till om utvidgade straffsanktioner mot flygbolag som över- eller underskrider fastställda priser är det lämpligaste sättet att åstadkomma den eftersträvade likabehandlingen. Enligt näringsfrihetsombudsmannen finns det mot bakgrunden av utvecklingen utomlands anledning att överväga om inte tiden nu är mogen för en liberalare inställning till priskonkurrens inom flygtrafiken även i Sverige. I stället för att införa skärpta straffbestämmelser vid prisavvikelse som utredningen föreslår, anser näringsfrihetsombudsmannen att en uppmjukning av det nuvarande sanktionssystemet bör göras så att en normal priskonkurrens mellan flygbolagen inte längre är otillåten. Den likabehandling av flygbolag som utredningen sagt sig eftersträva uppnås enligt näringsfrihetsombudsmannens uppfattning bättre genom en uppmjukning än genom en skärpning av sanktionssystemet.

För egen del vill jag till en början slå fast att det enligt min mening inte i det nu föreliggande lagstiftningsärendet finns tillräckligt underlag för en grundläggande omorientering i den syn på målsättningen för den konkurrensbegränsande lagreglering som vi har i dag. En sådan omorientering har inte förutsatts i utredningens arbete, och den bör enligt min mening inte tas upp nu.

När det gäller utformningen av den nuvarande regleringen är den som utredningen visar och som också verifierats under remissbehandlingen inte helt följdriktig framför allt när det gäller sanktioner mot dem som överträder villkor för tillstånd och avtalsbestämmelser. Jag delar utredningens principiella uppfattning att man bör sträva efter ett mer rättvist system. Utgångspunkten för utredningens förslag är att det inte finns teoretiska eller praktiska möjligheter att införa krav på koncession vid sidan av luftfartsavtal som ger ett annat lands flygbolag rätt till linjefart till och från Sverige. Luftfartsverket och SAS/LIN har under remissbehandlingen uttalat en annan uppfattning i den frågan. SAS/LIN har särskilt pekat på att föreliggande avtal vanligtvis har en sådan anknytning till den nationella lagstiftningen att en koncessionsplikt med därav följande straffsanktion vid överträdelser kan motiveras.

Jag delar luftfartsverket och SAS/LIN:s principiella uppfattning att det inte är uteslutet att införa koncessionsplikt beträffande den luftfart som utlänningar bedriver i Sverige på grund av avtal. Några bärande skäl att nu

frånga det system som sedan länge tillämpats i Sverige har dock enligt min mening inte lagts fram. I enlighet med utredningens förslag bör dock införas en straffbestämmelse i anslutning till de föreskrifter som meddelas i samband med sådana avtal. Jag återkommer närmare till mina överväganden i denna fråga i specialmotiveringen.

Verkställighet

Utredningen erinrar om att möjligheterna till lagföring och verkställighet i de fall som nu avses i praktiken kan vara beskurna eftersom det inte finns någon person i Sverige som är ansvarig för verksamheten.

Enligt lagen (1968:555) om rätt för utlänning och utländskt företag att idka näring här i riket skall en utomlands bosatt utlänning, som har fått näringstillstånd här i riket, ha en i Sverige bosatt föreståndare för verksamheten. Denne föreståndare är ansvarig för verksamheten och skall ha fullmakt från näringsidkaren att i alla frågor som rör verksamheten här i riket handla på dennes vägnar, motta stämning för näringsidkaren och föra dennes talan (9 §). Vidare finns regler om utländska företag som har tillstånd att idka näring här i riket. Dessa skall driva denna näringsverksamhet genom en registrerad filial (16 §). Denna skall stå under ledning av en verkställande direktör som är ansvarig för filialens verksamhet och som skall ha en fullmakt med samma innehåll som i fråga om den tidigare nämnde föreståndaren (18 §).

Genom dessa bestämmelser ges formella möjligheter till olika former av myndighetsingripande mot de utländska personer, fysiska eller juridiska, som driver näringsverksamhet här i riket och som gör sig skyldiga till överträdelser av den svenska lagstiftningen. Lagen har emellertid, närmast på grund av uttalanden i förarbetena till den (prop. 1968:98), inte kommit att tillämpas på den verksamhet som här drivs av utländska flygbolag, agenter m. fl. Det finns därför i många fall inte någon representant i Sverige för dessa utländska företag som kan nås med en straffrättslig sanktion.

Enligt utredningen kan det finnas skäl att ompröva ställningstagandet att undanta delar av transportsektorn från lagens tillämpningsområde. Utredningen har emellertid funnit att en sådan omprövning – med hänsyn till alla konsekvenser detta skulle innebära i andra avseenden än det nu aktuella – knappast faller inom ramen för utredningens utredningsuppdrag.

Utredningen föreslår att den som här i landet faktiskt förestår verksamheten ges samma ansvar och befogenheter som en föreståndare enligt 1968 års lag.

Riksåklagaren har inte någon erinran mot utredningens förslag i denna del som en temporär lösning men förordar att tillämpningen av 1968 års lag inom luftfartsrättens område övervägs på nytt. *SAS/LIN* stöder utredningens förslag. Den föreslagna bestämmelsen bör enligt bolagen också omfatta de flygföretag som har försäljningskontor här men som inte bedriver någon egen trafik på Sverige (s. k. offline-bolag).

Frågan om att utsträcka tillämpningsområdet för 1968 års lag till att också omfatta den verksamhet som bedrivs i Sverige av utländska flygbolag är en relativt genomgripande lagstiftningsfråga, som utredningen inte har kunnat gå in på och som kräver ingående överväganden bl. a. av associationsrättslig art. För det ändamål som är aktuellt nu krävs inte heller den fullständiga reglering av ansvaret för verksamheten som en sådan lagstiftning skulle innebära. Jag har ingen erinran mot den principiella lösning som föreslås av utredningen.

Alternativa sanktioner

Med det system som har valts inte bara i Sverige utan även på de flesta andra håll är det enligt utredningen nödvändigt att söka upprätthålla kravet att fastställda villkor i fråga om tariffer o. d. följs. Någon form av åtgärder måste kunna vidtas gentemot den som inte tillämpar de fastställda priserna. IATA:s sanktionssystem har en begränsad räckvidd och det är bl. a. därför nödvändigt att myndigheterna kan ingripa effektivt. Enligt utredningen är det ekonomiska överväganden som ligger bakom överträdelserna; de ger möjligheter till ytterligare inkomster. Det effektivaste sättet att bemöta överträdelserna bör därför enligt utredningen vara ett system där bolagen drabbas av så ingripande *ekonomiska sanktioner* att prisöverträdelserna inte framstår som företagsekonomiskt motiverade.

Utredningen har diskuterat olika former av ekonomiska åtgärder mot dem som bryter mot tariffbestämmelserna, nämligen *förverkande, sanktionsavgifter och vite*.

När det gäller förverkande har efter det att utredningen lagt fram sitt betänkande lagstiftning ägt rum på grund av det i utredningens betänkande omnämnda betänkandet (Ds Ju 1981: 3) Ekonomiska sanktioner vid brott i näringsverksamhet.

Den 1 juli 1982 infördes sålunda en ny förverkandebestämmelse, 36 kap. 3 a § BrB. Bestämmelsen innebär att inte bara det direkta utbytet av brott utan även värdet av andra ekonomiska fördelar som kan uppkomma i ett företag till följd av att ett brott begås inom ramen för dess verksamhet kan förklaras förverkade. I första hand åsyftas sådana företagsekonomiska vinster eller besparingar som har samband med den straffbara gärningen. Ett klart orsakssammanhang måste föreligga mellan brottet och vinsten. Om det är svårt att beräkna beloppet mer exakt får vinsten eller besparingen uppskattas till ett skäligt belopp.

Utredningen menar att en bestämmelse av detta slag kan vara svår att tillämpa på det här området. Ett problem är svårigheterna att bestämma värdet på näringsidkarens förtjänst eller besparing. Möjligen kan problemen bemästras genom att man kan utgå ifrån att de flygbolag som säljer resor till priser som ligger under de myndighetsgodkända tarifferna gör detta för att skaffa ytterligare passagerare till sina flygningar och på så vis minska antalet tomma stolar i flygplanen. Samma avsikt ligger som regel

bakom även den andra vanliga formen av prisöverträdelser, lämnandet av höga agentprovisioner.

Utredningen anför i denna fråga vidare följande.

Ett flygbolags kostnader för en flygning mellan två orter är i stort sett desamma vare sig man flyger med ett fullsatt flygplan eller om det finns ett antal tomma stolar i planet. Merkostnaden för att i ett flygplan, som ändå flyger en viss sträcka, transportera ytterligare några passagerare är alltså mycket liten. Detta innebär att man torde kunna utgå ifrån att det för ett flygbolag som säljer biljetter till för lågt pris uppkommer en vinst som i stort sett motsvarar biljettpriset.

Om brottet mot tariffbestämmelserna i stället består i att för stora agentprovisioner lämnas blir den extraintäkt bolaget får genom brottet, dvs. biljettpriset, densamma. Flygbolaget har emellertid då haft en kostnad, dvs. provisionen, för att få denna intäkt. Om provisionen kommer resenären till del såsom rabatt kan samma resonemang tillämpas som vid direkt försäljning till för lågt pris. Det som skulle kunna förverkas är då det som resenären betalat, dvs. biljettpriset. Om däremot provisionen stannar hos agenten medan resenären får betala fullt eller i det närmaste fullt pris är förutsättningarna något annorlunda. I dessa fall skulle hos flygbolaget kunna förverkas endast biljettpriset minus provisionen. Bolagets vinst kan inte uppgå till ett belopp som överstiger skillnaden häremellan. Emellertid skulle då värdet av provisionen kunna förklaras förverkat hos agenten, som ju genom att sälja resor till priser som understiger de godkända gör sig skyldig till straffbar medverkan vid tarifföverträdelserna.

Ett argument mot en förverkanderegeln som åtminstone på detta stadium har varit avgörande för oss är att de belopp som skulle kunna komma att förverkas är så små att de ur rent företagsekonomisk synvinkel oftast bara har marginell betydelse. Detta problem accentueras genom att man sannolikt får räkna med att endast en del av tarifföverträdelserna kan upptäckas och ledas i bevis. Under sådana förhållanden har vi inte velat tillstyrka att en särskild förverkanderegeln nu införs inom luftfartslagstiftningen, något som annars kunde ha varit aktuellt i avbidan på genomförandet av förslagen i betänkandet Ekonomiska sanktioner vid brott i näringsverksamhet. Därmed har vi emellertid inte tagit ställning mot tillämpningen av en framtida generell förverkandebestämmelse. Denna fråga får bedömas om och när en sådan generell bestämmelse införs.

Riksåklagaren menar att det finns anledning att anta att problemen med beräkning av vinster är större när det gäller flygbolag än beträffande de flesta andra näringsidkare. Riksåklagaren finner utredningens argumentering att de belopp som skulle komma att förverkas är så små att de har endast marginell betydelse inte vara invändningsfri.

För egen del vill jag i denna del endast framhålla att den nya förverkandebestämmelsen i brottsbalken naturligtvis också är tillämplig på den art av beteende som det här är fråga om i den mån det är brottsligt. Jag kan också i allt väsentligt ansluta mig till de riktlinjer för vinstberäkningen som utredningen har dragit upp. I likhet med utredningen är jag dock tveksam till om denna förverkandemöjlighet är tillräcklig som sanktion på det här området.

Utredningen har också diskuterat användningen av *sanktionsavgifter*. Enligt utredningen kan skäl anföras till stöd för en regel om sanktionsavgifter för tarifföverträdelser och utredningen har mot den bakgrunden övervägt förutsättningarna för och effekterna av ett sådant system inom det här aktuella området. En betydande svårighet föreligger enligt utredningen när det gäller att avgöra vilka beräkningsgrunder som skall användas vid bestämmande av avgiftens storlek. Vidare finns i detta fall – liksom alltid när det gäller att införa särlösningar för avgränsade områden – svårigheter att konstruera ett enkelt och lätthanterligt system som kan fungera smidigt utan fara för rättssäkerheten. Sammantaget har utredningen funnit att skälen mot ett avgiftssystem överväger.

I förarbetena till den nya förverkandebestämmelsen i brottsbalken uttalades att denna på särskilda områden skulle kunna kompletteras med regler om sanktionsavgifter. Dåvarande chefen för justitiedepartementet lade i propositionen fram förslag till vilka principer som bör gälla för när sådana avgifter bör användas och hur de i så fall bör vara konstruerade för att uppfylla rimliga krav på effektivitet och rättssäkerhet. I sammanhanget betonades vikten av att avgiftssystem införs på nya områden först efter noggranna överväganden av om behov föreligger och att systemen utformas på ett sådant sätt att anspråken på rättssäkerhet blir fullt ut tillgodosedda. Riksdagen som anslöt sig till de föreslagna principerna slog vidare fast att riktlinjerna för avgiftssystemet utgår från den straffrättsliga skuldprincipen även om avgiftsskyldighet förutsätts kunna i särskilda fall bygga på strikt ansvar (JuU 1981/82: 52 s. 8).

Beträffande den av utredningen diskuterade *vitesanktionen* vill jag hänvisa till överväganden inom justitiedepartementet beträffande införande av en viteslag. En lagrådsremiss i frågan överlämnades under hösten 1983 men ledde inte då till lagstiftning. Efter fortsatta överväganden i frågan överlämnar regeringen emellertid i dagarna ett förslag till riksdagen (prop. 1984/85: 96).

Slutligen vill jag beträffande frågan om straffrättsliga ingripanden mot juridiska personer hänvisa till de förslag som under våren 1984 lagts fram av kommissionen mot ekonomisk brottslighet i betänkandet (Ds Ju 1984: 5) Företagsbot. Kommissionen föreslår i det betänkandet införandet av en ny ekonomisk sanktion, företagsbot. Sanktionen skall kunna ådömas ett företag eller företagare när ett brott har begåtts i utövning av verksamheten. I prop. 1984/85: 32, som f. n. prövas av riksdagen, aviserar chefen för justitiedepartementet ett förslag i ämnet under riksmötet 1984/85 (prop. s. 54, se även prop. 1984/85: 100, bilaga 4 s. 28). Förslaget avses bygga på kommissionens betänkande. En sanktion av den föreslagna arten kan naturligtvis få stor betydelse på det här området.

Med hänsyn till de överväganden som sålunda pågår när det gäller ingripanden mot brott i näringsverksamhet bör enligt min mening f. n. inte införas några regler i ämnet som enbart tar sikte på brott av det nu aktuella slaget.

2.14 Vissa bestämmelser för lufttrafiken

Mitt förslag innebär i princip endast språkliga ändringar i 8 kap. Något generellt förbud mot att medföra föremål som kan vara farliga för flygsäkerheten genomförs inte.

Utredningens förslag (avsnitt 14) överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna kommenterar inte särskilt utredningens förslag.

Skälen för mitt förslag: I 8 kap. LL finns vissa bestämmelser om lufttrafiken. De kompletteras av bestämmelser i 97–113 a §§ LK.

Åtgärder för att förhindra olyckor m. m.

I 8 kap. 1 § LL föreskrivs att regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket meddelar bestämmelser bl. a. om vad som skall iaktas vid luftfärder för att olyckor skall undvikas. Enligt kungörelsen (1961: 563) angående trafikregler för luftfarten (ändrad 1965: 202) fastställer regeringen trafikregler i huvudsaklig överensstämmelse med de internationella trafikreglerna, dvs. de trafikregler som har antagits av ICAO: s råd år 1951 med senare ändringar. Trafikreglerna publiceras i Bestämmelser för Civil Luftfart – Trafikregler (BCL-T).

Övriga paragrafer i 8 kap. LL behandlar bl. a. landningsskyldighet, transporter av visst gods och fartygshandlingar.

Utredningen föreslår språkliga och redaktionella ändringar i 8 kap. 1–3 §§. Mina förslag har utformats i enlighet med utredningens förslag.

Till vissa detaljfrågor återkommer jag i specialmotiveringen.

Transport av visst gods

I 8 kap. 4 § LL finns regler om inskränkningar i rätten att *transportera visst gods med luftfartyg*.

Enligt paragrafens första stycke får krigsmateriel inte transporteras med luftfartyg utan tillstånd från regeringen eller den som regeringen bestämmer.

Vad som i luftfartslagens mening är krigsmateriel framgår av kungörelsen (1961: 567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg. Häri finns en uppräknig av sådana föremål som skjutvapen, ammunition, sprängämnen, kemiska och radioaktiva stridsmedel m. m.

Enligt paragrafens andra stycke får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddela förbud mot transporter av annat gods än krigsmateriel eller meddela närmare bestämmelser om sådan befordran.

Enligt 107 § LK finns vidare en möjlighet för luftfartsverket att föreskriva särskilda villkor för transport av visst gods. Verket har också rätt att

helt förbjuda transporter när godsets beskaffenhet föranleder det. I 108 § första stycket LK hänvisas också till de särskilda bestämmelser som finns om transporter av visst gods. Någon uttrycklig möjlighet att föreskriva särskilda villkor vid transport av krigsmateriel föreligger inte.

Utredningens förslag innebär i sak ingen ändring i förhållande till vad som f. n. gäller beträffande transporter av farligt gods ombord på luftfartyg. Genom det föreslagna allmänna bemyndigandet i 14 kap. 3 § kan föreliggande oklarheter beträffande villkoren för transport av krigsmateriel enligt utredningen anses undanröjda.

Jag ansluter mig till utredningens förslag. Beträffande det allmänna bemyndigandet i 14 kap. 3 § L.L. hänvisar jag till specialmotiveringen.

Medförande av vapen

Enligt 107 § andra stycket LK är det förbjudet att medföra skjutvapen i passagerarutrymmet på luftfartyg som används i förvärvssyfte för passagerartransporter. Tjänstevapen är undantagna från förbudet. Något förbud mot att medföra andra vapen än skjutvapen finns inte.

Enligt 1 § lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats får särskild kontroll äga rum till förekommande av brott som utgör en allvarlig fara för säkerheten vid luftfart. Vid kontrollen skall sökas efter vapen eller andra föremål, som är ägnade att komma till användning vid sådana brott (3 §). Om ett sådant föremål påträffas kan det ofta tas i förvar enligt bestämmelser i rättegångsbalken. Annars skall den som medför föremålet uppmanas att förvara det på ett visst sätt, t. ex. hos personalen eller i bagageutrymmet. Den som inte rättar sig efter en sådan uppmaning får avvisas från flygplatsen (4 §).

Luftfartsverket har i en skrivelse till regeringen gjort gällande att avsaknaden av ett förbud mot att medföra andra vapen än skjutvapen i passagerarutrymmet på ett luftfartyg är en brist i lagstiftningen med hänsyn till kraven på flygsäkerhet. Verket har föreslagit att förbudet i 107 § andra stycket LK utvidgas till att omfatta även andra vapen eller föremål, som är ägnade att komma till användning vid brott som utgör en allvarlig fara för flygsäkerheten.

Ett skjutvapen kan enligt utredningen vara farligt även om innehavaren inte har för avsikt att använda det vid något brott och ett förbud att ha skjutvapen i passagerarutrymmet framstår som naturligt. Utredningen pekar på att den nuvarande bestämmelsen är enkel och klar eftersom det som regel inte innebär några svårigheter att avgöra vad som menas med skjutvapen.

Om andra vapen eller föremål skall förbjudas erbjuder däremot enligt utredningen avgränsningen mellan tillåtna och förbjudna föremål problem. Rent definitionsmässigt kan det vara svårt att avgöra vad som skall anses vara ett vapen. Det är enligt utredningen nödvändigt att kretsen av förbjudna föremål klart anges eftersom överträdelse av förbudet skulle vara

straffbelagda. Ett utvidgat förbud skulle därför behöva förses med detaljerade tillämpningsföreskrifter. Utredningen anför vidare.

Frågan är om ett sådant förbud skulle betyda ökad säkerhet. På grund av bestämmelserna i lagen om kontroll på flygplats är risken, när kontroll förekommer, relativt liten att det i passagerarutrymmet finns sådana farliga föremål som kan komma till användning vid brott. Det är tveksamt om ett lagstadgat förbud att medföra föremålen skulle minska denna risk. Den som önskar föra ombord ett vapen e. d. för att använda det vid brott och som inte avhånds föremålet vid en kontroll skulle självfallet inte avhålla sig från att ta med föremålet i passagerarutrymmet av det skälet att detta är förbjudet i lag.

Det förefaller alltså osäkert om ett sådant förbud som det av luftfartsverket föreslagna innebär någon vinst för flygsäkerheten. Med hänsyn härtill och till de avgränsningssvårigheter som den av verket förordade ändringen skulle medföra föreslår vi ingen utvidgning av det nuvarande förbudet i 107 § LK.

Utredningens överväganden i de avseenden som avses nu har inte kommenterats särskilt under remissbehandlingen. Jag delar för egen del utredningens uppfattning att ett generellt förbud mot innehav av vissa andra farliga föremål än skjutvapen ombord på ett luftfartyg kan bli svårt att övervaka och ge anledning till gränsdragningsproblem. Något sådant förbud bör därför inte införas.

2.15 Lufttransporter

Mitt förslag: Redaktionella och språkliga ändringar görs i 9 kap. En bestämmelse om undantag från krav på biljett m. m. överförs från luftfartskungörelsen till lagen.

Utredningens förslag (avsnitt 11) överensstämmer i princip med mitt förslag utom såvitt gäller bestämmelsen om undantag från biljett m. m.

Remissinstanserna accepterar i stort utredningens förslag.

Skälen för mitt förslag: Privaträttsliga bestämmelser om transporter med luftfartyg finns i 9 kap. LL. Detta kapitel bygger helt på Warszawa-Haag-reglerna och på Guadalajarakonventionen. Regler finns om transporthandlingar, om rätten att förfoga över godset, om fraktförarens ansvar och om sammansatta transporter. Dessutom regleras det fall då en transport helt eller delvis utförs av någon annan fraktförare än den som har träffat transportavtalet.

I luftfartskungörelsen finns endast en paragraf, 113 a §, som behandlar transporter i privaträttsligt avseende.

I svensk lagstiftning finns dock även andra bestämmelser i sådana frågor

som regleras i 9 kap. LL. Här avses lagen (1937: 73) om befordran med luftfartyg. Denna lag upphörde att gälla i och med att den nya lydelsen av 9 kap. LL trädde i kraft sedan Sverige hade tillträtt Haag-protokollet. Enligt övergångsbestämmelserna (1960: 69) skall dock äldre bestämmelser fortfarande tillämpas i vissa fall, bl. a. vid transporter mellan Sverige och en annan stat, om denna stat har biträtt den ursprungliga men inte den reviderade Warszawakonventionen. På grund härav är 1937 års lag fortfarande tillämplig i några fall.

Utredningen föreslår inga sakliga förändringar beträffande 9 kap. eller lagen om befordran med luftfartyg.

Inom justitiedepartementet övervägs f. n. frågan om Sveriges tillträde till nr 3 och 4 av fyra ändringsprotokoll till Warszawakonventionen som antogs år 1975 vid en diplomatisk konferens i Montreal. Ett sådant tillträde aktualiserar ändringar i 9 kap. som inte har berörts i det nu förevarande lagstiftningsärendet. Avsikten är enligt vad jag har inhämtat att en departementspromemoria i ämnet skall remissbehandlas och ligga till grund för en eventuell lagstiftning. Enligt min mening kan det inte anses innebära några olägenheter om man i avvaktan på en sådan lagstiftning i detta ärende endast prövar de ändringsförslag som utredningen har lagt fram. Dessa förslag har inte föranlett några särskilda kommentarer under remissbehandlingen. Jag ansluter mig i stort sett till förslagen.

I ett avseende vill jag emellertid föreslå en ändring. Enligt 113 a § LK fordras inte biljetter och resgodsbevis vid inrikes luftbefordran, under vilken mellanlandning utom riket inte avses äga rum. Vid sådan befordran får den begränsning av fraktförarens ansvarighet som anges i 9 kap. 22 § LL åberopas även om biljett, resgodsbevis eller flygfraktsedel inte har utfärdats eller saknar meddelande om begränsning av fraktförarens ansvarighet.

Bestämmelsen infördes år 1980 (1980: 721) och grundar sig på bemyndigandet i 9 kap. 40 § LL enligt vilket regeringen, såvitt angår inrikes luftbefordran, vid vilken mellanlandning utom riket ej avses skola äga rum, får meddela bestämmelser som avviker från vad som föreskrivs i vissa andra paragrafer i 9 kap. angående biljett, resgodsbevis och flygfraktsedel. Det i luftfartskungörelsen angivna undantaget tillkom på begäran av luftfartsverket.

Enligt 9 kap. 22 § första stycket LL är ett svenskt flygföretag skyldigt att i biljett eller standardvillkor utfästa sig att tillämpa den ansvarsgräns som anges i lagrummet. Införandet av 113 a § LK innebar inte att kravet på sådan utfästelse föll bort. Fraktföraren har i stället standardvillkor med denna utfästelse. Som sådana villkor godtas enkla villkor som fraktföraren tillämpar generellt och som finns tillgängliga för den passagerare som så önskar i samband med att han bokar plats eller går ombord på luftfartyget.

Bestämmelsen om ansvarsbegränsning i 113 a § LK innehåller sådana föreskrifter om enskildas ekonomiska förhållanden inbördes som enligt 8

kap. 2 § regeringsformen skall meddelas i lag. Bestämmelsen bör därför överflyttas till 9 kap. LL. Bemyndigandet i 9 kap. 40 § kan heller inte avse meddelande av sådana föreskrifter. Det har emellertid tillkommit och utnyttjats endast i de avseenden som regleras i 113 a § LK (jfr prop. 1960: 34 s. 92). Om 113 a § LK upptas i lag kan bemyndigandet i 9 kap. 40 § LL utgå. En bestämmelse motsvarande 113 a § LK kan då upptas i det lediga paragrafnumret. Bestämmelsen bör utformas huvudsakligen i enlighet med utredningens förslag beträffande 113 a § LK. I andra stycket bör således i enlighet med vad utredningen har föreslagit i förtydligande syfte tas in en hänvisning till standardvillkoren.

Jag har beträffande de nu behandlade frågorna samrått med chefen för justitiedepartementet.

2.16 Ansvaret för skador genom luftfart

Mitt förslag: Ett luftfartygs ägare skall liksom f. n. i princip ansvara för de skador som genom luftfart drabbar tredje man. När ett luftfartyg innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt skall ansvaret för skador genom luftfarten åvila innehavaren. Sådant ansvar skall under vissa villkor också kunna åvila innehavaren vid långtidsuthyrning (leasing). I andra fall skall ansvaret kunna vara delat. Ändringar föreslås i lagen (1922: 382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

Utredningens förslag (avsnitt 12) överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna accepterar i princip utredningens förslag.

Skälen för mitt förslag: I 10 kap. 1 § LL hänvisas beträffande ansvaret för tredjemansskador, dvs. sådana skador som drabbar personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget, till lagen (1922: 382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart. Kapitlet innehåller i övrigt bestämmelser om trafikförsäkring och om jämkning av det skadestånd som någon kan förpliktas utge på grund av fel e. d. i tjänsten.

Enligt 1922 års lag har ett luftfartygs ägare strikt ansvar för skador som genom luftfart drabbar personer eller egendom som inte transporteras med fartyget (1 §). Lagen gäller dock inte skador på andra luftfartyg i fart eller på passagerare i sådana fartyg (2 § andra stycket). Den som utan lov använder någon annans luftfartyg ansvarar i stället för ägaren för de skador som inträffar vid ett sådant tillfälle (3 §). En brukare svarar tillsammans med ägaren om han innehar fartyget med nyttjanderätt och det i upplåtelsen ingår rätt att anställa förare eller befälhavare. Samma sak gäller även om han inte har denna rätt men ändå anlitar en annan förare eller befälha-

vare än den som ägaren har anställt och någon skada inträffar när denne andre har hand om fartyget. Ägaren har regressrätt mot brukaren (4 §). Vid medvällande från den skadelidandes sida gäller skadeståndslagens bestämmelser. Också beräkningen av ersättningens storlek vid personskador skall ske enligt grunderna i skadeståndslagen (1 och 5 §§).

I 10 kap. 2 § LL föreskrivs en skyldighet att, om regeringen så förordnar, teckna en försäkring e. d. för ansvaret enligt 1922 års lag. Regeringen har inte meddelat något generellt sådant förordnande. Beträffande SAS och LIN ställs dock krav på försäkring i koncessionerna. I fråga om all annan luftfart i förvärvssyfte än den som bedrivs av dessa båda företag ställer luftfartsverket som krav för meddelande av driftstillstånd att det finns en gällande försäkring. För privatflygare finns inte något krav på försäkring.

Från de företag som sysslar med s. k. leasing av luftfartyg har framförts önskemål om att den som hyr ett luftfartyg under längre tid skall betraktas som ägare i vissa avseenden. Vad som framför allt har åsyftats med detta är ansvaret för tredjemansskador. Avsikten har varit att ägaren helt skall befrias från ansvar enligt 1922 års lag.

Utredningen erinrar om att de skador som avses i 1922 års lag nästan alltid är en direkt följd av det faktiska handhavandet av ett luftfartyg och mycket talar enligt utredningens mening för att en ägare som inte har något inflytande över fartyget och dess användning inte heller skall vara ersättningsskyldig för de skador som kan uppkomma när en brukare använder fartyget. Å andra sidan måste man emellertid, menar utredningen, beakta att skyddet för tredje man inte får bli urholkat genom att luftfartygets ägare befrias från ansvar.

Huvudregeln bör enligt utredningen alltså vara att ett luftfartygs ägare ansvarar för de skador som genom luftfart drabbar tredje man. En ägare bör dock kunna befrias från ansvar för tredjemansskador i vissa situationer. En första förutsättning för en sådan befrielse måste enligt utredningens mening vara att brukaren i stället kan åläggas motsvarande ansvar.

Utredningen föreslår införandet av ett system enligt vilket ansvaret enligt 1922 års lag läggs på brukaren i stället för på ägaren i de fall då brukaren innehar luftfartyget på grund av ett kreditköp med förbehåll om återtaganderätt. Vidare skall enligt utredningens förslag ägaren av ett uthyrt luftfartyg befrias från ansvar enligt 1922 års lag och detta ansvar i stället övergå på brukaren om avtal har träffats härom, om nyttjanderättstiden är minst ett år och om innehavaren enligt avtalet har rätt att skaffa befälhavare eller förare eller att använda luftfartyget i förvärvssyfte. En anmälan skall i dessa fall ha gjorts till luftfartygsregistret. Slutligen föreslås för andra fall av uthyrning att ägaren och innehavaren i vissa fall skall ha lika ansvar för tredjemansskador med regressrätt för ägaren gentemot innehavaren.

Luftfartsverket anmärker i anslutning till utredningens förslag att begreppen "brukare" och "innehavare" inte är klara. Enligt verket bör

begreppet innehavare avse den som på något sätt har en begränsad sakrätt i ett luftfartyg medan begreppet brukare bör användas bara som benämning på den som faktiskt använder ett luftfartyg.

Jag kan i princip godta utredningens förslag. Till vissa detaljfrågor återkommer jag i specialmotiveringen.

2.17 Flygräddningstjänst, bärgning och undersökning av luftfartsolyckor

Mitt förslag: Bestämmelserna om flygräddningstjänst lämnas i princip oförändrade i avvaktan på generell lagstiftning om samhällets räddningstjänst. Ett bemyndigande införs för regeringen att medge att statens haverikommission överlåter åt andra att utföra undersökningar av luftfartsolyckor (11 kap. 8 § andra stycket LL).

Utredningens förslag (avsnitt 13) innebär att begreppet flygräddningstjänst definieras närmare. Förslaget överensstämmer i övrigt i princip med mitt förslag.

Remissinstanserna har detaljsynpunkter på definieringen av begreppet flygräddningstjänst. Statens haverikommission anser att kommissionens rätt att delegera undersökningarna kan inskränkas till de fall då det är fråga om att överlåta undersökningen till annan stat än där luftfartyget är registrerat.

Skälen för mitt förslag: Bestämmelser om flygräddningstjänst finns i Chicagokonventionens annex 12, som ligger till grund för den svenska regleringen av denna fråga.

De svenska bestämmelserna finns i 11 kap. 1 § LL och i 114–121 §§ LK. Här finns regler bl. a. om var svensk flygräddningstjänst kan utföras, om vem som leder denna tjänst och om de skyldigheter som åvilar befälhavare på andra luftfartyg än de som är föremål för flygräddningstjänsten.

Bestämmelser om ersättning av allmänna medel till den som deltar i flygräddningstjänsten finns i kungörelsen (1961:564) om ersättning av statsmedel för medverkan i flygräddningstjänst m. m.

Föreskrifterna i luftfartslagen och luftfartskungörelsen om undersökning av luftfartsolyckor bygger på bestämmelserna i Chicagokonventionens annex 13.

En undersökning skall göras om det inträffar en olycka med allvarliga skador som följd vid användningen av ett civilt luftfartyg. Undersökningarna verkställs av statens haverikommission eller av luftfartsverket. Förfarandet vid en sådan undersökning finns reglerat i lagen och kungörelsen.

Utredningens förslag innebär till en början att innebörden av begreppet flygräddningstjänst närmare definieras i 11 kap. 1 § LL. Vidare införs – med hänsyn till regeringsformens delegationsbestämmelser – ett uttryck-

ligt bemyndigande för regeringen att överlåta åt andra att leda flygräddningstjänsten. Vidare föreslås ett bemyndigande för regeringen att överlåta åt andra att utföra en undersökning av en luftfartsolycka. Det sistnämnda förslaget har tillkommit för att man skall kunna överlåta exempelvis åt ett utländskt organ att leda utredningen av en luftfartsolycka i de fall då en annan stat har utövat trafikledningstjänsten i området. Vidare blir det möjligt att till en lämplig organisation överlåta en undersökning av olyckor utanför den egentliga luftfarten såsom olyckor med ballonger, segelflygplan m. m.

Förslaget innebär också att samtliga olyckor skall utredas av statens haverikommission. Bestämmelser härom föreslås upptagna i en ny luftfartsförordning (122 § första stycket).

Luftfartsverket och luftfartsinspektionen föreslår en lydelse av 11 kap. 1 § som närmare anknyter till bestämmelser för flygtrafikledningstjänst (BFT). Luftfartsinspektionen välkomnar den föreslagna möjligheten att delegera rätten att göra undersökningar. Härigenom kan enligt inspektionen statens haverikommissionens resurser tas i anspråk för sådant som är att hänföra till egentlig luftfart. *Statens haverikommission* har inte någon erinran mot att luftfartsverkets nuvarande havcriutredningsverksamhet upphör. Kommissionen anser att anledning saknas att medge delegationsrätt för kommissionen i andra fall än då det är fråga om att överlåta undersökningen till en annan stat där luftfartyget är registrerat.

Sedan utredningen lagt fram sina förslag har frågan om räddningstjänst och olycksutredningar övervägts av räddningstjänstkommittén (Kn 1979:01) som i sitt slutbetänkande (SOU 1983:77) Effektiv räddningstjänst föreslagit bl. a. en ny lag om samhällets räddningstjänst. Förslaget berör bl. a. flygräddningstjänsten. Bestämmelser härom finns i 21–24 §§ i den föreslagna lagen, som föreslås få följande lydelse.

Flygräddningstjänst

21 § Med flygräddningstjänst avses i denna lag åtgärder som staten svarar för och som avser efterforskning, undsättning av människor eller djur eller begränsning av skador på egendom då ett luftfartyg saknas eller en olyckshändelse har drabbat eller hotar lufttrafiken.

22 § Luftfartsverket svarar för efterforskning av ett försvunnet luftfartyg. Verket svarar också för undsättning och för begränsning av skador vid ett flyghaveri till havs, i kustvattnen och i Väneren, Vättern och Mälaren.

Kommunen svarar för undsättning och för begränsning av skador vid ett flyghaveri i övriga vatten, i vattenområde i hamn eller på land.

För omedelbar undsättning på eller i närheten av en godkänd flygplats skall finnas en räddningsstyrka av den storlek och räddningsutrustning i den omfattning som fastställs av luftfartsverket med hänsyn till förekommande flygtrafik. För denna styrka och utrustning svarar innehavaren av flygplatsen.

23 § Luftfartsverket utser räddningsledare för räddningsåtgärder som verket svarar för.

24 § Om skyldighet för en befälhavare på ett luftfartyg och för den som tjänstgör på en flygplats eller annan anläggning för luftfarten att medverka i flygräddningstjänsten finns bestämmelser i luftfartslagen (1957: 297).

Kommittén föreslår vidare att den nuvarande definitionen av flygräddningstjänsten i 11 kap. 1 § LL utgår och ersätts med en hänvisning till den nya lagen.

Kommitténs förslag, som har överlämnats till försvarsdepartementet, har remissbehandlats, och en lagrådsremiss beräknas bli avlämnad under hösten 1985. Med hänsyn härtill bör enligt min mening f.n. inte göras någon ändring i definitionen av begreppet flygräddningstjänst i 11 kap. 1 § första stycket. I lagrummet bör dock införas det av utredningen föreslagna bemyndigandet.

Förslaget om att ansvaret för utredning av samtliga olyckor och tillbud skall överföras till statens haverikommission överensstämmer med riksdagens principbeslut år 1982 (prop. 1982/83: 100 bil. 9, s. 127 ff. TU 28 s. 40 ff). I ett nyligen avgivet yttrande över en inom kommunikationsdepartementet upprättad promemoria angående utredning av sjöolyckor ifrågasätter emellertid luftfartsverket den sålunda beslutade ordningen. Den ger enligt luftfartsverket dubbelarbete eftersom luftfartsverket nu tvingas att komplettera och bereda haverikommissionens utredningar för att preventiva flygsäkerhetsåtgärder skall kunna vidtas. Luftfartsverket hemställer att överläggningar tas upp mellan kommunikationsdepartementet, haverikommissionen och luftfartsverket för att se över ansvarsfördelningen.

Luftfartsverkets synpunkter är enligt min mening av den arten att de bör föranleda ytterligare överväganden. Möjligen bör dessa samordnas med det pågående arbetet rörande utredningen av sjöolyckor. Organisationen av flygräddningstjänsten skall enligt mitt förslag närmare beslutas av regeringen. I samband därmed får regeringen ta ställning till de synpunkter i frågan som numera föreligger.

Vad särskilt gäller rätten för haverikommissionen att överlåta undersökningar till andra delar jag den mening som utredningen framfört och som biträtts av luftfartsinspektionen. Chicagokonventionen synes inte lägga hinder i vägen för att undersökningarna överlåts till andra än andra stater.

2.18 Vissa särskilda bestämmelser

Mitt förslag: Avgift skall kunna tas ut dels för den övervakning av luftfartygs luftvärdighet som erfordras då luftvärdighetsbevis utfärdas för att gälla tills vidare, dels för meddelande av elevtillstånd.

Utredningens förslag (avsnitt 14) överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna har inte särskilt kommenterat förslaget.

Skälen för mitt förslag: I 12 kap. LL finns bestämmelser om i vilka fall luftfartygs avgång kan hindras och om vem som är behörig att meddela sådant beslut. I kapitlet finns också hänvisningar till särskilda bestämmelser om inskränkningar i möjligheten att lägga kvarstad på vissa angivna fartyg. Bestämmelser härom finns i lagen (1939:6) om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg. Vidare finns i kapitlet hänvisningar till regler om innehav och användning av radioanläggning på luftfartyg och inom markorganisationen. Bestämmelser härom finns i radiolagen (1966:755) och i kungörelsen (1967:448) om innehav och användning inom neutralt territorium av radiosändare och mottagare på utländskt fartyg, luftfartyg och motorfordon.

Slutligen finns i 12 kap. 4§ LL en bestämmelse om att regeringen fastställer grunderna för bestämmandet av avgifter och övriga kostnader för förrättningar enligt luftfartslagen. Sådana grunder har fastställts i 136–138 §§ LK. Utredningen föreslår att möjlighet införs att ta ut avgift för den övervakning av luftvärdigheten som enligt utredningen föreslås i samband med att luftvärdighetsbevis utfärdas tills vidare i stället för att vara tidsbegränsade. Vidare föreslås att en avgift skall tas ut för meddelande av elevtillstånd.

Utredningens förslag har inte föranlett någon kommentar under remissbehandlingen. Jag ansluter mig i princip till förslaget.

2.19 Ansvarsbestämmelser

Mitt förslag: Straffet för brott mot luftfartslagens bestämmelser m. m. blir antingen fängelse i högst två år, böter eller fängelse i högst sex månader eller enbart böter. Ett nytt straffstadgande införs beträffande den som tjänstgör utan att ha ett föreskrivet behörighetsbevis.

Utredningens förslag (avsnitt 15) överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna accepterar i allmänhet utredningens förslag.

Skälen för mitt förslag: I 13 kap. LL finns ansvarsbestämmelser beträffande vissa av lagens regler. Bestämmelserna innehåller fyra olika straffsatsar. Den högsta straffsatsen, fängelse i högst två år, gäller då någon är berusad t. ex. vid förandet av luftfartyg eller vid utövandet av tjänst som trafikledare. Samma straffsats gäller om någon bryter mot förbudet mot överljudsart eller regeringens beslut att av militära skäl t. ex. förbjuda luftfart samt då någon framför ett luftfartyg med felaktig nationalitets- eller registreringsbeteckning. Om brotten är ringa skall dömas till böter. De flesta ansvarsbestämmelserna upptar straffskalan böter eller fängelse. I en del av bestämmelserna föreskrivs som maximum fängelse i ett år, i andra

fängelse i sex månader. Slutligen finns några bestämmelser som innehåller endast böter i straffskalan. Också i luftfartskungörelsen finns ansvarsbestämmelser. Straffet är dagsböter och i några fall penningböter.

Utredningen anser att sanktionssystemets uppbyggnad bör vara så enkel som möjligt. Enligt utredningen bör straffmaximum, fängelse två år, kunna sänkas i alla fall utom när det gäller onykterhet vid förande av luftfartyg eller tjänstgöring som flygledare m. m.

En sänkning av straffsatsen bör vidare enligt utredningen ske beträffande den som använder ett luftfartyg trots att det saknar luftvärdighetsbevis eller miljövärdighetsbevis. Straffmaximum är f. n. ett år. Enligt utredningen bör straffet vara endast böter.

För övrigt föreslår utredningen beträffande brott med straffmaximum över sex månader en sänkning av straffsatserna till fängelse i sex månader.

Ett nytt straffstadgande föreslås beträffande den som tjänstgör utan att ha ett föreskrivet behörighetsbevis.

Enligt utredningens mening bör straffsatserna i en ny luftfartsförordning vara enbart dagsböter.

Riksåklagaren finner med hänsyn till bl. a. att avsikten med förslaget inte är att gärningarna i allmänhet skall bedömas mildare än vad som är fallet i dag och då brottsbalkens bestämmelser kan bli tillämpliga beträffande vissa allvarligare överträdelse inte anledning till erinran mot utredningens förslag.

Överåklagaren i Malmö åklagardistrikt anser dock det inte rimligt att på detta sätt generellt minska straffvärdheten i ett stort antal brottsliga förfaranden av varierande typ. Förslagets konsekvenser ter sig enligt överåklagaren betänkliga från allmänpreventiv synpunkt.

Länsåklagaren i Kalmar län menar att förslaget är rationellt och rättssäkert.

I övrigt har utredningens förslag beträffande straffbestämmelserna inte särskilt kommenterats under remissbehandlingen.

För egen del kan jag i det väsentliga ansluta mig till utredningens förslag. Beträffande ansvarsbestämmelsen om onykterhet vid framförande av luftfartyg eller vid tjänstgöring som trafikledare m. m. finns det enligt min mening anledning att överväga en något annorlunda lagteknisk konstruktion än den som utredningen föreslår. Jag återkommer närmare till mina överväganden i den delen i specialmotiveringen. Där kommer jag också att i övrigt ta upp vissa frågor i anslutning till straffbestämmelserna där jag har stannat för en annan lagteknisk lösning än vad utredningen har kommit fram till.

2.20 Tillämpningsbestämmelser, bemyndiganden, definitioner

Mitt förslag: I 14 kap. LL införs regler om talan mot de beslut som domstol och luftfartsverket har att meddela enligt lagen. Bestämmelsernas innehåll har anpassats till de materiella överväganden som jag tidigare har redovisat. Möjlighet införs för luftfartsverket att överlåta åt andra att utarbeta föreskrifter för vissa luftfartyg av särskild beskaffenhet, exempelvis segelflygplan. Slutligen föreslås ett generellt bemyndigande för luftfartsverket att meddela ytterligare föreskrifter beträffande tillämpningen av lagen.

Utredningens förslag (avsnitt 16) överensstämmer i princip med mitt förslag, utom såvitt avser de delar där utredningen föreslagit en annan saklig lösning än den jag har stannat för.

Remissinstanserna accepterar i allmänhet utredningens förslag.

Skälen för mitt förslag: I 14 kap. LL finns bestämmelser om lagens tillämpning och om talan mot luftfartsverkets beslut enligt såväl lagen som föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Utredningen föreslår en sådan ändring i 14 kap. att luftfartsverket får möjlighet att delegera utfärdandet av föreskrifter för luftfartyg av särskild beskaffenhet. Luftfartsverket har uttryckt önskemål om sådan delegeringsmöjlighet speciellt när det gäller drakar och segelflygplan men även i fråga om modelluftfartyg och varmluftsballonger.

För övrigt föreslår utredningen ändrade regler om talan mot luftfartsverkets m. fl. beslut som har samband med utredningens förslag.

I 14 kap. 3 § föreslås upptagen ett generellt bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen. I samma paragraf föreslås ett bemyndigande för regeringen att uppdra åt andra att meddela föreskrifterna.

I 14 kap. 4 § föreslår utredningen en ny bestämmelse som gör det möjligt för regeringen att medge undantag och meddela föreskrifter i situationer av krig eller krigsfara e. d. I 14 kap. 5 § föreslås upptagna definitioner av de olika konventioner som nämns i författningstexten.

Remissinstanserna har i allmänhet accepterat utredningens förslag.

För egen del kan jag också i stort sett ansluta mig till vad utredningen har föreslagit. Med hänsyn till mina förslag rörande talan mot luftfartsverkets beslut m. m. avviker mitt förslag till lydelse av 14 kap. 2 § något från utredningens förslag. Med hänsyn bl. a. till regeringsformens bestämmelser om inskränkningar i möjligheterna att delegera rätten att utfärda bestämmelser som innebär normgivning måste emellertid enligt min mening

reglerna utformas något annorlunda än vad utredningen har föreslagit. Jag kommer att i specialmotiveringen till de aktuella bestämmelserna närmare utveckla mina överväganden härvidlag.

2.21 Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

Mitt förslag: Ett uppdrag ges till luftfartsverket att i samråd med överbefälhavaren undersöka de frågor som aktualiseras i samband med militär luftfart för civila ändamål och att redovisa förslag till lösningar på problemen.

Utredningens förslag (avsnitt 17): Inget förslag om ändringar men en rekommendation att frågan bör övervägas på nytt om det visar sig att militära luftfartyg används i stor utsträckning för annat än militära ändamål.

Remissinstanserna: Överbefälhavaren är nöjd med utredningens ställningstagande. Luftfartsinspektionen anser att frågan nu bör regleras i författning.

Skälen för mitt förslag: I luftfartslagens andra avdelning, 15 kap., behandlas frågor om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. Som statliga luftfartyg anses – i enlighet med den indelning som görs i Chicago-konventionen – bl. a. militär-, tull- och polisfartyg men däremot inte sådana statliga luftfartyg som används för affärsdrift. I 15 kap. hänvisas till de bestämmelser i luftfartslagen som gäller för luftfart med militära luftfartyg och för annan luftfart för statsändamål. Övriga regler fastställs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Regler om utländska örlogsfartygs och militära luftfartygs tillträde till svenskt territorium finns i tillträdesförordningen (1982: 755).

Utredningen diskuterar de problem som uppstått i samband med användningen av försvarets luftfartyg för civila uppdrag. Diskussionen förs delvis med utgångspunkt i ett beslut av justitieombudsmannen (JO) den 16 december 1975 i vilket JO bl. a. diskuterade behovet av ändringar i luftfartsförfattningarna med anledning av klagomål från två trafikflygare som gjort gällande att flygvapnets agerande inom svensk yrkesmässig trafik på vissa punkter var olämpligt och lagstridigt. I ärendet gjordes från luftfartsverket gällande att den luftfart som bedrivs med militära luftfartyg faller under 15 kap. LL så länge luftfarten är av militär natur men att luftfart med militära luftfartyg för andra än militära ändamål inte bör betraktas som statlig luftfart i luftfartslagens mening.

Riksdagen har år 1974 uttalat sig mot en lagändring av den innebörd som luftfartsverket förordat (FöU 1974: 28).

Inte heller fann JO att det kunde anses påkallat med omedelbara åtgärder för en ändring av bestämmelserna.

Utredningen har också stannat för att inte lägga fram några ändringsförslag. Om det visar sig framöver att militära luftfartyg används i stor utsträckning för annat än militära ändamål bör emellertid enligt utredningen den frågan övervägas på nytt.

Överbefälhavaren finner att utredningens ställningstagande möjliggör ett fortsatt rationellt utnyttjande av militära resurser där de används enligt de principer som nu tillämpas. Luftfartsinspektionen anser däremot att tiden nu är mogen att författningsmässigt reglera denna fråga. Angelägenheten härav understryks enligt luftfartsinspektionen av att försvarets transportflygkapacitet har ökat. Civila transporter som genomförs med militära resurser skapar betydande irritation inom den civila flygbranschen.

Det material i frågan om regleringen av den militära luftfarten för civila ändamål som utredningen redovisar är nästan tio år gammalt. Utredningen har anfört att vissa skäl talar för lagstiftning i linje med vad luftfartsverket förordat och som under remissbehandlingen har förespråkats av luftfartsinspektionen. Enligt min mening rymmer frågan så många komplicerade problem av betydelse för myndigheter, företag och organisationer inom bl. a. luftfarten, försvaret och räddningsväsendet att det nu föreliggande materialet inte kan ligga till grund för något definitivt ställningstagande från min sida. Min avsikt är därför att senare ta upp frågan om ett uppdrag åt luftfartsverket att i samråd med överbefälhavaren närmare gå igenom denna fråga och lägga fram de förslag som genomgången kan ge anledning till. I avvaktan härpå bör den nuvarande ordningen i princip behållas.

2.22 Forum i lufträttsmål

Mitt förslag: Inga särskilda forumregler införs för lufträttsmål.

Utredningens förslag: Mål om brott enligt luftfartslagen skall prövas av de tingsrätter som är sjörättsdomstolar. För tvistemål med lufträttslig anknytning införs inga nya forumregler.

Remissinstanserna har haft olika synpunkter. De flesta instanser som yttrat sig i frågan avstyrker utredningens förslag eller föreslår ändringar av annan art än de som utredningen har föreslagit.

Skälen för mitt förslag: Samtliga tingsrätter är f. n. behöriga att i första instans handlägga mål med lufträttslig anknytning. Frågan vilken tingsrätt som är behörig avgörs enligt de allmänna forumreglerna i 10 och 19 kap. rättegångsbalken.

Utredningen diskuterar en framställning hos regeringen av luftfartsverket i vilken verket tar upp frågan om en begränsning av lufträttsmålen till en domstol och en åklagarmyndighet. Enligt luftfartsverket har målen

blivit alltmer invecklade, särskilt de mål som rör kollisionstillbud, där de invecklade flygtrafikledningsprocedurerna ställt såväl domstolar som åklagare inför problem. En åklagare har därför enligt luftfartsverket ofta en svår ställning trots den expertis som ställs till förfogande. Med hänsyn till verkets ställning som säkerhetsmyndighet är det enligt verket knappast en önskvärd situation att dess säkerhetsexpenter måste uppträda som biträden till åklagare.

Utredningen menar att det finns skäl att koncentrera de lufträttsliga brottmålen till ett mindre antal tingsrätter. Enligt utredningens förslag skall frågan om ansvar för brott enligt luftfartslagen och enligt de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen prövas av de tingsrätter som är sjörättsdomstolar. Beträffande tvistemålen lägger utredningen inte fram något förslag om ändrade forumregler.

Utredningens förslag har under remissbehandlingen fått ett blandat mottagande. Förslaget *tillstyrks* av riksåklagaren och Kalmar tingsrätt. Det *avstyrks* av domstolsverket, Sveriges advokatsamfund och KSAK. Stockholms tingsrätt förordar att samtliga lufträttsmål skall koncentreras till sjörättsdomstolarna. Luftfartsinspektionen och Sundsvalls tingsrätt menar att Stockholms tingsrätt bör vara behörig att handlägga samtliga lufträttsmål.

För egen del delar jag den uppfattning som flera avstyrkande remissinstanser ger uttryck för, att det inte föreligger tillräckligt starka skäl att begränsa tingsrätternas behörighet när det gäller lufträttsmål. Antalet mål av den arten är så litet att de fördelar man kan uppnå genom en specialisering till vissa domstolar uppenbarligen är begränsade. Även med en sådan ordning torde det för åklagare och domstol vara nödvändigt att införskaffa särskild sakkunnigbevisning. Av naturliga skäl måste denna vanligtvis tas från luftfartsverket. Jag finner således inte skäl att inrätta specialdomstolar enligt utredningens förslag.

3 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag har anfört nu har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297),
 2. lag om ändring i lagen (1922: 382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart,
 3. lag om ändring i lagen (1955: 227) om inskrivning av rätt till luftfartyg,
 4. lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar.
- Lagförslagen under 2–4 har upprättats i samråd med chefen för justitiedepartementet.

Förslagen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 5*.

4 Specialmotivering

4.1 Luftfartslagen (1957: 297)

1 kap.

1–2 §§

Paragraferna överensstämmer i sak med gällande lydelse och har endast justerats språkligt i huvudsak i enlighet med utredningens förslag.

Under förarbetena till 1 § i dess nuvarande lydelse diskuterade lagrådet behovet av en reservation för att andra författningar kunde innehålla bestämmelser som innebär inskränkningar eller villkor i rätten till luftfart. Sådana författningar var enligt lagrådet ändå fullt ut tillämpliga i de hänseenden som regleras där. Lagrådet fann dock bl. a. med hänsyn till vikten av att någon tvekan inte råder på denna punkt att en i paragrafen intagen reservation kunde vara motiverad i detta fall (prop. 1957: 69 s. 231 f). Jag har inte funnit anledning att nu inta någon annan ståndpunkt i den frågan. Av särskilt intresse i detta fall är numera miljöskyddslagen (1969: 387) enligt vilken bl. a. kan prövas en ifrågasatt flygnings inverkan på miljön exempelvis från bullersynpunkt.

Under remissbehandlingen har luftfartsinspektionen erinrat mot beteckningen svenska luftfartyg i 2 § och förordat ett uttryckssätt i linje med det nu gällande (luftfartyg – – – som hava svensk nationalitet). Innehörden av det nuvarande uttryckssättet är i förevarande sammanhang att luftfartyget är registrerat här i landet enligt 2 kap. 12 eller 14 §. Enligt min mening kan uttryckssättet nu ändras enligt utredningens förslag utan risk för att innehörden därav blir annan än f. n.

I en ny luftfartsförordning bör liksom f. n. i luftfartskungörelsen föreskrivas att frågor om tillstånd prövas av luftfartsverket.

2 a §

Paragrafen har endast justerats språkligt.

Straffbestämmelser som anknyter till paragrafen föreslås i 13 kap. 2 § 1.

3 §

I paragrafen har i huvudsak i enlighet med utredningens förslag gjorts språkliga och redaktionella ändringar.

Enligt 3 § LK får luftfartsverket förordna om restriktionsområde bl. a. där det behövs av militära skäl. Detta bemyndigande täcks varken av nuvarande 3 § LL eller av paragrafen i den av utredningen föreslagna lydelsen. Bemyndigandet i paragrafen har utsträckts till att också omfatta sådan delegering till verket (jfr prop. 1957: 69 s. 50).

Bemyndigandet för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om inskränkningar av eller förbud mot luftfart har också utökats på så sätt att föreskrift härom får meddelas också när det behövs av hänsyn till natur- eller miljövård (jfr 3 § andra stycket LK).

I luftfartsförordningen bör i huvudsaklig överensstämmelse med vad som gäller f. n. enligt luftfartskungörelsen tas in bestämmelser om restriktioner för luftfart m. m. Där bör också tas in en hänvisning till förordningen (1979: 969) om restriktioner för luftfart inom vissa områden.

En straffbestämmelse i anslutning till paragrafen föreslås i 13 kap. 2 § 2.

4 §

Paragrafen har endast justerats språkligt.

5 §

Paragrafen är ny. Beträffande motiven för den nya regleringen hänvisas till den allmänna motiveringen (avsnitt 2.7).

6 §

Paragrafen, som är ny, gör det möjligt att överföra till Sverige ansvaret för luftvärdigheten och miljövärdigheten beträffande sådana utländska luftfartyg som på grund av nyttjanderättsavtal används av en svensk brukare. Genom paragrafen blir det möjligt för Sverige att tillämpa de principer om övertagande av ansvaret för ett luftfartygs luftvärdighet m. m. som lagts fast i den nya artikel 83 bis till Chicagokonventionen. Paragrafen har utformats så att regeringen genom en generell föreskrift får möjlighet att göra de på grund av artikeln aktuella bestämmelserna tillämpliga beträffande de utländska luftfartygen. Bemyndigandet avser endast föreskrifter som ligger inom delegationsområdet enligt 8 kap. 7 § regeringsformen. Regler om registrering av de här aktuella luftfartygen föreslås i 2 kap. 11 a §.

Sveriges advokatsamfund har i detta sammanhang pekat på angelägenheten av en översyn av reglerna rörande inskrivning av rätt till luftfartyg. Den frågan har behandlats dels av utredningen angående rätt till luftfartyg i betänkandet (SOU 1976: 70) Rätt till luftfartyg, dels av pantbrevsutredningen i betänkandet (SOU 1982: 57) Pantbrev. I prop. 1984/85: 54, som nyligen har överlämnats till riksdagen, har tagits upp frågor som behandlats i det sistnämnda betänkandet. I propositionen behandlas emellertid inte frågan om inskrivning av rätt till luftfartyg. Chefen för justitiedepartementet uppger där att han kommer att ta upp den i ett annat sammanhang (prop. s. 13).

Av skäl som jag har utvecklat i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.5) har den erforderliga straffrättsliga regleringen tagits upp i 13 kap. (13 kap. 5 § andra stycket).

7 §

Paragrafen avser liksom 6 § att göra det möjligt för Sverige att tillämpa de principer som lagts fast i artikel 83 bis. Genom bestämmelsen blir det möjligt för Sverige att överföra tillsynen av luftvärdigheten m. m. över

svenska luftfartyg som hyrs av en utländsk brukare till den utländska staten.

Beträffande straffrättsliga frågor hänvisar jag till den allmänna motiveringen (avsnitt 2.5).

8 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 § (prop. 1968:25, ILU 13, rskr 77, prop. 1970:51, ILU 28, rskr 134).

2 kap.

Som jag redogjort för i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.6) föreslås ingen ändring i 2 §. Reglerna i 13 § bör överflyttas dels till luftfartsförordningen, dels till en registerförordning.

1 och 3 §§

I paragraferna har i huvudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag gjorts redaktionella justeringar. Om riksdagen antar mina förslag till ny luftfartslagstiftning avser jag att senare föreslå regeringen att kungörelsen (1955:635) med närmare bestämmelser om luftfartygsregistret m. m. ersätts av en förordning med närmare bestämmelser om luftfartygsregistret av i huvudsak det innehåll som föreslagits av utredningen (avsnitt 4.5, författningsförslag 6). I den förordningen bör sålunda också upptas de regler som nu finns i 6 och 7 §§. Den närmare utformningen av förordningen får bl. a. bli beroende av om registret skall vara datorbaserat.

4 §

Paragrafen fick sin nuvarande lydelse år 1972 (prop. 1972:19, TU 9, rskr 126) då kravet på miljövårdighetsbevis fördes in. De av utredningen föreslagna ändringarna är av redaktionell och språklig art. Under remissbehandlingen har luftfartsinspektionen uttalat att kravet på luftvärdighet och miljövårdighet för registrering bör kunna tas bort. Ett luftfartyg får ju ändå inte brukas utan att det är luftvärdigt och miljövårdigt, och inga krav härpå uppställs för att luftfartyget skall kunna stå kvar i luftfartygsregistret.

För egen del har jag utgått från att kravet på luftvärdighet och miljövårdighet som förutsättning för registrering bidrar till efterlevnaden av reglerna härom även om de i sig inte utgör någon garanti för att kravet är uppfyllt då luftfartyget används. Dessutom utgör kravet en spärr mot att andra föremål än luftfartyg kommer in i registret. Jag föreslår därför att denna paragraf behålls i sak oförändrad. Den har justerats språkligt i enlighet med utredningens förslag.

5 §

Från paragrafens nuvarande lydelse har uteslutits de närmare föreskrifterna om ansökningens innehåll som nu upptas i paragrafen. Dessa bestäm-

melser är som utredningen påpekar (avsnitt 4.5) av sådan art att de hör hemma i en regeringsförfattning. Jag avser att föreslå bestämmelser i ämnet i den förordning om luftfartygsregistret som jag nyss nämnt i specialmotiveringen till 1 §. Samma sak gäller de bestämmelser som nu finns upptagna i 6 och 7 §§ som jag föreslår skall upphävas.

9 §

I 8 §, som enligt min mening inte bör ändras i detta sammanhang, finns bestämmelser om när ett luftfartyg skall avregistreras. Avregistrering av ett luftfartyg som är in-tecknat får dock enligt 9 § ske endast om in-teckningshavaren har medgett det. I paragrafen finns f. n. närmare bestämmelser om förfarandet vid sådant medgivande och om underrättelse till in-skrivningsdomaren. I förslaget till 9 § har endast tagits upp att ett luftfartyg som är in-tecknat får avregistreras endast om in-teckningshavaren medger det. Övriga bestämmelser avser jag – i enlighet med vad som föreslagits av utredningen (avsnitt 4.5) – att föreslå upptagna i en ny förordning om luftfartygsregistret.

10 §

I paragrafen har gjorts endast språkliga justeringar som delvis har samband med ny lagstiftning om kreditköp.

11 §

Paragrafen överensstämmer i sak med den nuvarande 11 §. Med hänsyn till regeringsformens bestämmelse om rätt för regeringen att utfärda verkställighetsföreskrifter och till det generella bemyndigandet som föreslås i 14 kap. 3 § behövs inte som f. n. här något bemyndigande för regeringen att meddela bestämmelser om det särskilda bihanget till luftfartygsregistret. Bestämmelser i ämnet avser jag föreslå upptagna i den nya förordningen om luftfartygsregistret.

11 a §

Bestämmelsen, som är ny, reglerar den s. k. brukarförteckningen. Förslaget hänger samman med de föreslagna reglerna i 1 kap. 6 § om övertagande av ansvaret för luftvärdigheten m. m. hos utländska luftfartyg som hyrs av svenska brukare. Förteckningen är avsedd att göra det möjligt för de svenska myndigheterna att ta över tillsynen. Eftersom ett luftfartyg enligt artikel 18 i Chicagokonventionen inte kan vara registrerat i mer än en stat kan förteckningen inte vara utformad som ett register över luftfartyg utan som en förteckning över vilka juridiska eller fysiska personer, som innehar utländska luftfartyg med nyttjanderätt. Närmare bestämmelser om brukarförteckningen avser jag föreslå upptagna i den nya förordningen om luftfartygsregistret.

12 och 14–16 §§

Paragraferna har justerats redaktionellt.

En straffbestämmelse i anslutning till 16 § föreslås i 13 kap. 2 § 4.

3 kap.

1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 1 § och har utformats i huvudsak i enlighet med utredningens förslag. I tredje stycket har på grund av påpekande av luftfartsinspektionen använts termen hålla i stånd i stället för den av utredningen föreslagna termen underhålla. Härigenom kommer kravet på luftfartygets skick också att omfatta sådan modifiering som är nödvändig för att upprätthålla luftvärdigheten.

Det nuvarande bemyndigandet i tredje stycket för regeringen eller luftfartsverket att meddela närmare bestämmelser om luftfartygets miljövärdighet har utgått. Motsvarande bemyndigande följer av regeringsformen och av 14 kap. 3 § i den av mig föreslagna lydelsen.

En straffbestämmelse i anslutning till första stycket föreslås i 13 kap. 2 § 5.

2 §

I paragrafen regleras liksom f. n. tillsynen av ett luftfartygs luftvärdighet. Första stycket har utformats i huvudsak i enlighet med förslag från luftfartsinspektionen. Bl. a. har ordet besiktning inte nämnts särskilt eftersom det har begränsad betydelse och endast utgör ett element i luftfartsinspektionens luftvärdighetsövervakning. Tillsynen har i enlighet med utredningens förslag utökats till att också avse tillbehör och reservdelar till luftfartyg och annan sådan utrustning för fartyg och ombordvarande som har betydelse för säkerheten.

Bemyndigandet i andra stycket att anlita särskilda sakkunniga har av skäl som jag har utvecklat i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.8) begränsats till att avse endast besiktning och tillsyn.

3 §

I enlighet med utredningens förslag har reglerna i första stycket sista meningen om det närmare innehållet i luftvärdighetsbeviset inte någon motsvarighet i den nya bestämmelsen eftersom de innehåller självklarheter.

På förslag av luftfartsinspektionen har bemyndigandet för särskilda sakkunniga att förnya luftvärdighetsbeviset utsträckts till att avse också utfärdande av sådant bevis. Av redaktionella skäl har bestämmelsen härom tagits upp som ett nytt tredje stycke.

4 §

Ändringarna i denna paragraf är av redaktionell art.

5 §

Första meningen har utformats i huvudsak i enlighet med förslag av luftfartsinspektionen. Avsikten är att understryka att luftvärdighetsbeviset som i enlighet med vad jag anfört i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.8) fortsättningsvis skall kunna utfärdas att gälla tills vidare blir ogiltigt om luftfartyget inte underhålls på föreskrivet sätt. Meningen är också att luftfartsverket skall kunna bestämma att luftvärdighetsbeviset är giltigt om skadan avhjälpas på det sätt som verket bestämmer. Denna möjlighet har verket genom rätten i första stycket sista meningen att medge undantag från bestämmelserna i det stycket. I ett tredje stycke föreskrivs f. n. att ett luftvärdighetsbevis som är ogiltigt på anmaning ofördröjligen skall avlämnas till luftfartsverket. Den bestämmelsen har också i fortsättningen ansetts böra upptas i lagen.

6 §

Paragrafen har ändrats redaktionellt i huvudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag.

7 §

Paragrafen har ändrats redaktionellt enligt utredningens förslag. I enlighet med vad jag har anfört i den allmänna motiveringen har det som en förutsättning för ägarens eller brukarens skyldigheter enligt paragrafen liksom f. n. uttryckligen förutsatts att luftfartyget används vid luftfart (se avsnitt 2.8).

8 §

Med "förrättningsman" avses i denna paragraf samma personalkategori som enligt den nuvarande lydelsen har rätt till tillträde och biträde enligt lagrummet, dvs. personal från luftfartsverket eller andra sakkunniga som erhåller uppdrag att sköta besiktningar och tillsyn. På förslag av utredningen har i sista meningen inte som f. n. uttryckligen angetts att luftfartygets trafikförhållanden inte bör rubbas. Någon saklig ändring är inte avsedd.

9–11 §§

I 9 och 10 §§ har gjorts redaktionella ändringar. 11 § motsvarar nuvarande 10 a §.

4 kap.

1 §

I paragrafen har gjorts den ändringen att bemyndigandet för regeringen eller luftfartsverket att meddela närmare bestämmelser om bemanningen har tagits bort. En sådan behörighet följer av regeringsformen och den föreslagna nya 14 kap. 3 §. Avsikten är således att ansvaret för regleringen också fortsättningsvis skall åvila regeringen eller luftfartsverket. I övrigt har gjorts redaktionella justeringar i enlighet med utredningens förslag.

En straffbestämmelse i anslutning till paragrafen föreslås i 13 kap. 2 § 5.

2 §

Paragrafen har justerats redaktionellt. Sista stycket har fått en kortare avfattning än f. n. Termen särskilda sakkunniga avses inrymma även myndighet.

3 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 4 och 5 §§. Den innehåller de grundläggande reglerna om att den som tjänstgör som förare, navigatör eller flygmaskinist skall ha ett luftfartscertifikat som är utfärdat eller godkänt i Sverige. Vidare regleras, i enlighet med vad som gäller f. n. (5 §), vad som gäller beträffande behörighet för den som innehar utländskt certifikat.

En straffbestämmelse i anslutning till paragrafen föreslås i 13 kap. 2 § 5.

4 §

I denna paragraf har samlats vissa ytterligare grundläggande bestämmelser om utfärdande och godkännande av luftfartscertifikat. Som jag har berört i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.9.3) skall ett luftfartscertifikat liksom hittills utfärdas för viss tid. Det skall också kunna begränsas till att gälla under vissa förutsättningar. Här finns alltså bl. a. möjligheter att vid medicinska hinder hos certifikatsökanden ge föreskrifter om s. k. operativa begränsningar i certifikatets giltighet.

5 §

I denna paragraf finns de grundläggande bestämmelserna om elevtillstånd, dvs. tillstånd att genomgå utbildning för luftfartscertifikat. Motsvarande regler finns nu i 89 § LK. Elevtillstånd avses vara obligatoriskt för var och en som påbörjar flygutbildning. Detta bör som luftfartsinspektionen påpekat framgå av lagtexten, och *första stycket* har utformats med hänsyn därtill. Också i övrigt har paragrafen redaktionellt utformats något annorlunda än vad utredningen har föreslagit. Möjlighet för luftfartsverket att höra socialnämnden där det finns anledning att någon på grund av onyktert levnadssätt inte bör ha certifikat föreslås i 21 § andra stycket.

I ett fjärde stycke har av skäl som jag har redogjort för i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.9.2) tagits upp en regel som gör det möjligt för luftfartsverket att medge undantag från kravet på elevtillstånd. Bestämelsen gör det bl. a. möjligt att rekrytera flygledaraspiranter i flygvapnet utan formellt krav på elevtillstånd.

6 §

I paragrafen föreskrivs i huvudsaklig överensstämmelse med vad som f. n. i sak gäller enligt 32 § LK att sökanden för att ett luftfartscertifikat skall utfärdas har ett gällande elevtillstånd och att han uppfyller vissa fastställda krav. I enlighet med påpekande från luftfartsinspektionen har däribland inte upptagits något krav på medborgarskap. Vidare har också

efter påpekande från luftfartsinspektionen efter "utfärdas" tillagts "eller utökas".

Av andra stycket följer att elevtillstånd inte krävs dels om luftfartsverket har medgett undantag därifrån när det gäller antagande till utbildning för det certifikat som avses med ansökan, dels om sökanden ändå kan anses uppfylla erforderliga krav i fråga om ålder, kunskaper, erfarenhet och skicklighet. I sistnämnda fall avses främst det fall då innehavaren av ett utländskt certifikat begär att få detta utbytt mot ett svenskt.

7 §

Enligt paragrafen får luftfarts-certifikat eller elevtillstånd inte utfärdas inom en av domstol enligt 14 § fastställd tid efter det att tidigare elevtillstånd eller certifikat har återkallats. Reglerna härom kommenteras närmare i anslutning till 14 §.

8 §

Paragrafen innehåller regler om förnyelse av elevtillstånd eller luftfarts-certifikat. Sävitt gäller luftfarts-certifikat motsvarar paragrafen nuvarande 4 kap. 4 § andra stycket. Paragrafen har med redaktionell justering utformats enligt utredningens förslag. Av hänvisningen till 5 § följer att något krav på svenskt medborgarskap inte ställs vid förnyelse.

9 §

I paragrafen har samlats förutsättningarna för återkallelse av ett luftfarts-certifikat. Genom en hänvisning i 13 § gäller paragrafen också återkallelse av elevtillstånd. Den har utformats i huvudsaklig överensstämmelse med vad som föreslagits av utredningen.

Punkten 1 avser att innehavaren i sin tjänstgöring har varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller andra medel att han inte har kunnat fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt. Punkten har utformats i nära anslutning till straffbestämmelsen i 13 kap. 1 § och till andra straffbestämmelser avseende onykterhet i trafik. I de fall återkallelse enligt denna grund blir aktuell torde certifikatinnehavaren också ha ställts under åtal enligt 13 kap. 1 §. Punkten motsvarar 38 § LK i aktuella delar. Det har inte ansetts nödvändigt att i likhet med vad som är fallet i 38 § LK särskilt anmärka att det onyktra beteendet skall ha ägt rum i utövningen av den tjänst som certifikatet gäller. Detta är emellertid avsikten. I annat fall finns möjlighet till återkallelse enligt punkten 5.

Punkten 2 motsvarar vad som f. n. föreskrivs i 38 § LK punkt 1. Också i de situationer då återkallelse enligt denna punkt aktualiseras torde det vara aktuellt med åtal för det aktuella beteendet.

Punkten 3 motsvarar 38 § LK punkt 2.

Punkten 4 motsvarar 38 § LK punkt 3.

Punkten 5 motsvarar 38 § LK punkt 4. Rörande utredningen angående dessa återkallelsegrunder återkommer jag vid 21 § i det följande.

Punkten 6 motsvarar 38 § LK punkt 5.

Punkten 7 har inte någon motsvarighet i gällande ordning eller i utredningens förslag. Punkten har tillkommit på förslag av luftfartsinspektionen som hänvisat till att frågan om vad som skall ske om någon vid certifikatkontroll eller på annat sätt visar sig inte hålla måttet annars blir oreglerad.

Punkten 8 upptar i enlighet med utredningens förslag en ny återkallelsegrund, nämligen att innehavaren inte längre uppfyller de krav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet som gäller för utfärdande av elevtillstånd. Sveriges advokatsamfund har menat att denna återkallelsegrund gör den i punkt 6 upptagna grunden onödig. Enligt min mening kan man dock tänka sig att någon kan sakna fysisk eller psykisk lämplighet som certifikatinnehavare utan att därför kunna anses lida av sjukdom eller skada.

Punkten 9 har inte någon motsvarighet i den nuvarande regleringen. Den har tagits upp för att säkerställa att inte någon undandrar sig en från säkerhetssynpunkt angelägen kontroll av hans förmåga att förrätta sådan tjänst som certifikatet ger honom behörighet till.

10 §

I enlighet med vad jag har anfört i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.9.8) har i denna paragraf tagits upp en bestämmelse om s. k. operativa begränsningar i utfärdade certifikat. Möjligheten att besluta om sådana begränsningar har inskränkts till de återkallelsegrunder som har tagits upp i 9 § 5–9. Begränsningen behöver sålunda inte vara medicinskt betingad. Föreligger återkallelsegrunder enligt 9 § 1–4 skall certifikatet återkallas i sin helhet. Beslut om begränsning enligt denna paragraf fattas av luftfartsverket (21 §). Beslutet överklagas hos kammarrätten (14 kap. 2 §). Bestämmelsen gäller också elevtillstånd (12 §). I fråga om länsrättens möjlighet att i ett mål om återkallelse i stället för återkallelse besluta om motsvarande begränsningar hänvisar jag till specialmotiveringen till 25 §.

11 §

Paragrafen motsvarar 38 § andra stycket LK. I förhållande till vad som gäller enligt den bestämmelsen innebär paragrafen den ändringen att det inte blir möjligt att återkalla ett certifikat på grund av brottslig gärning förrän ett lagakraftvunnet avgörande i fråga om brottet finns. Paragrafen har utformats efter mönster av 18 § körkortslagen (1977:477).

12 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 4 kap. 6 § andra stycket I.L. Beträffande valet av terminologi och grunderna för beslut enligt paragrafen hänvisar jag till den allmänna motiveringen (avsnitt 2.9.7). Av allmänna grundsatser följer att beslutet om försättande ur kraft kan upphävas om skälen för det inte längre föreligger. I paragrafen har särskilt anmärkts att beslut om försättande ur kraft skall gälla omedelbart.

Beträffande förfarandet återkommer jag i specialmotiveringen till 21–22 §§.

13 §

Av paragrafen följer att ett elevtillstånd skall kunna återkallas, begränsas och försättas ur kraft på samma grunder som ett luftfartscertifikat.

14 §

I paragrafen har i huvudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag tagits upp regler om att en viss tid skall fastställas inom vilken elevtillstånd eller luftfartscertifikat inte får utfärdas sedan en ansökan angående certifikatet har avslagits på grund av sökandens personliga förhållanden eller återkallats på grund av förseelser enligt 9 § 1–5. Paragrafen motsvarar 39 § LK. Beträffande beteckningen på denna tid hänvisar jag till den allmänna motiveringen (avsnitt 2.9.5). En avslagen ansökan kan avse utfärdande, utökning eller förnyelse av elevtillstånd eller certifikat. I andra stycket har särskilt markerats att tiden, om den nedsätts i efterhand, inte får bestämmas kortare än de minimitider som gäller då den fastställs första gången.

Beslut i nu aktuella avscenden fattas av luftfartsverket eller, efter återkallelse, av länsrätten (4 kap. 22 § första stycket 1 och 2).

15 §

Paragrafens första stycke motsvarar 41 § LK. Beslut om varning meddelas av länsrätten (22 § punkt 1). Det kan överklagas till kammarrätten. Varning kan meddelas endast vid de icke medicinska återkallelsegrunder som anges i 9 § 3–5.

Föreligger inte tillräckliga skäl till varning eller återkallelse skall luftfartsverket, som jag redogjort för i den allmänna motiveringen, i stället kunna besluta om erinran. En bestämmelse härom har med avvikelser från vad utredningen har föreslagit tagits upp i lagen och placerats i ett andra stycke i denna paragraf. Det har bedömts lämpligt att samla alla sanktioner i lagen. En bestämmelse om att beslut om erinran inte får överklagas har tagits upp i 21 § tredje stycket.

16 §

Paragrafen motsvarar 42 § LK. Beslut om omhändertagande bör i enlighet med vad jag har anfört i den allmänna motiveringen kunna meddelas av polismyndighet och chefen för flygtrafikledningsorgan samt åklagare. Närmare bestämmelser härom kan tas upp i en luftfartsförordning. Där kan också i enlighet med vad som föreslås av utredningen (42 § luftfartsförordningen) meddelas bestämmelser om luftfartsverkets prövning av frågan huruvida ett omhändertaget certifikat skall återlämnas eller försättas ur kraft. Något behov av en möjlighet till omhändertagande av ett elevtillstånd föreligger inte enligt min mening.

17 §

Enligt paragrafen blir det möjligt för länsrätten att underlåta att besluta om återkallelse i de fall då elevtillstånd eller luftfartscertifikat har varit försatt ur kraft eller omhändertaget så länge att tidsfristen enligt 14 § för utfärdande av nytt certifikat eller tillstånd redan har gått ut. Hänvisningen till 14 § *första stycket* innebär att prövningen vid tillämpningen av 17 § också skall avse frågan om det förelegat synnerliga skäl att bestämma tiden till kortare tid än två respektive ett år. Om domstolen i enlighet med denna paragraf beslutar att återkallelse inte skall ske, skall certifikatet återlämnas till innehavaren. Någon ny prövning skall alltså inte äga rum.

18 §

Paragrafen, som reglerar den s. k. certifikatkontrollen, motsvarar 4 kap. 8 § LL. Med stöd av den paragrafen har i 37 § LK föreskrivits att luftfartsverket får ålägga certifikatinnehavare att undergå läkarundersökning eller annan sådan undersökning som erfordras för att utröna, huruvida han uppfyller de villkor i fråga om fysisk och psykisk lämplighet som gäller för utfärdande av certifikatet. De aktuella skyldigheterna har med hänsyn till 2 kap. 6 § regeringsformen föreskrivits direkt i lagen.

I *andra stycket* har i enlighet med utredningens förslag tagits upp en möjlighet för regeringen att föreskriva att luftfartsverket får uppdra åt andra att genomföra kontrollen. Avsikten är att t. ex. flygskola skall kunna ges denna rätt. Beträffande motiven för en sådan delegeringsmöjlighet hänvisar jag till den allmänna motiveringen (avsnitt 2.9.2).

19 §

Paragrafen motsvarar 4 kap. 7 § LL och 44 § LK. I *andra stycket* föreskrivs i enlighet med utredningens förslag att godkännande inte får avse längre tid än det utländska certifikatets giltighetstid.

20 §

I paragrafen finns bestämmelser om s. k. *behörighetsbevis*. Den motsvarar de nuvarande bestämmelserna härom i 47–49 §§ LK.

21–22 §§

Av dessa paragrafer följer att luftfartsverket prövar fråga om certifikat och elevtillstånd i den mån inte prövningen enligt 22 § ankommer på domstol.

Beträffande motiveringen till den föreslagna ordningen hänvisas till den allmänna motiveringen (avsnitt 2.9.8).

För att fråga om omhändertagande skall kunna prövas också av chefen för flygtrafikledningsorgan som inte ingår i luftfartsverkets organisation har i enlighet med förslag av luftfartsverket bemyndigandet för regeringen att bestämma vem som skall pröva dessa frågor utsträckt till att också avse sådant bemyndigande för andra än myndigheter.

Om ett certifikat har tagits om hand på grund av sådant beteende från certifikatinnehavarens sida som avses i 16 § första stycket skall länsrätten pröva om det skall försättas ur kraft eller återlämnas till innehavaren. Har det tagits om hand enligt 16 § andra stycket prövar luftfartsverket enligt huvudregeln i 21 § denna fråga. Om luftfartsverket finner skäl till beslut om s. k. operativ begränsning av certifikatet enligt 10 § kan alltså verket besluta om att certifikatet skall försättas ur kraft. Samma sak gäller om verket i dessa fall finner skäl att ansöka hos länsrätten om återkallelse av certifikatet. Sedan en sådan ansökan anhängiggjorts ankommer det på länsrätten att pröva frågan om certifikatet alltjämt skall vara försatt ur kraft eller om det skall återlämnas till innehavaren.

23–24 §§

I paragraferna har delvis efter mönster från 42 § körkortslagen tagits upp vissa bestämmelser för rättegången i länsrätt i certifikatmål. När det gäller utredningsbefogenheterna enligt 24 § har rätten, som länsrätten i Östergötlands län påpekat, sådana befogenheter redan enligt 8 § förvaltningsprocesslagen. De har dock i linje med vad länsrätten uttalat viss informativ betydelse genom att de fäster uppmärksamheten på bevisförelägganden som det ofta kan bli anledning för domstolen att besluta om.

25 §

Genom paragrafen blir det möjligt för rätten att i de fall då återkallelse inte sker i stället besluta om begränsningar i certifikats giltighet eller att föreskriva andra villkor för fortsatt certifikatinnehav. Härigenom kan uppnås att certifikatet förses med sådana operativa begränsningar som avses i 10 §. Sådana bör dock föreskrivas i första hand då återkallelse har aktualiserats enligt 9 § 5–9.

30 §

Utredningen har i denna paragraf föreslagit ett generellt bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från 4 kap. Bemyndigandet, som inte har någon motsvarighet i gällande lag, ersätter de bemyndiganden som nu finns i 4 kap. 5 § tredje stycket och 4 kap. 9 § LL.

I 4 kap. 5 § tredje stycket LL finns f. n. ett bemyndigande för luftfartsverket att enligt vad regeringen bestämmer meddela tillstånd att tjänstgöra på luftfartyg utan hinder av kravet på luftfarts-certifikat. Bemyndigandet har utnyttjats i 45 § LK enligt vilken bestämmelse luftfartsverket får medge den som saknar certifikat att tjänstgöra på luftfartyg i vissa fall.

Enligt 4 kap. 9 § får regeringen eller efter regeringens bemyndigande luftfartsverket för utbildningsändamål eller eljest av särskild anledning medge att luftfartyg får nyttjas till luftfart utan hinder av vad förut är föreskrivet i 4 kap.

Bemyndigandet i 4 kap. 9 § utnyttjas f. n. i 46 § LK enligt vilken bestämmelse medgivande enligt 4 kap. 9 § får ges av luftfartsverket på villkor som verket bestämmer.

Utredningen föreslår i 45–46 §§ luftfartsförordningen bestämmelser motsvarande nuvarande 45–46 §§ LK.

Bemyndigandet i 30 § har enligt mitt förslag begränsats till att avse de ändamål som f. n. avses med 4 kap. 5 § tredje stycket och 9 §.

5 kap.

1 §

Paragrafen motsvarar helt nuvarande 5 kap. 1 §. Med svenskt luftfartyg avses ett luftfartyg som är registrerat i Sverige. I likhet med utredningen har jag funnit skäl att ha kvar bestämmelsen i andra stycket om att befälhavaren har den högsta myndigheten ombord. Som utredningen påpekat (avsnitt 7.1) saknar dock bestämmelsen självständig innebörd utöver vad som följer av andra bestämmelser i kapitlet. Jag har inte funnit anledning att i enlighet med luftfartsinspektionens påpekande särskilt markera i lagtexten att befälhavaren skall finnas ombord. Det får enligt min mening anses uppenbart att den språkliga justeringen av paragrafen inte innebär någon saklig ändring i förhållande till vad som i detta avseende gäller nu.

Närmare bestämmelser om befälhavare får på motsvarande sätt som nu är fallet beträffande luftfartskungörelsen (50 §) tas in i en ny luftfartsförordning.

2 §

Ändringarna i paragrafen är av redaktionell art.

3 §

Det nuvarande första stycket i paragrafen har i enlighet med utredningens förslag utgått. Vad som föreskrivs om befälhavarens skyldighet att ha uppsikt över fartyget och dess besättning samt passagerare och gods följer som utredningen påpekar av andra bestämmelser. Befogenheten för befälhavaren att bestämma att medlemmar av besättningen skall arbeta med annat än det som deras anställning avser kan synas stå mindre väl i överensstämmelse med dagens arbetsrättslagstiftning. Från säkerhetssynpunkt är bestämmelsen emellertid nödvändig, och jag har inte funnit anledning att i detta avseende frångå vad som gäller f. n.

4–4 a §§

4 § har som jag redogjort för i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.10) utformats så att den har anpassats till grundlagens krav och andra bestämmelser av liknande slag. Någon saklig ändring i förhållande till vad som gäller f. n. är inte avsedd. Rätt till våldsanvändning i de situationer som avses i paragrafen följer inte direkt av polislagen (1984: 387). Endast sådan

våldsanvändning som äger rum i samband med att någon lagligen berövas friheten kan i och för sig stödjas på polislagen (23 § jämförd med 10 § första stycket 2). I 4 a § har tagits upp regler om nödvärnsexcess som motsvarar vad som gäller enligt brottsbalken.

5 §

Paragrafen har endast justerats språkligt. Den ger befälhavaren en laga rätt att omhänderta den som begår svårare brott ombord på ett luftfartyg. Vad som avses med "svårare" brott berördes inte närmare i förarbetena till den nuvarande bestämmelsen. En utgångspunkt torde dock vara att fråga är om brott som kan föranleda häktning. Enligt min mening bör dock den nuvarande lagtexten i detta avseende behållas; befälhavaren kan normalt inte förväntas ha erforderliga kunskaper att avgöra vilka beteenden som är av den arten att de kan föranleda häktning. Befälhavaren får vid omhändertagandet använda våld enligt 4 §. Sådan rätt torde i och för sig tillkomma honom redan enligt 10 § första stycket 2 polislagen (1984:387) jämförd med 23 §.

6 §

Nuvarande 6 § bör i enlighet med vad utredningen föreslår överflyttas till en ny regeringsförordning.

I en ny 6 § har av skäl som jag redogjort för i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.10) tagits upp regler om utländsk befälhavares rätt att använda våld och att omhänderta den som begått brott ombord m. m.

7–8 §§

Paragraferna har utan ändring i sak omarbetats språkligt. Dock har bestämmelsen om till vem rapporteringsskyldigheten skall fullgöras utgått. Regler härom får tas upp i en ny luftfartsförordning.

En straffbestämmelse i anslutning till 7 § föreslås i 13 kap. 2 § 7.

Rapporteringsskyldigheten enligt 8 § bör i enlighet med vad som förordas av luftfartsinspektionen fullgöras hos luftfartsverket. Bestämmelser härom får tas upp i luftfartsförordningen.

9 §

Paragrafen reglerar, som utredningen erinrar om, tjänsteavtalet mellan fartygets ägare och dem som tjänstgör ombord. Bestämmelsen är delvis straffsanktionerad (13 kap. 2 § 6). Utredningen, som påpekar att paragrafen skulle kunna utgå utan att man därvid förändrar arbetstagarens skyldigheter i något avseende, har med hänsyn därtill ansett att bestämmelsen bör kvarstå. Jag delar utredningens uppfattning; bestämmelsen får enligt min mening anses ha ett värde som en erinran om vikten från säkerhetssynpunkt att anställda ombord fullgör sina åligganden i tjänsten.

10 §

Paragrafen har justerats språkligt. Utöver de ändringar som har föreslagits av utredningen har den anpassats till liknande bestämmelser i trafik- och järnvägslagstiftningen. Tjänstgöring under påverkan av berusningsmedel straffbeläggs i 13 kap. 1 §. I likhet med vad som torde gälla f. n. är tjänstgöring vid sjukdom eller uttröttning i sig inte straffbart. Jag återkommer till ämnet i specialmotiveringen till straffbestämmelserna i 13 kap.

11 §

I förevarande paragraf ges regeringen möjlighet att bestämma i vilket avseende 5 kap. LL skall vara tillämpligt i fråga om utländska luftfartyg vid luftfart inom svenskt område. Bemyndigandet har, eftersom det inte i sig avser reglerna om våldsanvändning m. m. i 4–5 §§, ansetts kunna inrymmas inom 8 kap. 7 § regeringsformen (föreskrifter om trafik).

6 kap.

Rubriken

Överbefälhavaren påpekar att de allmänna bestämmelserna i kapitlet även berör luftrumsorganisationen och anser att rubriken bör avspegla detta. Jag har inte funnit någon sådan justering av rubriken nödvändig. I sammanhanget kan erinras om att 2 § om inrättande av luftleder i samband med lagens införande togs upp i 6 kap. bl. a. för att inrättandet av sådana leder utgjorde en viktig del av anordnandet av markorganisationen i dess helhet (se prop. 1957: 69 s. 92).

1 §

I paragrafen har nuvarande andra stycket utgått. I det lagrummet bemyndigas regeringen att meddela närmare bestämmelser om inrättande samt om underhåll m. m. beträffande flygplatser och andra anläggningar. Bestämmelser i detta hänseende finns f. n. i 56–67 §§ LK. Motsvarande befogenhet avses i fortsättningen följa av regeringsformen och av det generella bemyndigandet i 14 kap. 3 § LL.

Regler motsvarande 56–67 §§ LK kan tas in i en ny luftfartsförordning utom såvitt gäller bestämmelsen i 62 § om rätt för luftfartsverket och televerket till tillträde till anläggning för att utöva tillsyn och i 63 § LK, enligt vilken befattningshavare som har hand om säkerhets- eller ordningstjänst på allmänna flygplatser får avvisa från flygplatsen den som stör ordningen på flygplatsen eller som där uppträder berusad så att det framgår av hans åtbörder eller tal eller som genom sitt uppförande äventyrar luftfartens säkerhet. I fråga om tillträdesrätten innebär bestämmelsen en sådan begränsning i de i 2 kap. 6 § RF skyddade rättigheterna som bör föreskrivas i lag.

Beträffande rätten att avvisa m. m. är det frågan om sådant påtvingat kroppsligt ingrepp, mot vilket varje medborgare åtnjuter grundlagsskydd.

Begränsning i detta skydd måste ske genom lag (jfr vad jag nyss sagt i anslutning till reglerna om våldsanvändning och frihetsberövande i 5 kap., avsnitt 2.10).

Bestämmelser motsvarande 62 och 63 §§ har med hänsyn till vad jag har sagt nu tagits upp i två nya stycken i denna paragraf. Andra stycket har utformats i enlighet med den bestämmelse av motsvarande innehåll som utredningen har föreslagit i luftfartsförordningen. Av 10 och 23 §§ polislagen (1984: 387) följer att befattningshavaren har rätt att i vissa fall använda våld.

Tredje stycket motsvarar nuvarande tredje stycket. I den av utredningen föreslagna lydelsen har, synbarligen utan att någon saklig ändring har åsyftats, inte tagits med vad som f.n. föreskrivs i lagrummet om att nyttjandet av ifrågakvarande område skall ske utan intrång i enskild rätt. Föreskriften har tillkommit för att klargöra att det inte är frågan om skapande av någon rätt att bruka området i strid mot vad som gäller från enskild synpunkt (prop. 1957: 69 s. 250). Enligt min mening får detta anses framgå utan särskild anmärkning. En redaktionell ändring i utredningens förslag har dock gjorts. Till undvikande av missförstånd talas i paragrafen inte om "rätten" att landa osv. utan i stället om "användande för start och landning av områden som" osv.

2 §

I paragrafen har i anslutning till pågående förändringar av luftrummet och i enlighet med förslag av luftfartsverket och överbefälhavaren den nuvarande beteckningen "luftled" bytts ut mot "flygväg". Som överbefälhavaren anført täcks därmed förutbestämda flygvägar såväl inom som utom yttäckande kontrollerat luftrum. Med flygväg avses "ATS-flygväg" enligt den definition som framgår av Annex 11, Chicagokonventionen. Paragrafens första stycke har i övrigt utformats i enlighet med förslag av luftfartsverket.

I andra stycket har med hänsyn till grundlagens krav på lagform tagits upp en bestämmelse om tillträdesrätt för tillsynsmyndigheter till anläggningar som anordnats inom sådana områden som avses i första stycket. För tillträde till militära områden gäller särskilda bestämmelser.

3 §

Bemyndigandet i andra stycket har anpassats efter vad som krävs enligt 8 kap. 7 § regeringsformen.

Bestämmelser i de avseenden som avses i paragrafen finns f.n. i 78 § LK. Utredningen föreslår en ny likartad bestämmelse med vissa ändringar bl. a. med hänsyn till att den civila och den militära flygtrafiktjänsten har slagits samman.

Luftfartsverket har den 3 februari 1982 begärt bemyndigande att träffa avtal rörande meteorologisk tjänst för luftfarten samt hemställt att 78 § LK

ändras enligt förslag. Regeringen medgav den 30 juni 1982 luftfartsverket, SMHI och chefen för flygvapnet att träffa sådant avtal och uppgav i sitt beslut att 78 § LK skulle komma att ses över i samband med översynen med anledning av flyglagutredningens förslag.

Det är min avsikt att senare föreslå regeringen att det i en ny luftfartsförordning tas in en ny bestämmelse som motsvarar 78 § LK men som utformas i enlighet med vad som har föreslagits i den nyss nämnda skrivelsen.

4 §

I paragrafen har i enlighet med förslag av luftfartsinspektionen tagits bort nuvarande andra stycket enligt vilken bestämmelse mindre flygplatser får inrättas utan tillstånd. Stycket saknar numera all praktisk betydelse.

5 §

I paragrafen har i enlighet med vad utredningen har föreslagit gjorts ett tillägg rörande vilka omständigheter som skall beaktas vid prövningen av frågan om tillstånd till inrättande av eller drivandet av en allmän flygplats. Tillägget innebär inte någon saklig ändring i förhållande till vad som gäller f. n. Under förarbetena till paragrafen erinrade lagrådet om att den inte var avsedd att ersätta annan lag eller författning som från allmän synpunkt reglerar byggnads- eller annan näringsverksamhet såsom byggnadslagen, strandlagen, hälsovårdsstadgan eller naturskyddslagen (prop. 1957: 69 s. 250). Härtill kan numera erinras om den prövning som skall ske enligt miljöskyddslagen (1969: 387).

6 §

Paragrafen har justerats med hänsyn till att tillstånd enligt 4 § efter bemyndigande av regeringen skall kunna meddelas av luftfartsverket. Beträffande statens lösningsrätt enligt andra stycket har jag inte funnit skäl att reglera denna rätts närmare omfattning och innebörd (jfr prop. 1957: 69 s. 98).

7 §

I ett nytt andra stycke har rätten att återkalla ett tillstånd tillagts myndighet som enligt 4 § har bemyndigats att meddela tillstånd.

8 §

Enligt paragrafen får regeringen föreskriva att tillstånd erfordras för inrättande och drift av också andra anläggningar för luftfarten än allmänna flygplatser. Paragrafen har omarbetats språkligt. I förhållande till utredningens förslag har den ändringen gjorts att det sakliga innehållet i andra stycket har förts in i första stycket, sista meningen. I sak avses ingen ändring i förhållande till vad som gäller nu. Paragrafen tar sålunda sikte på olika navigationshjälpmedel samt flygplatser för enskilt bruk, som kan

äventyra trafiksäkerheten eller vara betänkliga från försvarssynpunkt (se prop. 1957: 69 s. 99).

9 §

Paragrafen har omarbetats språkligt. Någon saklig ändring är ej avsedd. I andra stycket nämns f. n. ändrade bestämmelser som en anledning att en anläggning inte längre uppfyller föreskrivna krav. Denna omständighet avses innefattad i den mera allmänna nya lydelsen av motsvarande bestämmelser i andra stycket, andra meningen.

Enligt 64 § LK skall luftfartsverket när verket meddelar föreskrifter med anledning av anmälan om att någon vill anlägga en flygplats som inte är avsedd för allmänt bruk samråda bl. a. med företrädare för berörda intressen. En motsvarande bestämmelse bör tas in i luftfartsförordningen. Någon särskild föreskrift om anmälan till naturvårdsverket, som detta verk föreslagit, torde inte behövas.

11 §

Enligt utredningens förslag har som ett första stycke i paragrafen tagits upp en motsvarighet till nuvarande 10 § första stycket, i vilket görs en hänvisning till bestämmelser om förbud i vissa fall mot bebyggelse till hinder för luftfarten i byggnadslagen (1947: 385). I det till lagrådet i oktober 1983 remitterade förslaget till ny plan- och bygglag föreslås att byggnadslagen skall upphöra att gälla. Den bestämmelse som åsyftas i utredningens förslag (81 § byggnadslagen) har ingen direkt motsvarighet i plan- och bygglagen som avses träda i kraft den 1 januari 1986. I den föreslagna lagen finns i stället allmänna bestämmelser varigenom motsvarande skydd för bl. a. luftfarten kan uppnås. Någon hänvisning till dessa bestämmelser har inte ansetts nödvändig, och det av utredningen föreslagna första stycket i paragrafen har därför inte tagits upp i mitt förslag. I enlighet med utredningens förslag har också hänvisningen till expropriationsreglerna i nuvarande 10 § andra stycket utgått.

Bestämmelser om anläggningar till skydd för flygsäkerheten finns f. n. i 74–77 §§ LK. I 75 och 76 §§ finns bl. a. bestämmelser om markering av mast eller kran eller liknande. Markeringen skall enligt 76 § LK bekostas av statsmedel, om inte skyldighet åligger annan. Utredningen har i förslaget till luftfartsförordning tagit upp bestämmelser med i sak samma innehåll. Luftfartsinspektionen har i anslutning till dessa förslag påpekat att det bör klart anges att den som anlägger en flygplats eller inrättar ett luftrum får betala kostnaderna för de markeringar som erfordras vid inrättandet medan den som uppför en anläggning som utgör hinder för befintliga anläggningar och luftrum för luftfarten får betala markeringar av denna anläggning.

Ett sådant kostnadsansvar som inspektionen föreslår kan inte utan be- myndigande i lag åläggas den enskilde genom regeringsförordning. Till-

räckliga skäl att nu föreslå ett sådant bemyndigande föreligger enligt min mening inte, och jag avser att senare föreslå regler i ämnet av samma innebörd som de nu gällande.

Med det i andra stycket upptagna bemyndigandet för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att föreskriva vilka åtgärder som får vidtas när bestämmelserna i paragrafen överträds äsyftas främst föreläggande av vite och föreläggande vid äventyr att åtgärd företas på den förelagdes egen bekostnad.

12 §

Paragrafen har justerats språkligt. Ingen saklig ändring är avsedd.

13 §

Paragrafen har justerats språkligt. Utbytet av uttrycket "anläggning för luftfarten som är upplåten till allmänt bruk" mot "allmän anläggning" avses inte innefatta någon saklig förändring. Ändringen i sista stycket hänger samman med den nya lagstiftningen inom utskökningsrätten. Med anledning av ett påpekande från överbefälhavaren har paragrafen utformats så att den också innefattar kostnader för flygtrafiktjänst.

14 §

På motsvarande sätt som i 13 § har i denna paragraf uttrycket "anläggning för luftfarten som är upplåten till allmänt bruk" bytts ut mot "allmän anläggning". I enlighet med förslag av luftfartsinspektionen har de av utredningen föreslagna uttrycken "internationell fart" och "sådan fart" bytts ut mot "internationell trafik" och "sådan trafik".

15 §

Paragrafen innehåller f. n. ett allmänt bemyndigande för regeringen eller luftfartsverket att fastställa villkor och meddela bestämmelser om luftfarts-certifikat för vissa tjänster inom luftfarten som är av betydelse för säkerheten. I enlighet med de allmänna principer som enligt vad jag har utvecklat i anslutning till 4 kap. bör gälla för fördelningen mellan lag och regeringsförfattning av bestämmelser rörande certifikat har i stället för det allmänna bemyndigandet förts in regler om sådana villkor. De motsvarar i stort sett nuvarande 80–84 §§ LK.

Med anledning av ett påpekande av överbefälhavaren har kravet på särskild behörighet för trafikledare inskränkts till flygledare i flygtrafiktjänst.

Luftfartsinspektionen har påtalat att det saknas uppgift om vem som reglerar kraven på certifikat och har föreslagit en bestämmelse om att luftfartsverket fastställer villkor för behörighet att förrätta tjänst varav säkerheten är beroende och meddelar bestämmelser om certifikat för sådan tjänst. Av andra stycket jämfört med 4 kap. 4 § framgår att luftfartsver-

ket utfärdar och godkänner certifikatet. Någon bestämmelse i enlighet med luftfartsinspektionens förslag har därför inte ansetts nödvändig. Inte heller behövs som luftfartsinspektionen påpekar den av utredningen föreslagna föreskriften om att innehavaren av ett certifikat inte får utöva sin verksamhet om han inte har särskilt behörighetsbevis. Något krav på såväl certifikat som behörighetsbevis erfordras inte för personal inom markorganisationen. I sista stycket har med anledning av ett påpekande från luftfartsinspektionen tagits upp en möjlighet att i visst fall medge undantag från kravet på certifikat. Undantaget avser personal som tjänstgör inom organisation som är godkänd av luftfartsverket. Det ankommer i sådana fall på organisationen att svara för att personalen har erforderlig kunskap och erfarenhet. Närmare bestämmelser härom får ges i luftfartsförordningen.

Som certifikat enligt denna paragraf kan accepteras också utländska certifikat som godkänts i Sverige. Detta har särskilt markerats i lagtexten.

16 §

Enligt bestämmelsen åligger det flygledare i flygtrafikledningstjänst, flygtekniker och flygklararerare samt, i den mån regeringen föreskriver det, annan personal inom markorganisationen med tjänstgöring som är av betydelse för säkerheten att vid sin tjänstgöring iaktta det nykterhetskrav som uppställs i 5 kap. 10 §. Av 13 kap. 1 § första stycket sista meningen följer att personer i denna personalkategori också kan göras straffrättsligt ansvariga om de vid tjänstgöring är påverkade av alkohol eller andra medel.

7 kap.

1 §

I första stycket ges bemyndigande för regeringen att uppdra åt annan myndighet att pröva frågan om tillstånd till luftfart i förvärvssyfte såväl när det gäller regelbunden luftfart (linjefart) som annan luftfart. Motivet för denna ordning har redovisats i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.12). Avsikten är som jag nämnt att bemyndigandet tills vidare inte skall utnyttjas.

Det nya *andra stycket* motsvaras av *andra stycket* sista meningen i nuvarande 1 §. Det innebär ett bemyndigande för regeringen att beträffande annan luftfart i förvärvssyfte än linjefart förordna att tillstånd ej erfordras. Ett sådant förordnande har meddelats i 88 § LK och gäller rätt för luftfartyg registrerade i stater som tillträtt Chicagokonventionen att flyga och landa inom svenskt område. Undantag har dock gjorts för sällskapsreseflygningar mellan ort inom riket och de flesta orter utom Europa. Det är min avsikt att senare föreslå regeringen att motsvarande bestämmelse tas in i en ny luftfartsförordning.

I *tredje stycket* finns ett bemyndigande för regeringen att föreskriva tillstånd för utövande också av annan luftfart än sådan som utövas i

förvärvssyfte. Sådana bestämmelser finns f. n. i 91–94 §§ LK och avser bl. a. avancerad flyguppvisning m. m. samt annan luftfartsverksamhet av s. k. särskild art. Till sistnämnda kategori har förts bl. a. luftfart för besprutning och för annan spridning av ämnen från luften, luftfart för geologiska undersökningar och bogsering med luftfartyg av annat luftfartyg eller av släp. Bemyndigandet har utökats till att avse också drift av skolor med utbildning för erhållande av certifikat. För övrigt motsvarar stycket det nuvarande lagrummet med redaktionella ändringar. I en ny sista mening har regeringen bemyndigats medge att vederbörande myndighet uppdrar åt andra att pröva frågor om tillstånd. Bemyndigandet har däremot inte, som utredningen föreslagit, utvidgats att också avse utfärdande av föreskrifter. Ett sådant bemyndigande skulle enligt min mening innebära sådan delegering av normgivning som inte är tillåten enligt regeringsformen. Det är min avsikt att senare föreslå regeringen att föreskrifter i ämnet tas in i en ny luftfartsförordning.

Enligt 93 § LK skall vid anordnande av flyguppvisning iakttas vad som föreskrivs i allmänna ordningsstadgan om tillstånd av polismyndighet och villkor i övrigt för offentlig tillställning på allmän plats, även om flyguppvisningen inte är att anse som offentlig tillställning på allmän plats. Polismyndigheten skall inhämta luftfartsverkets yttrande över ansökan. Enligt utredningen har luftfartsverket påtalat att flyguppvisningar blir allt vanligare och att polismyndigheterna numera har en betydande vana att bedöma dessa ärenden. Yttrande från luftfartsverket bör därför enligt verkets mening inhämtas bara när det behövs. Utredningen föreslår att bestämmelsen om luftfartsverkets hörande ändras i enlighet härmed.

Föreskrifter som inskränker allmänhetens rätt att anordna offentliga tillställningar utgör sådana betungande föreskrifter mellan enskilda och det allmänna som enligt 8 kap. 3 § regeringsformen måste meddelas genom lag. De är delegeringsbara enligt 8 kap. 7 § regeringsformen bl. a. om de avser ordningen på allmän plats eller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa. Med offentlig tillställning avses enligt 9 § allmänna ordningsstadgan bl. a. tävling och uppvisning i sport. Sådan tillställning får enligt 12 § inte anordnas på allmän plats utan tillstånd av polismyndigheten. I 21 § tredje stycket allmänna ordningsstadgan hänvisas bl. a. beträffande tävling eller uppvisning med luftfartyg till särskilda föreskrifter. Här avses 93 § LK. – Bemyndigandet i tredje stycket får anses avse delegeringsbara ämnen enligt vad jag nyss sagt. En bestämmelse som grundas på detta bemyndigande och som ersätter 93 § LK kan därför tas in i en ny luftfartsförordning. I en sådan bestämmelse kan lämnas föreskrifter om polisens hörande av luftfartsverket i enlighet med vad utredningen har föreslagit.

I detta sammanhang vill jag peka på att högsta domstolen i en dom den 22 november 1984 rörande brott mot luftfartslagen har prövat den närmare avgränsningen av 7 kap. 1 § första stycket. Särskilt har prövats innebörden av tillståndskravet då luftfart bedrivs *i förvärvssyfte*. Den tolkning högsta

domstolen har gjort skapar enligt min mening goda möjligheter att med i princip oförändrad lagstiftning genom tillståndskravet upprätthålla nödvändiga säkerhetskrav för flygtransporter som sker mot ersättning. Jag har därför inte funnit anledning att i detta sammanhang ytterligare definiera innebörden av begreppet förvärvssyfte.

2 §

I ett nytt andra stycke har tagits upp en bestämmelse om att de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för trafiken skall beaktas vid prövningen om tillstånd. En bestämmelse om att upplysningar i dessa hänseenden skall lämnas i samband med ansökan om tillstånd finns f. n. i 85 § LK.

3 §

I enlighet med vad jag närmare har utvecklat i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.12) har paragrafen ändrats på det sättet att det nuvarande kravet på svenskt inflytande för tillstånd till inrikes trafik skall gälla även för tillstånd till luftfart i förvärvssyfte mellan Sverige och utlandet i den mån den inte är linjefart. Paragrafen har bl. a. med anledning av remisspåpekande av luftfartsverket redaktionellt utformats på ett något annorlunda sätt än vad som har föreslagits av utredningen. I enlighet med vad utredningen har förordat kommer jag senare att föreslå att regeringen med stöd av sista stycket i paragrafen bemyndigar luftfartsverket att medge undantag från paragrafen. Bemyndigandet bör avse såväl cabotagetrafik som utrikes trafik.

4 §

Paragrafens *första stycke* motsvarar nuvarande 4 § och har endast justerats språkligt.

Under förarbetena till nuvarande 4 § fästes uppmärksamheten vid frågan om verkningarna av att tillståndsinnehavarens nationalitet ändrades. Det anmärktes att denna fråga var att bedöma enbart med ledning av villkoren för tillståndet, såvida det inte gällde cabotage, varom hänvisades till 3 § (prop. 1957: 69 s. 119). Med anledning av dessa uttalanden kan erinras om att nationalitetsfrågan numera skall prövas enligt 3 § också vid annan internationell trafik i förvärvssyfte som inte är linjefart.

I *tredje stycket* har i enlighet med vad jag har utvecklat i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.13) tagits upp en ny bestämmelse om att det för verksamhet som en utlänning eller ett utländskt företag driver i Sverige med stöd av ett tillstånd skall finnas en föreståndare i Sverige.

En straffbestämmelse i anslutning till första stycket har tagits upp i 13 kap. 2 § 11.

5 §

I paragrafen har endast gjorts språkliga justeringar. Från luftfartsinspek-

tionen har jag i slutskedet i arbetet med mitt i dag framlagda lagförslag uppmärksammat på att det finns behov av en möjlighet att försätta ett tillstånd ur kraft i avvaktan på att återkallelsefrågan prövas samt att det också i andra avseenden krävs preciseringar och förtydliganden för tillämpningen av återkallelsebestämmelserna. Jag har förståelse för behovet av lagstiftning i dessa hänseenden. Den tar dock sikte på så viktiga frågor för tillståndshavarna att den enligt min mening inte bör behandlas nu utan sedvanlig beredning. Jag avser emellertid att återkomma till frågan.

6 §

Första stycket utgör en språklig bearbetning av den nu gällande paragrafen.

I *andra stycket* har tagits upp en bestämmelse motsvarande den i 4 § tredje stycket om ansvar för den verksamhet som en utlänning eller ett utländskt företag driver i Sverige.

7 §

Enligt denna paragraf är det f. n. möjligt att fordra tillstånd till viss verksamhet som, utan att den innebär utövande av flygning, ansetts böra hänföras till luftfartsverksamhet (prop. 1957: 69 s. 121). Bemyndigandet har utnyttjats i 96 § LK. Enligt den bestämmelsen krävs luftfartsverkets tillstånd för sådan verksamhet som innefattar upplåtelse av luftfartyg till annan utan att förare ställs till förfogande eller upplåtelse av annan flygmateriel än luftfartyg. Ett undantag gäller dock om upplåtelsen avser luftfartyg eller annan flygmateriel som används i den luftfart som upplåtaren har fått tillstånd till.

Paragrafen har i enlighet med utredningens förslag tagits upp här efter redaktionell justering, och en bestämmelse motsvarande 96 § LK avses bli intagen i en ny luftfartsförordning. Regleringen har tillkommit huvudsakligen för att kravet på säkerhet skall tillgodoses men i andra hand också för att tillgodose luftfartspolitiska intressen. Ett bemyndigande enligt paragrafen får anses förenligt med regeringsformen (8 kap. 7 § första stycket 1, 3 och 5). Förutsättningarna för ett bemyndigande har dock ansetts böra preciseras i lagtexten.

8 kap.

1–2 §§

I paragraferna har i enlighet med utredningens förslag gjorts ändringar av språklig och redaktionell natur.

De åt regeringen givna bemyndigandena utnyttjas f. n. i 100 och 101 §§ LK. Dessa bestämmelser bör få sin motsvarighet i en ny luftfartsförordning. Möjlighet bör dock i enlighet med vad som föreslås av luftfartsverket också införas att reglera lufttrafiken med hänsyn till behovet av ett effektivt utnyttjande av luftrummet eller samordningen av civil och militär flygverksamhet.

3 §

Första och andra styckena har efter redaktionella ändringar som föreslagits av luftfartsinspektionen utformats i enlighet med utredningens förslag.

I ett *fjärde stycke* har tagits in en bestämmelse, som motsvarar det nuvarande tredje stycket. Det där givna bemyndigandet avser sådana ingripande föreskrifter att det inte har ansetts riktigt att som utredningen har föreslagit föra över dem till förordning.

4–4 c §§

Det i den gällande lydelsen av 4 § upptagna bemyndigandet för regeringen att bestämma vad som i luftfartslagen förstås med krigsmateriel har utgått. Ett sådant bemyndigande avses följa av regeringsformen och av 14 kap. 3 §. Bestämmelser i ämnet finns i kungörelsen (1961: 567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg. En hänvisning till den kungörelsen får i enlighet med vad utredningen har föreslagit tas in i en ny luftfartsförordning.

Det nuvarande bemyndigandet i 4 § tredje stycket om fotograferingsförbud har utgått. Med hänsyn till att bestämmelser om fotograferingsförbud torde innebära en sådan inskränkning i informationsfriheten som skall stå i lag har de bestämmelser härom som nu finns i 109 och 110 §§ LK förts in i tre nya paragrafer i lagen, 4 a, 4 b och 4 c §§. Straffbestämmelser härtill finns i 13 kap. 3 § 3.

I övrigt har endast gjorts språkliga och redaktionella ändringar i 4 §.

5 §

I paragrafen har endast gjorts redaktionella ändringar.

6 §

Paragrafen har ändrats språkligt och redaktionellt.

Bestämmelsen om rätt att taga del av fartygshandlingar infördes efter mönster av dåvarande 39 § sjölagen (prop. 1957: 69 s. 131 f). En motsvarande bestämmelse finns numera i 300 § sjölagen. Bestämmelsen i sjölagen innehåller en begränsning i rätten att ta del av vederbörande handlingar såvitt gäller anteckning som äger samband med sammanstötning med annat fartyg. Begränsningen hänger samman med rättegångsreglerna för sjöförklaring (prop. 1966: 145 s. 141) och anledning saknas att införa motsvarande bestämmelser i luftfartslagen.

I ett nytt andra stycke har tagits upp en hänvisning till de allmänna bestämmelserna i tryckfrihetsförordningen och sekretesslagen som ju kan innebära begränsningar i rätten att ta del av allmänna handlingar.

7–9 §§

I paragraferna har gjorts endast språkliga och redaktionella ändringar.

9 kap.

Som jag redogjort för i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.15) föreslås beträffande 9 kap. ej andra sakliga ändringar än att andra stycket i 1 § överflyttas till 14 kap. 5 § och att 113 a § LK överflyttas till lagen.

I prop. 1984/85: 105 som nyligen överlämnats till riksdagen föreslår regeringen efter hemställan av chefen för justitiedepartementet en ändring i 9 kap. 22 §. Ändringen innebär att ansvarsgränsen, 270 000 kr., höjs till 100 000 särskilda dragningsrätter (SDR) vilket motsvarar 850 000 kr. Det förutsätts att den lagändringen, om riksdagen antar propositionen, beaktas vid riksdagsbehandlingen av det nu framlagda förslaget till ändringar i 9 kap. 22 § LL.

10 kap.

I kapitlet har i huvudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag gjorts språkliga och redaktionella ändringar.

Rörande föreslagna ändringar beträffande ansvarighet för tredjemansskador återkommer jag i specialmotiveringen till ändringarna i lagen (1922: 382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

11 kap.

1 §

I enlighet med vad jag sagt i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.17) föreslås att den nuvarande definitionen av flygräddningstjänst i första stycket skall lämnas oförändrad i avvaktan på statsmakernas ställningstagande till räddningstjänstkommitténs förslag. Med hänsyn till kravet i regeringsformen beträffande reglering i lag då förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning överlämnas till bolag, enskilda m. fl. har i enlighet med utredningens förslag i en ny sista mening i första stycket upptagits en bestämmelse om delegation av ledningen av flygräddningstjänsten.

I andra stycket har gjorts redaktionella och språkliga ändringar. Den aktuella skyldigheten för luftfartygets ägare m. fl. att delta i räddningstjänsten har med hänsyn till 2 kap. 8 § regeringsformen föreskrivits direkt i lagen.

2–6 §§

I paragraferna har gjorts språkliga och redaktionella ändringar.

7 §

I lagrummet har i sak gjorts den ändringen att det direkt sägs att undersökning skall ske då en luftfartsolycka medför att luftfartyget är oåtkomligt samt då ett luftfartyg har försvunnit. Härigenom kommer lagrummet att innehålla samtliga de omständigheter beträffande vilka det enligt Chicago-konventionens artikel 26 och annex 13 föreligger en internationell förpliktelse till undersökning av en luftfartsolycka.

Statens haverikommission har uttalat sig beträffande innebörden av uttrycket att en olyckshändelse inträffat vid *användningen* av ett luftfartyg. Uttrycket medger enligt kommissionen en mera vidsträckt tolkning än den som finns i konventionens annex 23. Användningen av ett luftfartyg behöver ju inte nödvändigtvis vara förknippat med att fartyget är bemannat eller att det nyttjas med avsikt att flyga. Bl. a. kan vid förflyttning av ett flygplan utan samband med flygning också inträffa en olycka som skall undersökas enligt detta lagrum. Jag har inte någon erinran mot vad haverikommissionen sålunda har uttalat.

8 §

Undersökningar enligt denna paragraf skall f. n. göras av statens haverikommission. En bestämmelse härom får tas in i luftfartsförordningen. Beträffande en ifrågasatt modifiering av denna ordning hänvisar jag till den allmänna motiveringen (avsnitt 2.17). Närmare föreskrifter om innehållet i kommissionens rapport får tas in i luftfartsförordningen. Som luftfartsinspektionen och haverikommissionen påpekat bör en sådan bestämmelse vara mindre detaljerad än vad utredningen har föreslagit. Den bör i övrigt anpassas till annex 13 i Chicagokonventionen på det sätt som utredningen anfört (s. 162).

I första stycket sista meningen har förts in ett bemyndigande för regeringen att medge myndighet att överlåta åt andra att göra sådan undersökning som avses i 7 §. Rörande motiven till detta förslag hänvisar jag också till den allmänna motiveringen.

10–13 §§

I paragraferna har gjorts redaktionella och språkliga ändringar. Befogenheterna enligt 10 och 12 §§ tillkommer endast myndighet och inte organisation till vilken undersökningen har överlåtits enligt bemyndigandet i 8 § första stycket andra meningen.

12 kap.

I kapitlet har gjorts redaktionella och språkliga ändringar, i huvudsak i enlighet med utredningens förslag.

Bestämmelser om avgift för övervakning av luftvärdighet och för meddelande av elevtillstånd bör såsom utredningen föreslagit tas in i luftfartsförordningen.

13 kap.

1 §

Paragrafen har utformats med en självständig gärningsbeskrivning och har inte som utredningen föreslagit anknutits till nykterhetskravet i 5 kap. 10 §. I likhet med vad som har föreslagits beträffande järnvägstrafiken i prop. 1983/84: 117 (6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen) har för de fall då brottet är föreskrivet bötesstraff inte angivits något lägsta antal dagsböter.

2 §

Punkten 1 motsvarar straffbestämmelserna i nuvarande 13 kap. 1 §. Bestämmelsen avser således den som framför luftfartyg med överljudsfart mot förbudet i 1 kap. 2 a § eller som bryter mot villkor som föreskrivits i samband med tillstånd att framföra luftfartyg med överljudsfart. Överträdelsen kan f. n. bestraffas med fängelse i högst två år eller om brottet är ringa med dagsböter. I den nya bestämmelsen utgör alltså straffet endast böter eller fängelse i högst sex månader. Som utredningen har anfört synes den nuvarande straffskalan för ifrågavarande brott onödigt sträng. Någon allmän straffsänkning är dock i praktiken inte avsedd.

I *punkten 2* föreskrivs straffansvar för den som bryter mot föreskrifter som med stöd av 1 kap. 3 § har meddelats om inskränkningar eller förbud mot luftfart inom viss del av riket. Bestämmelsen motsvarar vad som föreskrivs i 13 kap. 1 § första respektive andra stycket. F. n. gäller olika straffskalor om förbudet eller föreskrifterna har meddelats av regeringen eller av luftfartsverket. I förstnämnda fall är straffskalan fängelse i högst två år eller om brottet är ringa dagsböter. I det andra fallet är straffet dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Som utredningen har påpekat kan dessa överträdelser om de är av allvarligare art regelmässigt utgöra brott mot 19 kap. brottsbalken. Behov av någon strängare straffskala än fängelse i högst sex månader kan därför inte anses föreligga.

Enligt *punkten 3* kan den straffas som lämnar oriktiga uppgifter vid ansökan eller anmälan enligt 2 kap. Frågan är här alltså om uppgifter vid ansökan om ett luftfartygs registrering och eljest om anteckningar i luftfartygsregistret samt om övriga anmälningar enligt 2 kap. Straffbestämmelsen avser också sådan anmälan som enligt nya 2 kap. 11 a § skall göras för den s. k. brukarförteckningen. Straffbestämmelsen motsvarar nuvarande 13 kap. 2 § första stycket och straffskalan är oförändrad.

Enligt *punkten 4* föreskrivs straffansvar för den som framför luftfartyg i strid mot bestämmelserna i 2 kap. 16 § om märkning. I förhållande till den nuvarande straffbestämmelsen i detta hänseende i 13 kap. 2 § andra stycket innebär den nya bestämmelsen en straffsänkning. Sänkningen torde dock inte få någon praktisk betydelse.

Enligt *punkten 5* föreskrivs straffansvar för den som använder luftfartyg som inte uppfyller föreskrifterna i 3 kap. 1 § första stycket om luftvärdighet och miljövårdighet eller bestämmelsen i 4 kap. 1 eller 3 § om bemanningen av luftfartyg och om innehav av luftfartscertifikat. Bestämmelsen motsvaras nu av 13 kap. 3 §. Formellt innebär den nya bestämmelsen en straffsänkning från dagsböter eller fängelse i högst ett år till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Punkten 6 motsvarar nuvarande 5 § första stycket.

Punkten 7 motsvarar nuvarande 5 § andra stycket samt 7 § första stycket.

Punkten 8 motsvarar nuvarande 7 § första stycket.

Enligt *punkten 9* straffbeläggs det att tjänstgöra som flygledare m. m. utan gällande certifikat i enlighet med 6 kap. 15 § första stycket.

I *punkterna 10 och 11* straffbeläggs gärningar som innebär utövande av luftfart utan vederbörligt tillstånd enligt 7 kap. eller brott mot villkor som har föreskrivits med stöd av 7 kap. 4 § första stycket och 6 § första stycket. I fråga om tolkningen av begreppet luftfart i förvärvssyfte i straffrättsligt hänseende hänvisar jag till vad jag i specialmotiveringen till 7 kap. 1 § har sagt i anslutning till en nyligen av högsta domstolen avkunnad dom.

Punkterna 12 och 13 straffbelägger brott mot bestämmelserna i 8 kap. om föreskrifter rörande vad som skall iaktas vid luftfärder till undvikande av olyckor och olägenheter samt om användandet av fastställda flygvägar och om landningsskyldighet enligt 8 kap. 3 §.

Enligt *punkten 14* föreskrivs straffansvar för den som utan tillstånd transporterar krigsmateriel med luftfartyg eller i övrigt transporterar gods mot förbud enligt 8 kap. 4 § andra stycket.

Punkten 15 föreskriver straffansvar för den som använder ett luftfartyg utan föreskriven försäkring eller säkerhet.

3 §

I paragrafen har samlats ett antal förseelser som kan föranleda böter.

I *punkten 1* har upptagits ett straffstadgande avseende den som lämnar oriktiga uppgifter i ärenden som rör innehav av certifikat eller behörighetsbevis eller frågor om annan behörighet eller vid prov, kontroller eller annan tillsyn över behörigheten.

Motsvarande straffstadgande finns f. n. i 174 § LK. När de materiella bestämmelserna numera överförts till lag bör straffbestämmelserna också upptas i lagen.

I *punkten 2* föreskrivs straffansvar för den som ombord på ett luftfartyg eller i markorganisationen tjänstgör utan föreskrivet behörighetsbevis.

I *punkten 3* upptas en straffbestämmelse i anslutning till fotograferingsförbudet i 8 kap. 4 a eller 4 b §.

Punkten 4 motsvarar nuvarande 13 kap. 9 § andra stycket.

Punkten 5 och sista stycket i paragrafen motsvarar nuvarande 13 kap. 10 §.

4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 13 kap. 11 §.

5 §

Första stycket motsvarar nuvarande 13 kap. 12 §.

I andra stycket har i enlighet med vad jag har utvecklat i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.5) tagits upp en bestämmelse om utvidgning av den svenska jurisdiktionsrätten vid internationell uthyrning av luftfartyg. Rö-

rande den närmare motiveringen till bestämmelsen hänvisar jag till den allmänna motiveringen.

14 kap.

1 §

Paragrafen innehåller regler om undantag från vissa bestämmelser i luftfartslagen när det gäller luftfartyg av särskild beskaffenhet. De luftfartyg som avses är bl. a. sådana som inte har någon förare ombord, segelflygplan, ballonger, sjöflygplan och sådana luftfartyg som byggs för militärt bruk. Paragrafen bör också i den föreslagna lydelsen kunna tillämpas på sådana ultralätta flygplan av enkel konstruktion och med låg vikt, små motorer och liten rörelseenergi som enligt vad luftfartsinspektionen uppgett börjat förekomma på den svenska marknaden. Första meningen motsvarar nuvarande 14 kap. 1 §. Utan att det är uttryckligen angivet i lagtexten gäller självklart den begränsningen i regeringens behörighet som följer av att vissa föreskrifter bara får meddelas i lag. I utredningens förslag har här tagits upp en delegationsbestämmelse som skulle göra det möjligt för luftfartsverket att delegera utfärdande av föreskrifter för luftfartyg av särskild beskaffenhet. Delegeringsmöjligheten tar särskilt sikte på drakar och segelflygplan, modelluftfartyg och varmluftsballonger. En delegation till enskilda i denna form är inte möjlig enligt regeringsformen och har därför inte tagits upp i mitt förslag. Enligt min mening möter det inte något hinder att luftfartsverket överlåter åt organisationer och andra att biträda med förvaltningsuppgifter i anslutning till övervakningen av verksamheten. Självfallet får dessa uppgifter inte vara av den art att de innefattar myndighetsutövning.

Paragrafens sista stycke motsvarar sista stycket i dess nuvarande lydelse.

2 §

Paragrafen innehåller regler om besvär över luftfartsverkets beslut enligt luftfartslagen. I enlighet med vad som har utvecklats i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.9.8) har ändring inte gjorts i den ordning som f. n. gäller i certifikatsärenden m. m. Besvär skall således också i fortsättningen anföras hos kammarrätten i de fall då luftfartsverket meddelar beslut i de i paragrafen angivna fallen. I övrigt förs talan hos regeringen. I andra stycket har upptagits en bestämmelse motsvarande nuvarande tredje stycket om att beslut enligt paragrafen länder till omedelbar efterrättelse om inte annat förordnas.

3 §

Paragrafen innehåller f. n. ett bemyndigande för regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket att meddela närmare föreskrifter rörande tillämpningen av luftfartslagen. Bestämmelsen är numera när-

mast att uppfatta som en erinran om den rätt att meddela verkställighetsföreskrifter som följer av 8 kap. 13 § regeringsformen. En sådan bestämmelse saknar numera självständig betydelse.

Utredningen har föreslagit en ändrad lydelse av paragrafen. I ett *första stycke* föreslås sålunda en bestämmelse enligt vilken regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag. Därutöver föreslås som ett nytt andra stycke en bestämmelse enligt vilken det skall vara möjligt för den myndighet som fått rätt att meddela föreskrifter enligt lagen att uppdra åt andra att meddela sådana föreskrifter. Enligt utredningen skall den föreslagna nya lydelsen av paragrafen göra det möjligt att förenkla utformningen av andra bestämmelser i lagen eftersom regler om att särskilda tillämpningsföreskrifter kan meddelas inte behöver ges i anslutning till de materiella bestämmelserna.

I mitt förslag har första stycket utformats i huvudsak i enlighet med utredningens förslag. Bestämmelsen innefattar ett bemyndigande för regeringen jämlikt 8 kap. 7 § regeringsformen att meddela ytterligare föreskrifter i de ämnen som avses i lagen. Ett sådant bemyndigande har ansetts möjligt med hänsyn till att de föreskrifter det här gäller främst kommer att avse skydd för liv, personlig säkerhet och hälsa. Enligt 8 kap. 11 § regeringsformen är det möjligt att medge regeringen att överlåta åt en förvaltningsmyndighet att meddela föreskrifterna. Utan att det är uttryckligen angivet i lagtexten gäller den begränsningen i regeringens behörighet som följer av att vissa föreskrifter bara får meddelas i lag.

Den av utredningen i ett nytt andra stycke föreslagna bestämmelsen att vederbörande förvaltningsmyndighet äger upplåta åt annan att meddela föreskrifterna är enligt min mening inte förenlig med regeringsformen. Normgivningsmakt kan inte upplåtas till annan än myndighet och kommun. Förvaltningsuppgifter kan däremot överlåtas också till andra. I den mån dessa uppgifter innebär myndighetsutövning måste det dock ske genom lag (11 kap. 6 § regeringsformen). Bemyndigandet i andra stycket har med hänsyn härtill inskränkts till att avse förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning.

4 §

Med hänsyn till den utformning som i mitt förslag – i likhet med utredningens förslag – har getts olika bemyndiganden för regeringen har den nuvarande paragrafen, enligt vilken vad som sägs i luftfartslagen om luftfartsverket efter regeringens bestämmande skall kunna gälla också annan myndighet, upphävts.

I en ny 4 § har i enlighet med utredningens förslag tagits upp en bestämmelse varigenom regeringen ges generella möjligheter att medge undantag och meddela föreskrifter i situationer av krig eller krigsfara e. d. Ett bemyndigande av detta slag har stöd i 13 kap. 6 § regeringsformen. Överbe-

fälhavaren har föreslagit att bemyndigandet i paragrafen skall vidgas till att omfatta även civila luftfartyg som med uppgifter i totalförsvaret deltar i sådan övning under fred som avser förhållanden vid krig eller krigsfara. Jag är inte beredd att i detta sammanhang föreslå ett så långt gående bemyndigande. Frågan bör utredas, lämpligen i samband med det utredningsarbete som jag tidigare förordat i anslutning till 15 kap. LL (avsnitt 2.21).

5 §

I paragrafen har i enlighet med utredningens förslag tagits upp definitioner av de olika konventioner som nämns i författningstexten.

15 kap.

I kapitlet har i enlighet med utredningens förslag gjorts förhållandevis omfattande redaktionella ändringar. Några förändringar i sak är inte avsedda. I kapitlet har inte tagits upp en av överbefälhavaren föreslagen bestämmelse om försvarsmaktens bruk av civila luftfartyg. Frågan om en sådan bestämmelse får tas upp i det utredningsarbete som jag tidigare har förordat (avsnitt 2.21).

1 §

Eftersom flygtrafikledningstjänsten för civil och militär luftfart numera är integrerad har i enlighet med förslag av luftfartsverket och luftfartsinspektionen till de bestämmelser som skall gälla i fråga om luftfart med militära luftfartyg lagts 6 kap. 15 § LL.

Bemyndigandet i andra stycket har av grundlagsskäl begränsats till att inte avse förhållanden mellan enskilda och inte heller förhållanden som annars måste meddelas i lag.

Övergångsbestämmelser

Den nya lagstiftningen bör träda i kraft den 1 januari 1986. Några särskilda övergångsregler har inte ansetts erforderliga annat än beträffande reglerna om elevtillstånd och besvärreglerna i certifikatfrågor.

När det gäller straffbestämmelserna följer av 5 § lagen (1964: 163) om införande av brottsbalken, som också är tillämplig inom specialstraffrätten, att straff skall bestämmas efter den lag som gällde när gärning företogs. Gäller annan lag när dom meddelas, skall den lagen tillämpas, om den leder till frihet från straff eller till lindrigare straff. Eftersom straffbestämmelserna i 13 kap. i den föreslagna lydelsen i allmänhet är lindrigare än de som gäller nu blir den nya lagstiftningen i allmänhet tillämplig också på gärningar som har begåtts före ikraftträdandet.

4.2 Lagen (1922: 382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart

3 §

Med hänsyn till att det föreslagna ansvaret för kreditköpare och nyttjanderättshavare torde bli mera vanligt förekommande än ansvaret för den som brukar luftfartyg utan lov har nuvarande bestämmelse för sistnämnda situation satts som ett sista stycke i paragrafen. I bestämmelsen har gjorts redaktionella ändringar.

I de nya *första och andra styckena* har tagits upp bestämmelser om skadeståndsansvar för brukaren av ett luftfartyg, då denne innehar luftfartyget på grund av ett kreditköp med förbehåll om återtaganderätt samt i vissa andra situationer. Styckena har med beaktande av påpekanden från luftfartsverket rörande oklarheter beträffande de av utredningen använda beteckningarna brukare och innehavare utformats något annorlunda än vad utredningen har föreslagit.

4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 4 §. I enlighet med utredningens förslag, dock med redaktionell jämkning, har i ett nytt *andra stycke* förts in en regel om regressrätt för ägaren gentemot nyttjanderättshavaren.

4.3 Lagen (1955: 227) om inskrivning av rätt till luftfartyg

7 §

I paragrafen har gjorts ett tillägg med hänsyn till den föreslagna möjligheten att betrakta luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation som registrerade i en annan stat (se 1 kap. 5 § LL).

4.4 Lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar

14 och 18 §§

I paragraferna har införts forum- och domförhetsregler för länsrätt i avseende på de mål länsrätt skall pröva enligt luftfartslagen. I ett nytt *andra stycke* i 14 § har angetts att länsrätten i Östergötlands län skall pröva mål enligt luftfartslagen i den utsträckning som är föreskrivet i den lagen.

5 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över förslagen till

1. lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297),
2. lag om ändring i lagen (1922: 382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart,
3. lag om ändring i lagen (1955: 227) om inskrivning av rätt till luftfartyg,
4. lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar.

6 Beslut

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

LAGRÅDET

Utdrag
PROTOKOLL
vid sammanträde
1985-04-24

Närvarande: f. d. justitierådet Hult, regeringsrådet Björne, justitierådet Gregow.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 24 januari 1985 har regeringen på hemställan av statsrådet Boström beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297),
 2. lag om ändring i lagen (1922: 382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart,
 3. lag om ändring i lagen (1955: 227) om inskrivning av rätt till luftfartyg,
 4. lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar.
- Förslagen har inför lagrådet föredragits av byråchefen Nils-Olof Berggren.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen

4 kap.

6 §

I 5 § i förevarande kapitel har tagits upp bestämmelser angående s. k. elevtillstånd. Enligt första stycket i den paragrafen krävs sådant tillstånd för att någon skall få genomgå utbildning för erhållande av luftfartscertifikat. Tredje stycket innehåller bestämmelser om vad som krävs i personligt hänseende för att elevtillstånd skall utfärdas. Där nämns ålder och hälsotillstånd (”medicinska förhållanden”), nykterhet och ordentlighet, ansvar och omdöme samt fysisk och psykisk lämplighet. Kraven har anknutits till lämpligheten av att inneha luftfarts-certifikat. I paragrafens fjärde stycke anges att för den som inte har elevtillstånd men som ändå kan anses uppfylla de fordringar som anges i tredje stycket luftfartsverket får medge undantag från kravet på sådant tillstånd.

I 6 § regleras förutsättningarna för utfärdande eller utökande av luftfarts-certifikat. I första stycket föreskrivs att det, för att luftfarts-certifikat skall utfärdas eller utökas, krävs att sökanden har gällande elevtillstånd och att han uppfyller fastställda krav i fråga om ålder, kunskaper, erfarenhet och skicklighet. Som framgår av lydelsen avser dessa krav, fränsett ålder, andra förhållanden än som nämns i 5 § tredje stycket med avseende på elevtillstånd. Det är emellertid tydligt att om de krav som uppställs i 5 § tredje stycket, t. ex. i fråga om nykterhet eller ansvar och omdöme, inte är uppfyllda då frågan om utfärdande (eller utökande) av luftfarts-certifikat

uppkommer, certifikat inte skall utfärdas (eller utökas). Förslaget torde utgå från att elevtillståndet i sådant fall skall återkallas, i följd varav en av de i 6 § första stycket angivna förutsättningarna för erhållande av certifikat brister. Ett sådant synsätt framstår emellertid som mindre naturligt. Det synes lämpligare att de krav i personligt hänseende som avses gälla för erhållande av certifikat direkt anknyts till utfärdande (eller utökande) av certifikat. En sådan ordning torde också underlätta tillämpningen av t. ex. bestämmelsen i 8 § om förnyelse av certifikat. Vad nu sagts kan ske genom att det i 6 § första stycket även föreskrivs att sökanden fortfarande skall uppfylla de krav som anges i 5 § tredje stycket. Det kan anmärkas att detta tillägg inte innebär krav på att sökanden före utfärdande (eller utökande) av certifikat skall underkastas förnyad kontroll eller undersökning i de hänseenden som avses i 5 § tredje stycket annat än om det finns särskild anledning därtill.

I andra stycket av 6 § i förslaget föreskrivs, som undantag från första stycket, att elevtillstånd inte krävs, dvs. för utfärdande eller utökande av luftfarts-certifikat, om luftfartsverket har medgett undantag enligt 5 § fjärde stycket eller om övriga förutsättningar enligt första stycket i 6 § för utfärdande av certifikat kan anses uppfyllda. Undantaget från kravet på elevtillstånd i det senare fallet åsyftar enligt specialmotiveringen främst situationer då den som innehar utländskt certifikat begär att få detta utbytt mot ett svenskt. Lydelsen av bestämmelsen i andra stycket har emellertid blivit oklar. Lydelsen av andra stycket bör därför jämkas.

På grund av det anförda förordar lagrådet att 6 § ges följande lydelse:

”För att ett luftfarts-certifikat skall utfärdas eller utökas krävs att sökanden har gällande elevtillstånd, att han fortfarande uppfyller de krav som anges i 5 § tredje stycket och att han uppfyller för certifikat fastställda krav i fråga om ålder, kunskaper, erfarenhet och skicklighet.

Elevtillstånd krävs inte, om luftfartsverket har medgett undantag enligt 5 § fjärde stycket eller om det i annat fall finns särskilda skäl.”

9 §

I förevarande paragraf anges vilka olika omständigheter som skall föranleda återkallelse av luftfarts-certifikat. Beslut om återkallelse avses skola tillämpas omedelbart, om inte annat förordnas. Föreskrift härom har tagits upp i 26 § andra stycket i samband med bestämmelser rörande förfarandet i mål som rör luftfarts-certifikat m. m. När det gäller begränsning av certifikat och försättande ur kraft av certifikat har emellertid föreskrift att beslut därom gäller omedelbart tagits upp i samband med den bestämmelse som anger förutsättningarna för åtgärden (10 och 12 §§). På motsvarande sätt bör bestämmelse om omedelbar tillämpning av beslut om återkallelse av certifikat lämpligen tas upp i 9 §. Lagrådet förordar sålunda att som ett nytt andra stycke i 9 § tas upp en bestämmelse av följande lydelse: ”Beslut i fråga om återkallelse gäller omedelbart, om inte annat förordnas.” — Det

kan påpekas att bestämmelsen även avser beslut av kammarrätt, efter besvär, att upphäva länsrättens beslut om återkallelse. Att bestämmelsen är tillämplig även i fråga om elevtillstånd följer av 13 §.

Det föreslagna tillägget till förevarande paragraf påkallar viss jämkning i 10, 14 och 15 §§ i kapitlet.

11 §

19 § anges under olika punkter vilka omständigheter som skall föranleda återkallelse av luftfartscertifikat. I 11 § har tagits upp en särskild bestämmelse beträffande det fallet att återkallelse skall ske på grund av brott. Där anges att till grund för återkallelse på grund av brottslig gärning skall beträffande frågan om brott föreligger läggas lagakraftvunnen dom eller åklagares beslut enligt vissa bestämmelser i rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning att underlåta åtal för brottet. Den föreslagna regeln kan jämföras med 38 § andra stycket luftfartskungörelsen, vari nu anges att återkallelse av certifikat på grund av straffbelagd förseelse inte får ske förrän frågan om straff för förseelsen blivit avgjord genom lagakraftvunnen dom, med mindre omständigheterna är sådana att den misstänkte oavsett utgången i ansvarsfrågan får anses olämplig att utöva den verksamhet certifikatet gäller och det inte kan anses betryggande att endast sätta certifikatet ur kraft. Kravet på lagakraftvägande dom i den föreslagna regeln har i motiven framställts som en ändring i förhållande till vad som gäller f. n.

Den i 11 § föreslagna bestämmelsen avser endast återkallelse på grund av brott. Bestämmelsen kan inte anses utgöra hinder mot återkallelse av ett certifikat medan ett förfarande från certifikatsinnehavarens sida är föremål för prövning av domstol eller åklagare, såvida förfarandet oavsett om det innefattar brottslig gärning uppfyller någon av förutsättningarna i 9 § för återkallelse. Det kan påpekas att inte någon av de i 9 § angivna förutsättningarna för återkallelse innebär krav på brottslig gärning.

15 §

Denna paragraf innehåller beträffande den som innehar luftfartscertifikat eller elevtillstånd föreskrifter dels om varning (första stycket) dels om erinran (andra stycket). I andra stycket anges i en andra mening att beslutet skall delges innehavaren. Föreskrift om delgivning synes emellertid lämpligen kunna tas upp i verkställighetsföreskrifter. Lagrådet förordar därför att bestämmelsen härom får utgå ur förevarande paragraf.

Beslut om erinran avses inte få överklagas. Bestämmelse härom har tagits upp 21 § tredje stycket. Det synes dock lämpligare att en sådan bestämmelse tas upp i förevarande paragraf i anslutning till föreskriften angående erinran. Lagrådet förordar därför att till andra stycket fogas en mening av följande lydelse: "Ett sådant beslut får inte överklagas."

17 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om underlåtelse att ingripa i fall då luftfartscertifikat eller elevtillstånd har varit försatt ur kraft interimistiskt enligt 12 § eller då ett certifikat har varit omhändertaget enligt 16 §. Har sådana åtgärder varit gällande under viss minsta tid, får återkallelse av certifikatet eller tillståndet underlåtas. Någon uttrycklig regel om en motsvarande möjlighet att underlåta ingripande i form av varning, när sådan skulle ha beslutats i stället för återkallelse, saknas enligt förslaget. Det ligger emellertid i sakens natur att även varning kan underlåtas, om sådan skulle ha meddelats. Den tid under vilken certifikatet eller elevtillståndet skall ha varit fråntaget innehavaren för att varning skall kunna underlåtas får bedömas efter vad som kan anses skäligt.

19 §

Förevarande paragraf innehåller bestämmelser angående godkännande av utländskt luftfartscertifikat. Enligt första stycket i paragrafen skall ett flertal föreskrifter i kapitlet, vilka avser luftfartscertifikat som utfärdas här i landet, också tillämpas i fråga om godkännande av utländska certifikat. I paragrafens andra stycke anges att godkännandet inte får avse längre tid än det utländska certifikatets giltighetstid.

Det får anses ligga i sakens natur att ett godkännande inte skall gå utöver certifikatets giltighetstid. Om så likväl skulle ske, torde det inte kunna medföra att certifikatet blir giltigt här i landet, sedan den giltighetstid som gäller enligt bestämmelser eller beslut i den utländska staten gått till ända. Mot denna bakgrund kan bestämmelsen i andra stycket synas onödig. I ärendet har emellertid upplysts att det från praktisk synpunkt anses värdefullt med en uttrycklig föreskrift i saken. Med hänsyn härtill anser lagrådet sig böra godta bestämmelsen.

20 §

Enligt sista stycket i denna paragraf meddelar regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreskrifter om utländska behörighetsbevis. Avsikten är alltså att villkoren för godtagande i Sverige av sådana behörighetsbevis skall regleras genom administrativa föreskrifter. Hinder häremot torde inte heller föreligga annat än såvitt avser motsvarigheten till den bestämmelse som i fråga om innehavare av svenska luftfartscertifikat har upptagits i 4 kap. 18 § första stycket första ledet och som genom fjärde stycket i nu förevarande paragraf gjorts tillämplig beträffande svenska behörighetsbevis. Bestämmelsen innebär, att innehavare av certifikat är skyldiga att genomgå undersökningar och prov som anordnas av den myndighet regeringen bestämmer, och har – såsom omtalas i specialmotiveringen till 18 § – föreskrivits i lag med hänsyn till innehållet i 2 kap. 6 § regeringsformen. Då avsikten torde vara, att sådan skyldighet som nu avses skall kunna åläggas även innehavare av utländskt behörighetsbevis,

måste även härom meddelas föreskrift i lag (jfr 2 kap. 20 § andra stycket 3 regeringsformen). Lagrådet förordar därför att sista stycket i nu förevarande paragraf – med i övrigt en mindre redaktionell jämkning – ges följande lydelse:

”Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter angående godtagande i Sverige av utländska behörighetsbevis. Vad som föreskrivs i 18 § om skyldighet att genomgå undersökningar och prov gäller även innehavare av sådana behörighetsbevis.”

21 §

Om vad lagrådet förordat beträffande 15 § andra stycket iakttas, skall bestämmelsen i tredje stycket av förevarande paragraf – att beslut om erinran inte får överklagas – utgå.

22 §

I denna paragraf meddelas vissa undantag från den i 21 § upptagna huvudregeln att frågor rörande luftfarts-certifikat och elevtillstånd prövas av luftfartsverket. Enligt första stycket i förevarande paragraf skall länsrätten pröva dels frågor om återkallelse av certifikat och elevtillstånd och om varning dels frågor om nedsättning av sådan tid som bestämts av länsrätten enligt 14 § första stycket. I andra stycket av paragrafen ges i de båda första meningarna föreskrifter om vem som skall pröva frågor om omhändertagande enligt 16 § av certifikat. I tredje meningen anges att om ett certifikat har tagits om hand enligt 16 § första stycket – dvs. på grund av att certifikatsinnehavaren i sin tjänstgöring har visat tydliga tecken på påverkan av alkohol e. d. eller gjort sig skyldig till grov oaktsamhet m. m. – länsrätten prövar om certifikatet skall försättas ur kraft eller återlämnas till innehavaren.

Lagrådet har i och för sig inte någon erinran mot dessa bestämmelser. De torde emellertid inte fullständigt ange de uppgifter som avses skola åvila länsrätten. Denna torde sålunda skola pröva frågan om försättande ur kraft av certifikat även i andra fall än som anges i andra stycket tredje meningen, såvida fråga om återkallelse av certifikatet är anhängig vid länsrätten. Även om detta kan anses följa av allmänna principer, synes i klarhetens intresse lämpligt att en uttrycklig föreskrift i saken meddelas. Det förtjänar påpekas att om länsrätten (eller överinstans) med stöd av den föreslagna bestämmelsen i andra stycket tredje meningen har prövat frågan om försättande ur kraft och beslutat om sådan åtgärd, en senare ansökan om omprövning av beslutet också skall prövas av länsrätten. Någon särskild bestämmelse härom torde dock inte vara behövlig.

På grund av det anförda förordar lagrådet att i stället för den i andra stycket tredje meningen föreslagna föreskriften tas upp en bestämmelse av följande lydelse, vilken lämpligen kan placeras som ett särskilt stycke omedelbart efter första stycket: ”Frågor huruvida certifikat skall försättas

ur kraft prövas av länsrätten, om certifikatet har omhändertagits enligt 16 § första stycket eller om i annat fall fråga om återkallelse av certifikatet är anhängig vid länsrätten.”

26 och 27 §§

Första stycket av 26 § innehåller föreskrift om att beslut i ärenden om återkallelse eller varning skall delges parterna. I överensstämmelse med vad lagrådet har föreslagit beträffande den i 15 § andra stycket andra meningen upptagna bestämmelsen om delgivning av beslut som avses där förordar lagrådet, att föreskrift om delgivning av beslut angående återkallelse av luftfartscertifikat eller elevtillstånd och angående varning i stället tas upp såsom verkställighetsföreskrift.

Under 9 § har lagrådet förordat att som andra stycke i den paragrafen tas upp en bestämmelse angående omedelbar tillämplighet av beslut i fråga om återkallelse. Om detta förslag efterföljs, skall andra stycket i 26 § utgå.

I 27 § i förslaget har tagits upp en föreskrift angående underrättelse som länsrätten skall lämna i fråga om försättande ur kraft. Där anges sålunda att, när rätten har försatt ett certifikat eller elevtillstånd ur kraft på grund av misstanke om brott, underrättelse om beslutet genast skall lämnas till förundersökningsledaren eller åklagaren och till den domstol där åtal har väckts mot innehavaren. Denna föreskrift är av sådan art att den lämpligen kan tas upp bland verkställighetsföreskrifter. Bestämmelsen bör därför utgå ur 27 §.

28–30 §§

I följd av att bestämmelserna i 26 och 27 §§ enligt lagrådets förslag skall utgå, bör föreskrifterna i 28–30 §§ betecknas 26–28 §§. Hänvisningen i förslagens 29 § till bestämmelserna i 21–28 §§ bör då i stället avse bestämmelserna i 21–26 §§.

6 kap.

13 §

Förevarande paragraf innehåller bestämmelser angående avgifter, som skall erläggas av dem som använder allmän flygplats m. m. I andra stycket i förslaget anges, i huvudsaklig överensstämmelse med vad som föreskrivs f. n., att avgifter som är förfallna till betalning får tas ut genom utmätning utan föregående dom, utslag eller beslut. Enligt 3 kap. 1 § första stycket 6 utsökningsbalken utgör förvaltningsmyndighets beslut exekutionstitel under förutsättning att den enligt särskild föreskrift får verkställas. Med hänsyn härtill behövs en bestämmelse av den innebörd som tagits upp i andra stycket. Lydelsen bör emellertid jämkas, lämpligen enligt följande: ”Beslut angående avgift som är förfallen till betalning får verkställas enligt utsökningsbalken.”

Till bestämmelsen kan påpekas följande. Mål om indrivning av sådan

avgift som avses i paragrafen torde skola handläggas som s. k. allmänt mål (1 kap. 6 § utsökningsbalken). I 3 kap. 23 § utsökningsbalken stadgas bl. a. att annan exekutionstitel i allmänt mål än vissa särskilt angivna får verkställas innan den har vunnit laga kraft, om det är särskilt föreskrivet, samt att exekutionstitel i allmänt mål verkställs såsom lagakraftägande dom. Enligt 14 kap. 2 § andra stycket i förslaget skall beslut som avses i den paragrafen, dvs. luftfartsverkets beslut enligt luftfartslagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, gälla omedelbart, om inte annat förordnas. Denna föreskrift måste anses avse även exekutiv verkställighet av beslut som åsyftas i förevarande paragraf.

8 kap.

4 a §

I förevarande paragraf har tagits upp bestämmelser angående fotografering från luftfartyg. I första stycket anges bl. a. att fotografering inte utan tillstånd av överbefälhavaren får ske från luftfartyg i linjefart inom sådana restriktionsområden som bestämts enligt viss föreskrift i lagen (första meningen) samt att detsamma gäller fotografering från luftfartyg som luftfartsverket i detta avseende har jämställt med fartyg i linjefart (andra meningen).

Förbud mot fotografering torde – som framhålls i remissprotokollet – innebära begränsning i den informationsfrihet som varje medborgare enligt 2 kap. 1 § första stycket 2 regeringsformen är tillförsäkrad gentemot det allmänna (se SOU 1975: 75, Medborgerliga fri- och rättigheter, s. 296). Härav följer bl. a. att sådant förbud måste föreskrivas i lag (2 kap. 12 § första stycket regeringsformen). Den i förevarande paragrafs första stycke andra meningen upptagna bestämmelsen angående fotograferingsförbud får emellertid anses innebära ett bemyndigande för luftfartsverket att meddela föreskrifter i saken. Bestämmelsen kan därför inte godtas i den föreslagna lydelsen. Vid ärendets föredragning har upplysts att bestämmelsen i första hand avses gälla luftfartyg som används för sällskapsreseflygningar (charterflygningar) men också vissa andra typer av luftfart. En möjlighet är att dessa fall får omfattas av bestämmelsen i tredje meningen av första stycket, enligt vilken fotografering från andra luftfartyg inte i något fall får ske utan tillstånd. Om detta inte skulle anses lämpligt, bör det väsentliga innehållet i förbudet tas in i lagbestämmelsen. Lagrådet saknar tillräckligt underlag för att föreslå utformningen av en sådan bestämmelse.

4 c §

I denna paragraf anges att vad som sägs i 4 a och 4 b §§ – dvs. angående fotografering från luftfartyg och medförande av kameror på luftfartyg – inte gäller i fråga om sådana luftfartyg som avses i 15 kap. 2 §. I sistnämnda lagrum behandlas svenska luftfartyg, som utan att vara militära används endast för statsändamål och inte för affärsdrift. Sådana luftfartyg

torde inte direkt omfattas av bestämmelserna i första avdelningen (1–14 kap.) av luftfartslagen. I enlighet härmed anges i 15 kap. 2 § i vad mån nämnda bestämmelser skall tillämpas i fråga om dessa luftfartyg. Föreskriften i förevarande paragraf bryter mot den angivna systematiken. Med hänsyn härtill föreslår lagrådet att paragrafen får utgå och att motsvarande bestämmelse i stället förs in i 15 kap. 2 § första stycket.

9 kap.

22 §

Efter att förevarande lagrådsremiss beslutats, har 9 kap. 22 § ändrats genom lag 1985: 133 (jfr lagrådsremissen vid specialmotiveringen till 9 kap.). Ändringen består i att den i paragrafens första stycke föreskrivna begränsningen av fraktförarens ansvarighet vid befordran av passagerare med svenskt lufttrafikföretag till 270 000 kr. ändrats till att gälla 100 000 särskilda dragningsrätter. Lagändringen träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Lagrådet förutsätter att denna ändring beaktas vid beslutande av proposition i nu föreliggande ärende.

12 kap.

4 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser angående avgifter och andra kostnader för förrättningar som äger rum enligt luftfartslagen. I andra stycket i förslaget anges att kostnader som är förfallna till betalning får tas ut genom utmätning utan föregående dom, utslag eller beslut. Lagrådet förordar att bestämmelsen utformas i överensstämmelse med vad lagrådet föreslagit i fråga om 6 kap. 13 § andra stycket. I enlighet härmed kan bestämmelsen ges följande lydelse: "Beslut angående kostnad som är förfallen till betalning får verkställas enligt utsökningsbalken." Beträffande motiveringen härtill kan hänvisas till vad som anförts i fråga om 6 kap. 13 § andra stycket.

14 kap.

3 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om delegering av normgivningskompetens och förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning. I ett första stycke sägs att regeringen får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen och får överlåta åt förvaltningsmyndighet att meddela sådana föreskrifter. I ett andra stycke anges att myndigheten, om regeringen föreskriver det, får åt andra överlåta förvaltningsuppgift som ansluter till lagen och som innefattar myndighetsutövning.

Vad gäller första stycket kan konstateras att det bemyndigande, som där lämnas regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att utfärda föreskrifter som normalt kräver lagform, är tämligen långtgående. Det remitterade förslaget innehåller emellertid också en rad delegationsbe-

stämmelser som gäller särskilt angivna områden. Behovet av en mera allmän delegationsregel synes därför i realiteten vara litet. De kompletterande bestämmelser som behövs kan i allt väsentligt meddelas i form av verkställighetsföreskrifter utan särskilt bemyndigande. Det föreslagna bemyndigandet i paragrafens första stycke bör därför kunna begränsas.

I fråga om andra stycket synes den remitterade lagtexten böra jämkas för att bättre överensstämma med den åsyftade innebörden.

Mot bakgrund av det anförda föreslår lagrådet att paragrafen ges följande lydelse:

”I den mån det behövs får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer, i de avseenden som behandlas i denna lag, meddela ytterligare föreskrifter som gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik.

Förvaltningsuppgift som ansluter till föreskrifterna får, om regeringen föreskriver det, av myndighet som avses i första stycket överlämnas åt annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.”

4 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om bemyndiganden för regeringen med avseende på krigstid och andra utomordentliga förhållanden. I första stycket föreskrivs att, om Sverige är i krig eller krigsfara, regeringen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i luftfartslagen, från föreskrifter som har meddelats med stöd av samma lag och från föreskrifter i andra lagar och författningar av betydelse för luftfarten samt att regeringen därvid får meddela de föreskrifter som behövs. Enligt andra stycket gäller detsamma, om det råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller av krigsfara som Sverige har befunnit sig i. I tredje stycket har tagits upp bestämmelser om att föreskrifter som meddelats med stöd av paragrafen skall, fränsett fall då Sverige är i krig, inom en månad från utfärdandet underställas riksdagens prövning samt om verkan av att underställning inte sker eller av att riksdagen inte inom viss tid godkänner föreskrifterna.

Paragrafen bör jämföras med 13 kap. 6 § regeringsformen. Enligt detta lagrum kan regeringen under sådana utomordentliga förhållanden som nämns i förevarande paragraf med stöd av bemyndigande i lag genom förordning meddela sådana föreskrifter i visst ämne som enligt grundlag annars skall meddelas genom lag. I lag med sådant bemyndigande skall, enligt andra stycket i 13 kap. 6 §, noga anges under vilka förutsättningar bemyndigandet får utnyttjas.

Bestämmelserna i tredje stycket i förevarande paragraf synes vara avsedda att tillgodose sistnämnda krav. Särskilt med hänsyn till att fråga är om ett förhållandevis omfattande område är det önskvärt att förutsättningarna för utnyttjande av bemyndigandet anges närmare än som skett i förslaget. I detta syfte förordar lagrådet att det i paragrafen i vart fall

uppställs en allmän förutsättning som anger att det för utnyttjande av bemyndigandet krävs att det föreligger ett klart uttalat behov därav.

I enlighet härmed och med ett par andra, mindre jämkningar kan första stycket förslagsvis få följande lydelse: "Är Sverige i krig eller krigsfara, får regeringen, i den utsträckning rådande förhållanden påkallar det, föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i denna lag, från föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag och från andra lagar och författningar som avser luftfarten. Regeringen får därvid meddela de föreskrifter som behövs."

15 kap.

2 §

I enlighet med vad lagrådet föreslagit vid 8 kap. 4 c § bör i första stycket av förevarande paragraf anges att bestämmelserna i 8 kap. 4 a och 4 b §§ inte gäller i fråga om sådana luftfartyg som avses här. Inledningen av stycket bör därför ges följande lydelse: "Bestämmelserna i denna lag utom 8 kap. 4 a och 4 b §§ och 11 kap. 3-6 §§ gäller - - -."

Övergångsbestämmelserna

De i 4 kap. föreslagna bestämmelserna om elevtillstånd har f. n. en viss motsvarighet i bestämmelser i luftfartskungörelsen om antagning till utbildning, vanligen benämnt elevgodkännande. Förslaget utgår från att om elevgodkännande har meddelats före ikraftträdandet av lagändringarna, något elevtillstånd enligt de nya bestämmelserna inte skall krävas. Denna avsikt har kommit till uttryck i andra stycket av övergångsbestämmelserna, där det anges att för sådan utbildning enligt luftfartslagen som har påbörjats före ikraftträdandet gäller inte bestämmelserna om elevtillstånd.

Denna övergångsbestämmelse kan dock inte anses tillräckligt reglera övergångsproblemen rörande tidigare meddelade elevgodkännanden. Ett sådant godkännande måste t. ex. kunna återkallas. Avsikten synes vara att äldre bestämmelser fortfarande skall tillämpas rörande elevgodkännanden. Det kan emellertid ifrågasättas, om det inte är en lämpligare ordning att i stället de nya bestämmelserna angående elevtillstånd blir tillämpliga beträffande tidigare meddelade elevgodkännanden, dvs. att sådana godkännanden skall behandlas såsom elevtillstånd meddelade enligt de nya bestämmelserna. En sådan ordning synes inte möta några större praktiska svårigheter. Den har också den fördelen att man inte behöver under en förhållandevis lång tid ha två olika system vid sidan av varandra. Mot bakgrund härav förordar lagrådet att andra stycket i övergångsbestämmelserna ges följande lydelse: "Beslut om antagande till utbildning för luftfartscertifikat, som har meddelats före ikraftträdandet, skall vid tillämpning av de nya bestämmelserna anses som ett enligt dessa utfärdat elevtillstånd."

I tredje stycket av övergångsbestämmelserna har tagits upp en föreskrift som rör klagan över beslut i fråga om återkallelse av certifikat som luftfartsverket har meddelat före ikraftträdandet av de nya bestämmelserna. Enligt föreskriften skall i fråga om besvär över sådant beslut äldre bestämmelser gälla. Föreskriften skall ses mot bakgrund av att frågor om återkallelse av certifikat enligt förslaget skall prövas av länsrätten. Den bakomliggande tanken synes vara att överinstansen – kammarrätten – med hänsyn härtill skulle kunna anse sig förhindrad att i sak pröva ett av luftfartsverket meddelat beslut i fråga om återkallelse av certifikat. Det är emellertid även utan särskild föreskrift tydligt att det förhållandet, att frågor rörande återkallelse av certifikat i fortsättningen skall prövas av länsrätten, inte inverkar på giltigheten av beslut i saken som före ikraftträdandet har meddelats av luftfartsverket. Eftersom även den nya lydelsen av besvärsmålsbestämmelserna i 14 kap. 2 § i förslaget nämner luftfartsverkets beslut i frågor som rör certifikat, påkallar inte heller den bestämmelsen någon övergångsregel i saken. På grund härav förordar lagrådet att nu förevarande övergångsbestämmelse får såsom onödig utgå. Det förtjänar i sammanhanget understrykas att fråga om återkallelse av certifikat skall efter ikraftträdandet prövas enligt de nya materiella bestämmelserna, även om frågan har väckts före ikraftträdandet eller ansökningen annars grundas på någon omständighet som ägt rum före nämnda tidpunkt. Motsvarande gäller andra åtgärder beträffande certifikat.

Förslaget till lag om ändring i lagen angående ansvarighet för skada i följd av luftfart

3 §

Förevarande paragraf innehåller f. n. endast en bestämmelse om att den som utan lov brukar annans luftfartyg svarar i ägarens ställe för skada som inträffat under brukandet. Förslaget innebär att i paragrafen, som första och andra stycken, tas upp två nya bestämmelser, den ena avseende att den som köpt luftfartyg på kredit med förbehåll om återtaganderätt är ansvarig enligt lagen i stället för ägaren och den andra avseende att den som innehar luftfartyg med nyttjanderätt under vissa förutsättningar är ansvarig i stället för ägaren. Den nuvarande bestämmelsen i paragrafen har med endast redaktionella jämkningar tagits upp som tredje stycke. I 4 § finns f. n. bestämmelser, som innebär att nyttjanderättshavare under två alternativa förutsättningar är solidariskt ansvarig med ägaren för inträffad skada. Denna paragraf föreslås ändrad endast i redaktionellt hänseende; det tilläggs dock att paragrafen avser fall då 3 §, dvs. dess andra stycke, inte är tillämplig.

I tredje stycket av förevarande paragraf i förslaget anges sålunda att den som utan lov använder ett luftfartyg som tillhör någon annan är "i stället för ägaren" ansvarig för skador som inträffar vid ett sådant tillfälle. Det är

emellertid klart, att den som olovligen brukar annans luftfartyg även skall, i fall som avses i första och andra styckena i förslaget, ansvara i stället för kreditköparen respektive nyttjanderättshavare som avses där. Den föreslagna regleringen är därför något otydlig; jämför även det ansvar som åvilar nyttjanderättshavare enligt 4 §. På grund härav förordar lagrådet att de i 3 § föreslagna bestämmelserna om kreditköparens och nyttjanderättshavares ansvar tas upp i en särskild paragraf, betecknad 3 a §. Den nuvarande bestämmelsen i 3 § kan då lämnas i sak oförändrad.

Vad nu sagts påkallar en mindre jämkning i ingressen till den föreslagna 4 § första stycket.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1985-05-30

Närvarande: statsrådet Lundkvist, ordförande, och statsråden Feldt, Sigurdsen, Gustafsson, Leijon, Hjälm-Wallén, Peterson, Andersson, Boström, Bodström, Göransson, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Thunborg, Wickbom

Föredragande: statsrådet Boström

Proposition om ändring i luftfartslagen (1957: 297), m. m.

1 Anmälan av lagrådsyttrande

Föredraganden anmäler lagrådets yttrande¹ över förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297), m. m.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

2 Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen

4 kap. 6 och 9 §§

Jag godtar – med redaktionell jämkning – lagrådets förslag till justeringar beträffande dessa paragrafer.

4 kap. 11 §

Jag instämmer i vad lagrådet har uttalat beträffande innebörden av paragrafen. Jag vill emellertid peka på att det ibland först genom ett lagakraftvunnet avgörande m. m. i brottmål kan anses klarlagt att ett återkallelsegrundande förfarande kan läggas certifikatsinnehavaren till last. Paragrafen utgör då hinder för återkallelse innan ett avgörande i saken föreligger.

4 kap. 15 §

Jag instämmer i lagrådets uppfattning att bestämmelsen om delgivning av beslut om erinran kan tas in i luftfartsförordningen och att den kan utgå ur förevarande paragraf. Jag har heller inte någon erinran mot lagrådets förslag att bestämmelsen om fullföljdsförbud beträffande beslut om erinran tas upp i paragrafen.

¹ Beslut om lagrådsremiss fattat vid regeringssammanträde den 24 januari 1985.

4 kap. 17 §

Jag instämmer i vad lagrådet har uttalat beträffande innebörden av paragrafen.

4 kap. 20 §

Jag godtar – med redaktionell jämkning – det av lagrådet föreslagna tillägget till paragrafens sista stycke.

4 kap. 22, 26 och 27 §§

Jag godtar vad lagrådet har föreslagit beträffande dessa paragrafer.

6 kap. 13 §

Jag godtar vad lagrådet har föreslagit beträffande denna paragraf.

8 kap. 4 a §

Paragrafen motsvarar vad som föreskrivs i 109 § luftfartskungörelsen. Bestämmelserna i paragrafens första stycke, första och andra meningarna, tar sikte på sådana restriktionsområden, för vilka det finns särskilda bestämmelser i förordningen (1979: 969) om restriktioner för luftfart inom vissa områden. Inom dessa områden får således fotografering inte ske utan tillstånd av överbefälhavaren från luftfartyg i linjefart eller – efter beslut av luftfartsverket – från andra luftfartyg. Sådana beslut har i praktiken meddelats främst beträffande luftfartyg i chartertrafik och s. k. linjetaxitrafik. Jag delar lagrådets uppfattning att bestämmelserna, såvitt avser andra luftfartyg än luftfartyg i linjefart, med hänsyn till grundlagens krav på lagform inte bör ges den i förslaget upptagna utformningen. Att såsom lagrådet antyder direkt i paragrafen beskriva de luftfartyg som avses är lagtekniskt komplicerat, och den lösningen förefaller därför inte lämplig. Om paragrafen i stället utformas så att endast luftfartyg i linjefart kommer att omfattas av det till restriktionsområden inskränkta fotograferingsförbudet kommer chartertrafiken och linjetaxitrafiken generellt att omfattas av det allmänna fotograferingsförbudet enligt den föreslagna paragrafens tredje mening. För sådan fotografering får då liksom för annan flygfotografering inhämtas tillstånd av överbefälhavaren. Jag har efter samråd med chefen för försvarsdepartementet funnit att en sådan ordning kan accepteras. Den från grundlagssynpunkt ifrågasatta bestämmelsen kan således utgå.

I paragrafen bör också i övrigt göras redaktionella jämkningar.

8 kap 4 c §

Jag godtar vad lagrådet har föreslagit beträffande denna paragraf.

12 kap. 4 §, 14 kap. 3 och 4 §§, 15 kap. 2 §

Jag godtar lagrådets förslag till justeringar beträffande dessa paragrafer.

Övergångsbestämmelserna

Lagförslaget kan behandlas av riksdagen först under hösten 1985. Den nya lagstiftningen och därtill hörande regeringsförfattningar kan utfärdas först i slutet av år 1985. Med hänsyn härtill och till nödvändigt förberedelse- och författningsarbete bl. a. hos luftfartsverket bör ikraftträdandet bestämmas till den 1 januari 1987.

Jag godtar i övrigt lagrådets förslag till justeringar beträffande övergångsbestämmelserna.

3 Förslaget till lag om ändring i lagen angående ansvarighet för skada i följd av luftfart

Jag godtar vad lagrådet har föreslagit beträffande detta lagförslag. Någon ändring i 3 § bör inte göras i detta sammanhang.

4 Övrigt

I lagförslagen bör, utöver de ändringar jag nyss nämnt, göras vissa redaktionella ändringar.

En följdändring bör härutöver göras i lagen (1958: 205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m. Denna ändring är av okomplicerad beskaffenhet, och lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Jag har i denna fråga samrått med chefen för justitiedepartementet.

5 Ratificering av artikel 83 bis till Chicagokonventionen

Godtas de av mig förordade lagförslagen med avseende på överförande till brukarstaten av vissa funktioner och förpliktelser vid uthyrning av luftfartyg kan Sverige tillträda det i oktober 1980 godkända tillägget, artikel 83 bis, till Chicagokonventionen. Som jag anført i remissen till lagrådet bör förslag härom nu föreläggas riksdagen.

6 Hemställan

Med hänvisning till vad jag har anført nu hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

dels anta de till detta protokoll av lagrådet granskade lagförslagen med vidtagna ändringar,

dels anta ett till detta protokoll inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om ändring i lagen (1958: 205) om förverkande av

alkoholhaltiga drycker m. m..

dels godkänna det i Montreal den 6 oktober 1980 undertecknade protokollet angående tillägg till konventionen den 7 december 1944 angående internationell civil luftfart (Chicagokonventionen).

7 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

Sammanfattning av betänkandet Reviderad luftfartslagstiftning (Ds K 1981:12)

En av våra huvuduppgifter har varit att göra en språklig och redaktionell översyn av luftfartsförfattningarna. Både luftfartslagen (1957:297) och luftfartskungörelsen (1961:558) har omarbetats helt i språkligt avseende. Kungörelsen (1955:635) med närmare bestämmelser om luftfartygsregistret föreslås ersatt av en ny förordning. Denna skiljer sig både språkligt och redaktionellt i hög grad från den nuvarande registerkungörelsen.

Den mest betydelsefulla av de internationella konventionerna på lufrätets område är den s. k. Chicagokonventionen. Till denna har antagits en ny artikel, vilken behandlar luftfartyg, som används av en brukare med huvudkontor e. d. i en annan fördragsslutande stat än registreringsstaten. Registreringsstaten kan genom ett avtal överföra till den andra staten vissa av sina förpliktelser enligt konventionen. Vi föreslår sådana ändringar i luftfartslagen att Sverige skall kunna tillämpa de principer som kommer till uttryck i den nya artikeln.

En formellt svensk men i realiteten utländsk ägare (t. ex. ett svenskt aktiebolag med dominerande utländska intressen) kan i dag få sitt luftfartyg registrerat i Sverige men kan enligt gällande regler inte få ett svenskt tillstånd till luftfart i förvärvssyfte. Vi föreslår att de båda regelsystemen anpassas till varandra genom att registrering av luftfartyg som kan antas vara avsedda för luftfart i förvärvssyfte, dvs. främst transportflygplan, får ske bara om fartyget ägs av någon som kan få tillstånd till luftfart.

Reglerna om bl. a. erhållande och återkallelse av certifikat återfinns i dag huvudsakligen i luftfartskungörelsen. Eftersom de rör förhållanden som är väsentliga för enskilda människor bör de finnas i en författning av högre valör. Vi föreslår att dessa regler i stället tas in i luftfartslagen.

De administrativa sanktionerna mot certifikatinnehavare föreslås ändrade i vissa avseenden. Två nya återkallelsegrunder bör införas, dels underlåtenhet att rätta sig efter ett föreläggande att lämna bl. a. läkarintyg, dels fysisk eller psykisk olämplighet av sådan art att den utgör hinder för erhållande av certifikat. De nuvarande tre formerna för återkallelse föreslås ersatta av en enda, återkallelse tills vidare. Varning bör kunna tillgripas endast när det föreligger någon återkallelsegrund. Som komplement till varningen föreslås ett nytt institut, erinran.

Stora förändringar föreslås i fråga om förfarandet vid certifikatåterkallelser m. m. Kritik har framförts mot det nuvarande förfarandet från olika håll. För att komma till rätta med de olägenheter som den nu gällande ordningen kan sägas medföra föreslås att frågor om återkallelse m. m. av certifikat i princip skall prövas av domstol. Domstolsprövningen får i sig anses ge tillfredsställande rättssäkerhetsgarantier. Samtidigt skapas möj-

lighet att utforma ett tvåpartssystem. Undantag från principen om domstolsprövning i första instans bör dock göras för de fall där ett ingripande ifrågasätts på medicinska grunder. Beslutanderätten i dessa ärenden bör av främst praktiska skäl även i fortsättningen ligga hos luftfartsinspektionen, som i dessa frågor anlitar kvalificerad medicinsk expertis. En annan lösning skulle troligen bli mycket resurskrävande. Även frågor om varning skall enligt förslaget prövas av domstol medan beslut om erinran bör ankomma på luftfartsverket. Av rättssäkerhetsskäl bör frågor om förnyelse av certifikat avgöras av samma myndighet som har att pröva frågor om återkallelse. Beslut i ärenden om förnyelse skall enligt förslaget fattas av luftfartsverket dels då en ansökan bör bifallas, dels då den bör avslås av medicinska skäl. När ansökan bör avslås av andra orsaker skall den prövas av domstol om sökanden har påkallat domstolsprövning.

Som behörig domstol i mål om bl. a. återkallelse av certifikat föreslås länsrätten i Östergötlands län, som också bör vara fullföljdsinstans vid talan mot luftfartsverkets beslut i frågor som rör certifikat m. m. Förfarandet föreslås utformat som ett tvåpartsförfarande. Uppgiften att som part företräda det allmänna i dessa mål bör ankomma på luftfartsverket.

Det är inte ovanligt att flygbolag vid trafik mellan Sverige och utlandet åsidosätter de villkor som gäller bl. a. i fråga om priser. De sanktionsmöjligheter som i dag står till buds häremot varierar beroende på om luftfarten drivs på grund av koncession eller med stöd av ett luftfartsavtal. Vi föreslår en straffbestämmelse av innebörd att den som bryter mot villkoren för trafiken skall fällas till ansvar oavsett om trafiken drivs på grund av avtal eller koncession. För att sanktionen skall bli effektiv föreslås en bestämmelse om att föreståndaren i Sverige skall vara ansvarig för den verksamhet som drivs här i landet.

Från en del håll har framförts krav på betydligt kraftigare reaktioner. Med anledning härav har vi övervägt olika ekonomiska sanktioner såsom förverkande, avgifter och vite. Vi har dock funnit att sådana sanktioner som avgifter och vite knappast kan få så positiva effekter att dessa skulle uppväga de betydande administrativa komplikationer som de skulle ge upphov till. När det gäller förverkande kan konstateras att frågan om denna form av ekonomiska sanktioner vid brott i näringsverksamhet f. n. behandlas inom justitiedepartementet. Vi har i avvaktan på att ställning tas till denna fråga i ett större sammanhang inte velat föreslås någon särskild förverkandebestämmelse för lufträttens del. Den främsta anledningen till detta är att de belopp som skulle kunna förklaras förverkade med stöd av en sådan bestämmelse är förhållandevis blygsamma.

Vi föreslår nya bestämmelser om ansvaret för tredjemansskador, dvs. skador som drabbar personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyg. Enligt huvudregeln skall ägaren såsom hittills vara ansvarig för sådana skador. Vid kreditköp med förbehåll om återtaganderätt skall dock ansvaret vila på innehavaren. Detsamma gäller vid långtidsförhyrning om

vissa villkor är uppfyllda. Vid andra fall av uthyrning skall ansvaret oftast vara delat med regressrätt för ägaren mot brukaren.

Ansvarsbestämmelserna har förenklats. I luftfartslagen har straffskallorna justerats så att utrymmet för att meddela strafföreläggande har ökat väsentligt. I luftfartsförordningen föreslås dagsböter som enda sanktionsform.

Frågan om att koncentrera målen om ansvar för brott mot luftfartslagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen har diskuterats tidigare. Vi föreslår att de sju av landets tingsrätter som är sjörättsdomstolar skall vara behöriga domstolar i sådana mål. Beträffande tvistemålen föreslås inga förändringar.

Enligt förslaget skall – i större utsträckning än vad som i dag är fallet – regeringen kunna delegera beslutanderätt till luftfartsverket, som i sin tur kan uppdra åt andra att meddela vissa beslut och utfärda olika föreskrifter.

Förslagen, som sammantagna beräknas resultera i vissa besparingar, föreslås träda i kraft den 1 januari 1983.

Flyglagutredningens lagförslag

1 Förslag till

Lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297)

Enligt riksdagens beslut¹ föreskrivs i fråga om luftfartslagen (1957: 297)² dels att 2 kap. 6, 7 och 13 §§, 3 kap. 10 a §, 5 kap. 6 §, 6 kap. 10 § och 13 kap. 7–13 §§ skall upphöra att gälla,

dels att rubriken närmast före 6 kap. 10 § skall utgå,

dels att 1 kap. 1–5 §§, 2 kap. 1–5, 8–11 och 14–16 §§, 3 kap. 1–10 §§, 4 kap. 1–9 §§, 5 kap. 1–5 och 7–11 §§, 6 kap. 1–9 och 11–16 §§, 7–12 kap., 13 kap. 1–6 §§, 14 kap. 1–4 §§ och 15 kap. skall ha nedan angivna lydelse,

dels att rubrikerna till första och andra avdelningen skall ha nedan angivna lydelse,

dels att rubrikerna till 2–7, 9–11, 13 och 14 kap. skall ha nedan angivna lydelse,

dels att rubrikerna närmast före 2 kap. 1, 12 och 16 §§, 6 kap. 4 § och 9 kap. 3, 12, 17, 31 och 37 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas tjugosju nya paragrafer, 1 kap. 6–8 §§, 2 kap. 11 a §, 3 kap. 11 §, 4 kap. 10–30 §§ och 14 kap. 5 §, av nedan angivna lydelse,

dels att närmast före 6 kap. 8 och 11 §§ och 13 kap. 1, 5 och 6 §§ skall införas nya rubriker av nedan angivna lydelse.

Till följd härav kommer lagen att ha följande lydelse fr. o. m. den dag då denna lag träder i kraft.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

FÖRSTA AVDELNINGEN

Om civil luftfart

Civil luftfart

1 KAP.

Inledande bestämmelser

1 §

Luftfart må här i riket äga rum allenast med de inskränkningar och under de villkor, som följa av denna lag och med stöd därav meddelade föreskrifter eller som eljest stadgas i lag eller författning.

Luftfart får i Sverige äga rum bara på de villkor, som anges i denna lag, i föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag eller i andra lagar eller författningar.

¹

² Lagen omtryckt 1979: 643.

Nuvarande lydelse

Luftfart må ej äga rum med andra luftfartyg än sådana som hava svensk nationalitet eller nationalitet i främmande stat, med vilken slutits överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område.

När särskilda skäl äro därtill, äger regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket medgiva att luftfart må äga rum utan hinder av vad i första stycket sägs, så ock bestämma villkoren därför.

Luftfart må ej inom svenskt område äga rum i överljudsart.

När synnerliga skäl föreligga, äger regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket medgiva luftfart utan hinder av vad som sägs i första stycket så ock bestämma villkoren därför.

Regeringen äger att av militära skäl eller av hänsyn till allmän ordning och säkerhet inskränka eller förbjuda luftfart inom viss del av riket. Efter regeringens bemyndigande må ock luftfartsverket av hänsyn till allmän ordning och säkerhet inskränka eller för högst två veckor förbjuda luftfart inom visst område.

Under utomordentliga förhållanden eller då eljest hänsyn till allmän säkerhet kräver det äger regeringen tillfälligt inskränka eller förbjuda luftfart inom hela riket.

Denna lag skall, där ej annat följer av vad i lagen är stadgat, med avseende å svenska luftfartyg lända

Föreslagen lydelse

2 §

Luftfart får äga rum med svenska luftfartyg. Med luftfartyg som har nationalitet i en annan stat får luftfart äga rum endast om det har träffats avtal med den andra staten om rätt till luftfart inom svenskt område.

Om det finns särskilda skäl får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer medge att luftfart får äga rum även med andra luftfartyg och föreskriva på vilka villkor detta får ske.

2 a §

Luftfartyg får inte framföras med överljudsart inom svenskt område.

Om det finns synnerliga skäl får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer medge undantag från förbudet samt ange på vilka villkor undantaget medges.

3 §

Regeringen får av militära skäl föreskriva inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom en viss del av riket. Sådana föreskrifter får också meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer om det behövs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet. Förbud som inte meddelas av regeringen får dock avse högst två veckor.

Under utomordentliga förhållanden eller när det i övrigt krävs av hänsyn till allmän säkerhet får regeringen tillfälligt föreskriva inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela riket.

4 §

Om inte annat följer av denna lag skall den gälla för svenska luftfartyg även vid luftfart utom riket om

Nuvarande lydelse

till efterrättelse jämväl vid luftfart utom riket, såvitt det är förenligt med lag i främmande stat som efter överenskommelse eller eljest är tillämplig.

Bestämmelserna i 9 kap. äro, ändå att luftfartyget icke är av svensk nationalitet, tillämpliga jämväl vid luftfart utom riket, i den mån det följer av överenskommelse med främmande stat eller eljest av allmänna rättsgrundsatser.

Föreslagen lydelse

inte detta strider mot den främmande lag som är tillämplig.

I den mån det följer av avtal med andra stater eller av allmänna rättsgrundsatser gäller bestämmelserna i 9 kap. också vid luftfart utom riket med utländska luftfartyg.

5 §

Om atomskada gälla särskilda bestämmelser.

De bestämmelser i denna lag som gäller i fråga om luftfartyg som är registrerade i en annan stat skall också tillämpas i fråga om luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation.

6 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får förordna att bestämmelser som gäller för svenska luftfartyg också skall tillämpas på ett utländskt luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av en svensk brukare.

Vid tillämpning av 2 kap. brottsbalken anses ett sådant utländskt luftfartyg som svenskt.

7 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får förordna att ett svenskt luftfartyg, som innehas med nyttjanderätt av en utländsk brukare, i vissa avseenden skall anses ha samma nationalitet som brukaren.

8 §

Om atomskador gäller särskilda bestämmelser.

2 KAP.

Om registrering av luftfartyg,
dess nationalitet och märkningRegistrering, nationalitet och
märkning

Registrering

Registreringen

1 §

Över luftfartyg skall hos luftfartsverket föras register (*luftfartygsregister*).

Om inskrivning av rätt till luftfartyg samt om vissa internationella förhållanden beträffande rätt till luftfartyg är särskilt stadgat.

Luftfartsverket för register över luftfartyg (*luftfartygsregister*).

Om inskrivning av rätt till luftfartyg och om vissa internationella förhållanden beträffande rätt till luftfartyg finns det särskilda bestämmelser.

2 §

Ett luftfartyg får registreras i Sverige bara om det ägs av svenska staten, svensk kommun eller landstingskommun, svensk medborgare eller av dödsbo, bolag, förening, samfällighet eller stiftelse som har svensk nationalitet.

Luftfartyg får registreras i Sverige bara om de ägs av svenska staten, svenska kommuner eller landstingskommuner, svenska medborgare eller av dödsbon, bolag, föreningar, samfälligheter eller stiftelser som har svensk nationalitet.

Luftfartyg som kan antas vara avsedda för luftfart i förvärvssyfte får registreras bara om de ägs av någon som kan få tillstånd till luftfart enligt 7 kap. 3 § första stycket.

¹ Luftfartsverket får medge att ett luftfartyg får registreras i Sverige även om nämnda krav inte är uppfyllda. Sådant medgivande får bara lämnas om luftfartyget i regel används med utgångspunkt i Sverige.

Luftfartsverket får medge att ett luftfartyg registreras i Sverige även om kraven i första och andra styckena inte är uppfyllda. Ett sådant medgivande får lämnas bara om fartyget i regel används med utgångspunkt i Sverige.

3 §

Ej må luftfartyg, som är registrerat i främmande stat, registreras här i riket, med mindre det avföres ur den främmande statens register.

Ett luftfartyg, som är registrerat i en annan stat, får inte registreras i Sverige om det inte avregistreras i den andra staten.

4 §

Luftfartyg må icke registreras med mindre det har luftvärdighetsbevis och, i den utsträckning regeringen eller efter regeringens bemyndigande luftfartsverket före-

Luftfartyg får registreras bara om de har luftvärdighetsbevis. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva att de också skall ha miljövärdighets-

Nuvarande lydelse

skriver, miljövårdighetsbevis. Bevis skall ha utfärdats eller godkänts här i riket.

Föreslagen lydelse

bevis. Bevisen skall vara utfärdade eller godkända i Sverige.

5 §

Ansökan om registrering av luftfartyg skall göras skriftligen av ägaren och innehålla för registreringen nödiga upplysningar rörande fartyget, ägaren och dennes förvärv av fartyget. Ansökningen skall åtföljas av utredning till styrkande av att sökanden är ägare av fartyget och att i övrigt de i 2–4 §§ upptagna villkoren äro uppfyllda, så ock av handling som utmärker när, var och av vem fartyget är byggt.

Ansökan om registrering av ett luftfartyg skall göras av ägaren. Ansökningen skall vara skriftlig och innehålla de upplysningar som behövs för registreringen.

6 §³

Registret skall för varje luftfartyg innehålla fartyget tillkommande nationalitets- och registreringsbeteckning, de uppgifter som äro nödiga för att identifiera det, upplysning angående äganderätten till fartyget och ägarens fäng samt hurvida fartyget är in-tecknat, hänvisning till fartygets luftvårdighetsbevis och miljövårdighetsbevis ävensom anteckning om tiden, då fartyget införes i registret, ändring i äganderätten registreras eller fartyget avföres ur registret, så ock i övrigt vad regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket föreskriver.

7 §³

Sker ändring i äganderätten till luftfartyg som införts i registret eller ändras ägarens nationalitet eller undergår fartyg efter registreringen ändring av betydelse för fartygets identifiering, vare ägaren skyldig att därom ofördröjligen göra anmälan till luftfartsverket för införande i registret. Samma skyldighet åligger vid ändring i äganderätten jämväl den förutvarande ägaren.

³ Paragrafen upphävd genom denna lag.

Nuvarande lydelse

Införes i registret ny ägare av in-tecknat luftfartyg. åligger det luft-fartsverket att ofördröjligen under-rätta inskrivningsdomaren därom.

Anmäles ny ägare av luftfartyg men finnes utredningen ej vara så-dan att han kan införas i registret, skola ändock däri anmärkas hans namn, det uppgivna fånget och da-gen då anmälan skedde.

8 §

Ett luftfartyg skall föras ur regist-ret i följande fall.

1. Om ägaren begär det.
2. Om kraven i 2 § inte är upp-fyllda.
3. Om det har förolyckats eller förstörts.
4. Om det efter en flygning inte har hörts av på tre månader.
5. Om det inte har haft giltigt luft-värdighetsbevis eller miljövärdig-hetsbevis på tre år.

Ägaren är skyldig att anmäla om något har hänt som enligt första stycket 2–4 medför att ett luftfar-tyg skall avregistreras. När ett fall enligt första stycket 5 inträffar, be-höver luftfartyget inte avregistreras om ägaren inom en viss tid som be-stäms av luftfartsverket visar att luftfartyget är luftvärdigt och miljö-värdigt.

9 §

Luftfartyg, som är in-tecknat, må ej på grund av ägarens begäran eller annan i 8 § avsedd omständighet av-föras ur registret, med mindre i ärendet företes bevis från inskriv-ningsdomaren, att in-tecknings-handlingen uppvisats för honom samt att in-teckningshavaren sam-tyckt till åtgärden, men i registret skall göras anmärkning om vad i ärendet förekommit.

Avföres luftfartyg ur registret el-ler sker i registret anmärkning som i första stycket sägs, skall inskriv-ningsdomaren ofördröjligen under-rättas därom.

Föreslagen lydelse

Ett luftfartyg skall avregistreras i följande fall.

1. Om ägaren begär det.
2. Om kraven i 2 § inte är upp-fyllda.
3. Om det har förolyckats eller förstörts.
4. Om det efter en flygning inte har hörts av på tre månader.
5. Om det inte har haft något gil-tigt luftvärdighetsbevis eller miljö-värdighetsbevis på tre år.

Ägaren är skyldig att anmäla om något har hänt som medför att far-tyget skall avregistreras enligt 2–4. I ett sådant fall som avses i 5 behö-ver fartyget inte avregistreras om ägaren inom en viss tid, som be-stäms av luftfartsverket, visar att fartyget är luftvärdigt och miljövär-digt.

Även om någon omständighet en-ligt 8 § första stycket föreligger, får ett luftfartyg som är in-tecknat av-re-gistreras bara om in-teckningsha-varen har medgett det.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 §

Innehaves luftfartyg på grund av köp utan att äganderätten övergått å innehavaren, skola i registret antecknas innehavarens namn och den rätt som tillkommer honom. Det åligger dem som slutit avtalet att ofördröjligen göra anmälan där- om till luftfartsverket.

Upplåter någon luftfartyg för obestämd tid eller för en tid av minst två veckor till annan för att av denne nyttjas för egen räkning, skall på begäran av upplåtaren eller innehavaren i registret göras anteckning om upplåtelsen.

Har å utrikes ort luftfartyg byggts för svensk räkning eller övergått i svensk ägo och äro de i 2 och 3 §§ för registrering angivna villkoren uppfyllda, må fartyget, i enlighet med bestämmelser som regeringen meddelar, för viss tid antecknas i ett särskilt bihang till luftfartygsre- gistret.

Om någon innehar ett registrerat luftfartyg på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, skall innehavet antecknas i luftfar- tygsregistret. De som träffar avtal om ett sådant köp skall genast an- mäla det till luftfartsverket.

Om någon innehar ett registrerat luftfartyg med nyttjanderätt för obestämd tid eller för en bestämd tid om minst två veckor, skall an- teckning om innehavet göras i luft- fartygsregistret om ägaren eller in- nehavaren begär det.

11 §

När ett luftfartyg har byggts ut- omlands för svensk räkning eller när ett luftfartyg som finns utom- lands har övergått till en svensk ägare, får fartyget antecknas i ett bihang till luftfartygsregistret om förutsättningarna i 2 och 3 §§ är uppfyllda. Anteckningen skall gälla en viss tid.

11 a §

Luftfartsverket för en förteck- ning över de utländska luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av svenska brukare (*brukarförteck- ning*).

Nationalitet

Sedan luftfartyg införts i luftfar- tygsregistret, äger det svensk natio- nalitet.

Om införandet i registret skall luftfartsverket utfärda bevis (*natio- nalitets- och registreringsbevis*).

Nationaliteten

12 §

Luftfartyg som är införda i luft- fartygsregistret har svensk nationa- litet.

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 §⁴

Där luftfartyg avförts ur registret eller anmärkning skett enligt 9 §, skall fartygets ägare eller, i fall då fartyget avförts ur registret till följd av att det övergått till utländsk ägare, den förre ägaren ofördröjligen återställa nationalitets- och registreringsbeviset till luftfartsverket. Har eljest ändring i förhållande, varom beviset innehåller upplysning, införts i registret, skall fartygsägaren ofördröjligen avlämna beviset till luftfartsverket, som antecknar ändringen å beviset eller, där så finnes lämpligare, utfärdar nytt bevis.

14 §

Luftfartyg, som antecknats i bihanget till luftfartygsregistret, äger svensk nationalitet så länge anteckningen gäller.

Om anteckningen i bihanget skall luftfartsverket utfärda interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis.

Luftfartyg som har antecknats i bihanget till luftfartygsregistret har svensk nationalitet så länge anteckningen gäller.

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

15 §

Svenskt luftfartyg skall, när det nyttjas till luftfart, hava svenskt nationalitets- och registreringsbevis.

Utländskt luftfartyg skall vid luftfart inom svenskt område hava motsvarande bevis från främmande stat, med vilken slutits överenskommelse om rätt till sådan luftfart.

Nyttjas luftfartyg jämlikt medgivande som avses i 1 kap. 2 § andra stycket, gäller vad regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket föreskriver.

Svenska luftfartyg skall ha svenska nationalitets- och registreringsbevis när de används vid luftfart.

Utländska luftfartyg skall ha motsvarande bevis från registreringsstaten vid luftfart inom svenskt område.

Om luftfartyg används med tillstånd enligt 1 kap. 2 § andra stycket, gäller de föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Märkning

Märkningen

16 §

Luftfartyg, som införts i luftfartygsregistret eller antecknats i bi-

Luftfartyg som är införda i luftfartygsregistret eller antecknade i

⁴ Paragrafen upphävd genom denna lag.

Nuvarande lydelse

hanget, skall märkas i enlighet med sin nationalitets- och registreringsbeteckning. Märkena skola föras så länge fartyget kvarstår i registret eller bihanget.

Luftfartyg, som är registrerat i främmande stat med vilken slutits överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område, skall vid sådan luftfart vara märkt i enlighet med föreskrifterna i hemlandet.

Nyttjas luftfartyg jämlikt medgivande som avses i 1 kap. 2 § andra stycket, gäller vad regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket föreskriver.

Föreslagen lydelse

bihanget skall vara märkta med sina nationalitets- och registreringsbeteckningar.

Utländska luftfartyg skall vara märkta i enlighet med föreskrifterna i registreringsstaten vid luftfart inom svenskt område.

Om luftfartyg används med tillstånd enligt 1 kap. 2 § andra stycket, gäller de föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

3 KAP.**Om luftvärdighet och miljövärdighet****Luftvärdighet och miljövärdighet**

1 §

Luftfartyg skall, när det nyttjas till luftfart, vara luftvärdigt och miljövärdigt.

Ej må luftfartyg anses luftvärdigt, med mindre det är så konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet samt äger sådana flygegenskaper, att säkerhetens krav äro tillgodosedda.

Ej må luftfartyg anses miljövärdigt med mindre det är konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet så att luftfartyget ej vållar skada genom buller, luftförorening eller likartad störning. Närmare föreskrifter för tillämpningen av detta stycke meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

Luftfartyg skall vara luftvärdiga och miljövärdiga när de används vid luftfart.

För att ett luftfartyg skall anses luftvärdigt skall det vara så konstruerat, byggt, utrustat och underhållet och ha sådana flygegenskaper att säkerhetens krav är uppfyllda.

För att ett luftfartyg skall anses miljövärdigt skall det vara konstruerat, byggt, utrustat och underhållet på ett sådant sätt att det inte orsakar skador genom buller, luftföroreningar eller liknande störningar.

2 §

Luftfartyg skall undergå besiktning enligt vad regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket föreskriver, så ock i öv-

Luftfartyg skall genomgå de besiktningar som föreskrivs av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. Detsamma gäl-

Nuvarande lydelse

rigt med avseende å luftvärdigheten vara underkastat tillsyn av luftfartsverket.

Besiktning och tillsyn må enligt vad regeringen bestämmer av luftfartsverket uppdragas åt särskild sakkunnig eller myndighet inom eller utom riket.

Sedan luftfartyg vid besiktning eller annorledes funnits vara luftvärdigt, skall luftfartsverket utfärda bevis därom (*luftvärdighetsbevis*). Beviset må utfärdas för viss tid och begränsas till att avse luftfart av viss art eller inom visst område. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger föreskriva, att i beviset eller därvid fogad handling skall angivas vad vid fartygets nyttjande skall iakttagas för att det skall anses luftvärdigt.

Luftvärdighetsbevis må förnyas, om fartyget finnes vara luftvärdigt enligt de krav som gälla då förnyelsen skall ske. Luftfartsverket äger åt sakkunnig eller myndighet som avses i 2 § andra stycket uppdraga att förnya luftvärdighetsbevis.

Svenskt luftfartyg skall, när det nyttjas till luftfart, hava svenskt eller av luftfartsverket godkänt utländskt luftvärdighetsbevis.

Utländskt luftfartyg skall vid luftfart inom svenskt område hava luftvärdighetsbevis som i första stycket sägs eller i främmande stat utfärdat eller godkänt bevis som enligt överenskommelse med den staten skall erkännas här i riket.

Luftfartsverket må enligt vad regeringen bestämmer medgiva, att luftfartyg må nyttjas till luftfart

Föreslagen lydelse

ler tillhör och reservdelar till luftfartyg och annan sådan utrustning för fartyg och ombordvarande som har betydelse för säkerheten. Luftfartsverket har tillsyn över luftvärdigheten.

Om regeringen bestämmer det får luftfartsverket uppdra åt särskilda sakkunniga att sköta besikningarna och tillsynen och att utfärda föreskrifter i dessa avseenden.

3 §

När ett luftfartyg har visats vara luftvärdigt utfärdar luftfartsverket ett bevis om detta (*luftvärdighetsbevis*). Beviset kan begränsas till att avse viss tid, viss luftfart eller luftfart inom visst område.

Ett luftvärdighetsbevis kan förnyas om luftfartyget är luftvärdigt enligt de krav som gäller när förnyelsen skall ske. Luftfartsverket får uppdra åt särskilda sakkunniga att förnya luftvärdighetsbevis.

4 §

När ett svenskt luftfartyg används vid luftfart skall det ha ett svenskt luftvärdighetsbevis eller ett utländskt sådant bevis som har godkänts av luftfartsverket.

Vid luftfart inom svenskt område skall utländska luftfartyg ha sådana luftvärdighetsbevis som anges i första stycket eller bevis som har utfärdats eller godkänts i en annan stat och som skall erkännas här i riket enligt avtal med den staten.

Om regeringen bestämmer det kan luftfartsverket medge att ett luftfartyg får användas vid luftfart

Nuvarande lydelse

utan hinder av vad i första och andra styckena sägs.

Föreslagen lydelse

även om villkoren i denna paragraf inte är uppfyllda.

5 §

Där luftfartyg, för vilket luftvärdighetsbevis utfärdats här i riket, icke undergår föreskriven besiktning eller med avseende å fartyget eller dess utrustning vidtages ändring som må antagas hava betydelse för luftvärdigheten, vare beviset, om ej luftfartsverket bestämmer annat, ogiltigt intill dess fartyget förklarats luftvärdigt. Samma lag vare, där fartyget eller dess utrustning lidit skada som uppenbarligen är av betydelse för luftvärdigheten och skadan icke avhjälpst i den ordning luftfartsverket bestämmer.

Förekommer eljest omständighet som må antagas hava betydelse för luftvärdigheten, äger luftfartsverket förklara beviset ogiltigt intill dess fartyget förklarats luftvärdigt.

Är luftvärdighetsbevis ogiltigt, skall det på anmaning ofördröjligen avlämnas till luftfartsverket.

Om ett svenskt luftfartyg inte genomgår föreskriven besiktning eller om någon ändring, som kan antas ha betydelse för luftvärdigheten, görs i fartyget eller i dess utrustning, blir luftvärdighetsbeviset ogiltigt till dess fartyget förklarats luftvärdigt. Detsamma gäller om fartyget eller utrustningen har fått skador som uppenbarligen har betydelse för luftvärdigheten. Luftfartsverket kan dock medge undantag från dessa bestämmelser.

Om det inträffar andra omständigheter som kan antas ha betydelse för luftvärdigheten kan luftfartsverket förordna att luftvärdighetsbeviset är ogiltigt till dess fartyget förklarats luftvärdigt.

6 §

Vad i 3 och 5 §§ är stadgat om svenskt luftvärdighetsbevis skall äga motsvarande tillämpning i fråga om godkännande av utländskt luftvärdighetsbevis samt förnyelse och ogiltighet av sådant godkännande.

Bestämmelserna i 3 och 5 §§ gäller i fråga om godkännande av utländska luftvärdighetsbevis och om förnyelse och ogiltighet av ett sådant godkännande.

7 §

Ägare av luftfartyg som nyttjas till luftfart eller, om annan i ägarens ställe brukar fartyget, denne skall vaka över fartygets luftvärdighet samt, i enlighet med bestämmelser som meddelas av luftfartsverket, så snart ske kan till verket anmäla omständighet av betydelse för luftvärdigheten, så ock i övrigt lämna för tillsynen nödiga upplysningar.

Den som äger ett luftfartyg eller den som brukar fartyget i ägarens ställe skall övervaka att fartyget är luftvärdigt. Han skall till luftfartsverket snarast anmäla sådant som har betydelse för luftvärdigheten och även i övrigt lämna de upplysningar som behövs för tillsynen.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 §

Luffartsverket så ock den som erhållit uppdrag varom i 2 § andra stycket sägs äger tillträde till luftfartyg för verkställande av förrättning enligt detta kapitel och må därvid påkalla erforderlig medverkan av fartygets ägare eller, om annan i ägarens ställe brukar fartyget, denne samt av dess befälhavare och besättning. Förrättningen skall så utföras, att såvitt möjligt fartygets trafikförhållanden icke rubbas och i övrigt större olägenhet ej förorsakas än som är oundvikligt.

Vid en förrättning enligt detta kapitel skall förrättningsmannen lämnas tillträde till luftfartyget. Fartygets ägare och brukare liksom dess befälhavare och besättning skall medverka i den utsträckning som behövs. Förrättningen skall utföras så att minsta möjliga olägenhet uppstår.

9 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger, för prövning av luftfartygs flygegenskaper eller eljest av särskild anledning, medgiva att luftfartyg må nyttjas till luftfart utan hinder av vad förut i detta kapitel är stadgat.

Om det behövs för att pröva ett luftfartygs flygegenskaper eller av andra särskilda skäl, får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer medge att fartyget används vid luftfart även om villkoren i detta kapitel inte är uppfyllda.

10 §

För rätt att bygga luftfartyg eller å sådant fartyg utföra underhålls-, reparations- och ändringsarbeten må regeringen, där hänsyn till säkerheten kräver det, föreskriva att tillstånd erfordras av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket. Vad nu sagts skall äga motsvarande tillämpning beträffande tillbehör och reservdelar till luftfartyg.

Om det krävs av säkerhetsskäl får regeringen föreskriva att det behövs tillstånd för att bygga luftfartyg och tillverka reservdelar och tillbehör till dem och för att utföra underhålls-, reparations- och ändringsarbeten på fartyg, reservdelar och tillbehör. Frågan om tillstånd prövas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

10 a §⁵

Bestämmelserna i 2–9 §§ om luftvärdighet och luftvärdighetsbevis gälla i tillämpliga delar även miljövärdighet och miljövärdighetsbevis.

11 §

Bestämmelserna i 2–9 §§ om luftvärdighet och luftvärdighetsbevis gäller också i fråga om miljövärdighet och miljövärdighetsbevis.

⁵ Paragrafen upphävd genom denna lag.

4 KAP.

Om luftfartygs bemanning

Luftfartygs bemanning, luftfartscertifikat m. m.

1 §

Luftfartyg skall vara bemannat på betryggande sätt.

Närmare föreskrifter om bemanningen meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

Fartygets ägare eller, om annan i ägarens ställe brukar fartyget, denne skall sörja för att fartyget är behörigen bemannat.

Luftfartyg skall vara bemannade på betryggande sätt.

Luftfartygets ägare eller den som brukar fartyget i ägarens ställe skall se till att fartyget är bemannat på föreskrivet sätt.

2 §

Luftfartygs bemanning skall vara underkastad tillsyn av luftfartsverket.

Luftfartsverket må enligt vad regeringen bestämmer uppdraga åt särskild sakkunnig eller myndighet inom eller utom riket att biträda vid tillsynen.

Luftfartsverket har tillsyn över bemanningen.

Verket får uppdra åt särskilda sakkunniga att biträda vid tillsynen.

3 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket meddelar föreskrifter om de villkor som, beträffande medborgarskap, ålder, skicklighet, lämplighet och i övrigt, skola gälla för behörighet att tjänstgöra å luftfartyg.

Bara den som har ett gällande *luftfartscertifikat* får tjänstgöra som förare, navigatör eller flygmaskinist på ett luftfartyg.

Certifikatet gäller inte när det är omhändertaget.

4 §

För den som uppfyller fastställda villkor för behörighet att vara förare å luftfartyg eller därå förrätta annan tjänst som regeringen bestämmer utfärdar luftfartsverket bevis därom (*luftfartscertifikat*). Certifikatet skall utfärdas för viss tid. Det må begränsas till att avse viss typ av luftfartyg eller till luftfart av viss art eller inom visst område.

Luftfartscertifikatet skall vara utfärdat eller godkänt i Sverige.

Även ett luftfartscertifikat som är utfärdat eller godkänt i en annan stat skall emellertid godtas om ett sådant certifikat enligt avtal med den staten skall erkännas i Sverige. För tjänstgöring på svenska luftfartyg i internationell fart krävs dock ett sådant certifikat som anges i första stycket.

Nuvarande lydelse

Luftfarts-certifikat må förnyas, om innehavaren finnes uppfylla de villkor som gälla då förnyelsen skall ske.

Den som å luftfartyg förrättar tjänst som avses i 4 § skall hava svenskt eller av luftfartsverket godkänt utländskt luftfarts-certifikat eller i främmande stat utfärdat eller godkänt certifikat som enligt överenskommelse med den staten skall erkännas här i riket.

I internationell luftfart skall dock den som förrättar sådan tjänst å svenskt fartyg hava svenskt eller av luftfartsverket godkänt utländskt certifikat.

När skäl äro därtill, äger luftfartsverket bestämma att certifikat, som för svensk medborgare utfärdats i främmande stat, ej må godtagas för luftfart inom svenskt område.

Luftfartsverket må enligt vad regeringen bestämmer meddela tillstånd att tjänstgöra å luftfartyg utan hinder av vad i första stycket första punkten sägs.

Svenskt luftfarts-certifikat må av luftfartsverket återkallas för viss tid, tills vidare eller för dess återstående giltighetstid, om innehavaren begär förseelse i tjänsten eller av betydelse för denna eller om han eljest icke uppfyller de villkor som gälla för tjänsten.

Förekommer anledning antaga att förhållande som avses i första stycket är för handen, må luftfartsverket omedelbart sätta certifikatet ur kraft intill dess frågan om återkallelse prövats.

När certifikat blivit återkallat eller satt ur kraft, skall det ofördröjligen avlämnas till luftfartsverket.

Föreslagen lydelse

Luftfartsverket får bestämma att ett luftfarts-certifikat som har utfärdats för en svensk medborgare i en annan stat inte gäller för luftfart inom svenskt område.

5 §

Tillstånd att genomgå utbildning för luftfarts-certifikat, *elevtillstånd*, får ges bara till den som med hänsyn till sin ålder och sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig att inneha certifikat.

Vid prövningen av de personliga förhållandena skall beaktas om sökanden är känd för nykterhet och ordentlighet och om det kan antas att han kommer att visa det ansvar och omdöme som krävs av en certifikatinnehavare.

Vid prövningen av de medicinska förhållandena skall sökandens fysiska och psykiska lämplighet beaktas.

6 §

För att ett luftfarts-certifikat skall utfärdas krävs att sökanden har ett gällande elevtillstånd och att han uppfyller fastställda krav i fråga om medborgarskap och ålder och i fråga om kunskaper, erfarenhet och skicklighet.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §

Vad i 4 och 6 §§ är stadgat om svenskt luftfartscertifikat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om godkännande av utländskt luftfarts-certifikat samt förnyelse och återkallelse av sådant godkännande.

Elevtillstånd och luftfarts-certifikat får inte utfärdas under den tid då spärrtid löper enligt 14 §.

Ett elevtillstånd gäller under viss tid. I tillståndet får föreskrivas särskilda villkor.

Ett luftfarts-certifikat utfärdas för viss tid. Det kan begränsas till att gälla under vissa förutsättningar.

8 §

Om skyldighet för innehavare av luftfarts-certifikat att anmäla omständighet av betydelse för hans behörighet samt att underkasta sig undersökningar och prov bestämmer regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket.

Ett elevtillstånd eller ett luftfarts-certifikat kan förnyas om innehavaren vid tiden för ansökan om förnyelse uppfyller kraven för att ett elevtillstånd skall meddelas. För att certifikatet skall förnyas krävs också att innehavaren uppfyller de krav i fråga om medborgarskap, ålder, kunskaper, erfarenhet och skicklighet som gäller för att ett certifikat skall kunna utfärdas.

9 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger, för utbildningsändamål eller eljest av särskild anledning, medgiva att luftfartyg må nyttjas till luftfart utan hinder av vad förut i detta kapitel är stadgat.

Ett luftfarts-certifikat skall återkallas i följande fall.

1. Om innehavaren i sin tjänstgöring har varit så påverkad av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande medel att han inte har kunnat fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

2. Om innehavaren i sin tjänstgöring har gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller har visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom.

3. Om innehavaren genom upprepade förseelser mot de bestämmelser som gäller för luftfarten i väsentlig mån har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter bestämmelserna.

4. Om innehavaren grovt har åsidosatt sina förpliktelser i något annat avseende som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten.

5. Om innehavaren på grund av ett onyktert levnadssätt eller andra personliga förhållanden inte längre

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

kan anses lämplig att inneha luftfarts-certifikat.

6. Om innehavarens förutsättningar att fullgöra den tjänstgöring som certifikatet avser har minskat så väsentligt genom sjukdom, skada eller dylikt att han av flygsäkerhetsskäl inte längre bör inneha certifikat.

7. Om innehavaren inte längre uppfyller de krav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet som gäller för utfärdande av elevtillstånd.

8. Om innehavaren inte rättar sig efter ett föreläggande att genomgå kontroll av att han kan förrätta den tjänst som certifikatet avser eller ett föreläggande att lämna intyg angående sin fysiska och psykiska lämplighet som certifikatinnehavare.

10 §

Återkallelsen får begränsas till att avse bara en del av behörigheten.

11 §

Ett luftfarts-certifikat får återkallas på grund av brottslig gärning först sedan det genom lagakraftvunnen dom har fastställts att brott föreligger. Åklagarens beslut enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken att inte väcka talan för brottet jämställs i detta avseende med en sådan dom.

12 §

Ett luftfarts-certifikat skall försättas ur kraft i avvaktan på slutligt avgörande i återkallelsefrågan om det på sannolika skäl kan antas att certifikatet kommer att återkallas på någon av de grunder som anges i 9 § 1–6. Om beslutet att försätta certifikatet ur kraft grundas på misstankar om brott, skall beslutets giltighetstid begränsas i enlighet med det som gäller för spårrtid enligt 14 §.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 §

Bestämmelserna i 9–12 §§ gäller också i fråga om elevtillstånd.

14 §

Om en ansökan om elevtillstånd eller förnyelse av luftfartscertifikat inte kan bifallas på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett luftfartscertifikat återkallas med stöd av 9 § 1–5, skall en *spärrtid* bestämmas. Spärrtiden skall fastställas till två år i sådana fall som avses i 9 § 1–2 och i övriga fall till ett år. Om det finns synnerliga skäl kan spärrtiden bestämmas till kortare tid, dock lägst ett år i sådana fall som avses i 9 § 1–2 och tre månader i övriga fall.

Sedan ett beslut om spärrtid har vunnit laga kraft, får spärrtiden sättas ned om nya omständigheter inträffar eller framkommer och det finns synnerliga skäl för nedsättning.

15 §

I sådana fall som avses i 9 § 3–5 skall innehavaren meddelas *varning* i stället för att certifikatet eller elevtillståndet återkallas, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

16 §

Ett luftfartscertifikat skall omhändertas om innehavaren vid utövande av den tjänst som certifikatet avser

1. har gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller har visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, eller

2. har företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande medel.

Detsamma gäller om innehavaren på grund av sjukdom, skada eller någon annan sådan orsak inte kan fullgöra tjänsten på ett trafiksäkert sätt.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

17 §

Om ett luftfarts-certifikat eller ett elevtillstånd har varit försatt ur kraft enligt 12 § eller omhändertaget enligt 16 § under minst så lång tid som skulle ha bestämts som spärrtid, får i målet om återkallelse förordnas att något ytterligare ingripande inte skall ske.

18 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om skyldighet för innehavare av luftfarts-certifikat att genomgå undersökningar och prov och att anmäla sådana omständigheter som kan antas ha betydelse för behörigheten.

Om regeringen föreskriver det får myndigheten uppdra åt andra att genomföra proven.

19 §

Bestämmelserna i 3 § andra stycket, 5–12 och 14–18 §§ skall tillämpas i fråga om godkännande av ett utländskt luftfarts-certifikat och i fråga om förnyelse och återkallelse av ett sådant godkännande.

Godkännandet får inte avse längre tid än det utländska certifikatets giltighetstid.

20 §

Om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten, får luftfartsverket föreskriva att innehavaren av ett luftfarts-certifikat inte får utöva viss verksamhet på ett luftfartyg om han inte har ett gällande bevis om att han uppfyller särskilda villkor (*behörighetsbevis*).

Luftfartsverket får föreskriva att andra medlemmar av besättningen på ett luftfartyg än som anges i 3 § skall ha gällande behörighetsbevis.

Verket fastställer de krav sökanden av ett behörighetsbevis skall uppfylla i de avseenden som anges i 5 och 6 §§.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

I fråga om behörighetsbevis gäller bestämmelserna i 3 § andra stycket, 7–12 och 14–18 §§.

Luftfartsverket meddelar närmare bestämmelser om utländska behörighetsbevis.

21 §

Luftfartsverket prövar, med de undantag som anges i 22 §, frågor om certifikat och elevtillstånd enligt denna lag och med stöd av denna lag utfärdade författningar.

Om luftfartsverket finner anledning att anta att någon inte bör ha certifikat på grund av ett onyktert levnadssätt får verket höra socialnämnden.

22 §

Den länsrätt regeringen bestämmer prövar

1. mål om varning och mål om återkallelse av certifikat och elevtillstånd enligt 9 § 1–5 eller 8,

2. mål om nedsättning av spärrtid då det ursprungliga beslutet om spärrtid har fattats av länsrätten, och

3. mål om förnyelse av certifikat och elevtillstånd i de fall luftfartsverket har ifrågasatt innehavarens lämplighet av annan anledning än som anges i 9 § 6 eller 7 och innehavaren har begärt länsrättens prövning.

Frågor om omhändertagande enligt 16 § prövas av de myndigheter som regeringen bestämmer. Tas ett certifikat om hand enligt 16 § första stycket, skall länsrätten enligt vad regeringen bestämmer utan dröjsmål pröva om det skall försättas ur kraft eller återlämnas till innehavaren.

23 §

Mål som anges i 22 § 1 och 2 anhängiggörs i länsrätten genom ansökan. Mål enligt 22 § 3 anhängiggörs genom anmälan av luftfartsverket.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

24 §

I mål om luftfartscertifikat och elevtillstånd får rätten förelägga den enskilda parten att lämna

1. läkarintyg och andra intyg angående sin fysiska och psykiska lämplighet.

2. bevis om att han har avlagt certifikatprov, och

3. bevis om att han har genomgått certifikatkontroll.

Ett sådant föreläggande får överklagas endast i samband med talan mot det beslut varigenom målet avgörs.

Rätten får, under den förutsättning som anges i 21 § andra stycket, höra socialnämnden.

25 §

Om rätten i ett mål om återkallelse av certifikat eller elevtillstånd beslutar att återkallelse inte skall ske, får rätten meddela särskilda villkor för certifikatet eller besluta att ny personutredning skall göras vid en senare tidpunkt. Detsamma gäller om rätten i ett mål om förnyelse av certifikat eller elevtillstånd beslutar att förnyelse skall ske.

26 §

Beslut i ärenden om återkallelse, varning och förnyelse skall delges parterna.

Rättens beslut i mål om återkallelse av luftfartscertifikat och elevtillstånd gäller omedelbart om inte annat förordnas.

27 §

När rätten har försatt ett certifikat eller elevtillstånd ur kraft på grund av misstankar om brott, skall underrättelse om beslutet genast lämnas till förundersökningsledaren eller åklagaren och till den domstol där åtal har väckts mot innehavaren.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

28 §

Det allmännas talan vid domstol i mål om luftfartscertifikat och elevtillstånd förs av luftfartsverket.

Verket får föra talan även till den enskilda partens förmån.

29 §

Bestämmelserna i 21–28 §§ skall tillämpas också i fråga om behörighetsbevis och i fråga om godkännande av utländska luftfartscertifikat samt förnyelse och återkallelse av sådana godkännanden.

30 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från detta kapitel.

5 KAP.**Om luftfartygs befälhavare och om tjänsten ombord****Befälhavare på luftfartyg och tjänsten ombord**

1 §

Å svenskt luftfartyg skall, när det nyttjas till luftfart, finnas befälhavare.

Befälhavaren äger högsta myndighet ombord.

Svenska luftfartyg skall ha befälhavare när de används vid luftfart.

Befälhavaren har den högsta myndigheten ombord.

2 §

Befälhavaren skall vaka över fartygets luftvärdighet ävensom tillse att fartyget är behörigen utrustat, bemannat och lastat samt att luftfärd jämväl i övrigt förberedes och genomföres i enlighet med gällande bestämmelser.

Vad i 3 kap. 7 § stadgas om skyldighet att anmäla omständighet av betydelse för luftvärdigheten och i övrigt lämna för tillsynen nödiga upplysningar äger motsvarande tillämpning beträffande befälhavaren.

Befälhavaren skall övervaka att fartyget är luftvärdigt. Han skall se till att det är utrustat, bemannat och lastat på föreskrivet sätt. Vidare skall han se till att färden förbereds och genomföres i enlighet med gällande bestämmelser.

Befälhavaren har samma skyldighet att göra anmälan och lämna upplysningar som ägaren har enligt 3 kap. 7 §.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

3 §

Det åligger befälhavaren att hava uppsikt över fartyget och dess besättning samt passagerare och gods.

När så prövas nödigt, må befälhavaren tillfälligt ålägga medlem av besättningen att utföra annat arbete än det för vilket han anställts. Passagerare skall noggrant iakttaga vad befälhavaren föreskriver i fråga om ordningen ombord.

Befälhavaren må vägra att taga ombord och äger landsätta medlem av besättningen, passagerare och gods, när omständigheterna kräva det.

Befälhavaren får bestämma att medlemmar av besättningen tillfälligt skall arbeta med annat än det som deras anställning avser. Passagerarna skall följa befälhavarens föreskrifter om ordningen ombord.

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

4 §

När det påkallas av hänsyn till luftfartygets säkerhet eller säkerheten för ombordvarande person eller egendom eller för upprätthållande av lydningen och ordningen ombord, äger befälhavaren bruka det våld och vidtaga de åtgärder i övrigt som kunna anses försvarliga med hänsyn till omständigheterna.

I fall som avses i första stycket skall medlem av besättningen utan särskild anmaning lämna befälhavaren det bistånd han behöver. Efter anmaning av befälhavaren äger även passagerare lämna sådant bistånd.

Om det till förebyggande av att luftfartygets säkerhet eller säkerheten för person eller egendom ombord äventyras är nödvändigt att åtgärd som avses i första stycket vidtages utan dröjsmål, äger medlem av besättningen och passagerare vidtaga åtgärden utan anmaning av befälhavaren.

När det behövs för luftfartygets säkerhet, säkerheten för personer eller egendom ombord eller för ordningen ombord har befälhavaren rätt att använda det våld och vidta de andra åtgärder som kan anses försvarliga.

I sådana fall skall varje medlem av besättningen lämna befälhavaren den hjälp som han behöver. Passagerarna har rätt att hjälpa till om de uppmanas av befälhavaren.

Om åtgärderna av säkerhetsskäl behöver vidtas omedelbart, har besättningsmedlemmar och passagerare samma rätt som befälhavaren har enligt första stycket.

5 §

Förövas å fartyget svårare brott, skall befälhavaren såvitt möjligt vidtaga för utredning i saken nödiga åtgärder, som ej utan våda kunna uppskjutas.

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

Nuvarande lydelse

Befälhavaren skall, så långt omständigheterna medgiva, sörja för att den brottslige icke avviker och äger för sådant ändamål taga honom i förvar. Bestämmelserna i 4 § andra stycket äga motsvarande tillämpning. Den brottslige får ej utan eget samtycke hållas i förvar längre än till dess han kan överlämnas till svensk polisman eller, utom riket, till behörig utländsk myndighet eller till svensk konsul.

Föremål som kan antagas äga betydelse för utredning om brottet får befälhavaren taga i förvar. Befälhavaren skall tillhandahålla polisman eller myndighet som avses i andra stycket de upplysningar och de föremål i hans besittning som kunna vara av betydelse för utredning om brottet.

Befälhavaren skall tillse att föreskrivna fartygshandlingar finnas ombord och föras i enlighet med givna bestämmelser.

Råkar fartyget i nöd, vare befälhavaren pliktig att göra allt som står i hans makt för att rädda ombordvarande samt bevara fartyg och gods. Måste fartyget övergivas, skall befälhavaren såvitt möjligt sörja för att fartygshandlingarna bringas i säkerhet.

Inträffar vid fartygets nyttjande olyckshändelse, som medför att någon avlider eller får allvarlig kroppsskada eller att betydande skada uppstår å fartyget eller egendom som icke befordras därmed, skall befälhavaren ofördröjligen sörja för att luftfartsverket under rättas om händelsen och snarast möjligt avgiva rapport till verket.

Föreslagen lydelse

Befälhavaren skall om möjligt se till att gärningsmannen inte avviker och får ta honom i förvar för att hindra att han avviker. Bestämmelserna i 4 § andra stycket skall då tillämpas. Gärningsmannen får inte utan sitt medgivande hållas i förvar längre än till dess han kan överlämnas till en behörig svensk eller utländsk myndighet.

Befälhavaren får ta i förvar sådana föremål som kan ha betydelse för utredningen. Han skall till den myndighet som avses i andra stycket ge de upplysningar och överlämna de föremål som kan ha betydelse för utredningen.

6 §⁶

7 §

Om luftfartyget råkar i nöd skall befälhavaren göra allt vad han kan för att rädda de ombordvarande, fartyget och godset. Måste fartyget överges skall han om möjligt se till att fartygshandlingarna tas om hand.

8 §

Inträffar det en olyckshändelse vid användningen av ett luftfartyg och medför olyckan att någon avlider, att någon blir allvarligt skadad, att fartyget får betydande skador eller att egendom, som inte transporteras med fartyget får betydande skador, skall befälhavaren rapportera det inträffade i enlighet med vad regeringen bestämmer.

⁶ Paragrafen upphävd genom denna lag.

Nuvarande lydelse

Samma lag vare, när allvarlig fara för sådan händelse förelegat eller något inträffat som tyder på väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen.

Är befälhavaren ur stånd att uppfylla vad sålunda föreskrivits, skall det fullgöras av fartygets ägare eller, om annan i ägarens ställe brukade fartyget, av denne.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger begränsa underrättelseplikten ävensom utsträcka den till att åvila jämväl medlem av besättningen, så ock föreskriva att underrättelse skall givas även annan än luftfartsverket.

Envar som gör tjänst ombord skall noggrant efterkomma förmans order angående tjänsten, vederbörligen tillgodose ombordvarandes säkerhet och bästa, sorgfälligt vårda fartyg och gods samt i övrigt med omsorg och nit fullgöra sina åligganden.

Ej må någon göra tjänst ombord, därest han på grund av påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller till följd av sjukdom eller uttrötning eller av annan sådan orsak icke kan på betryggande sätt fullgöra vad honom åligger.

Regeringen bestämmer, i vad mån föreskrifterna i detta kapitel skola tillämpas i fråga om utländskt luftfartyg vid luftfart inom svenskt område.

Föreslagen lydelse

Han skall också rapportera om det har funnits någon allvarlig fara för att en sådan olycka skulle inträffa eller om något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen.

Om befälhavaren inte kan fullgöra dessa skyldigheter skall fartygets ägare eller brukare göra det.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får begränsa underrättelseskyldigheten och besluta att den skall gälla också för medlemmar av besättningen.

9 §

Den som tjänstgör ombord skall sköta sina arbetsuppgifter omsorgsfullt och följa sin förmans order angående tjänsten.

10 §

En besättningsman får inte tjänstgöra ombord om han på grund av sjukdom, uttrötning, påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande medel eller av andra skäl inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

11 §

Regeringen bestämmer i vilken utsträckning föreskrifterna i detta kapitel är tillämpliga i fråga om utländska luftfartyg vid luftfart inom svenskt område.

6 KAP.**Om flygplatser och markorganisationen i övrigt****Flygplatser och markorganisationen i övrigt****Allmänna bestämmelser****1 §**

Flygplats så ock annan anläggning för luftfarten skall uppfylla säkerhetens krav.

Närmare bestämmelser om inrättande samt om underhåll och drift av sådan anläggning och om tillsyn därå meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger bestämma huruvida och under vilka förutsättningar, utan intrång i enskild rätt, sjö eller annat område må nyttjas för luftfartygs landning och uppstigning utan att hava särskilt inrättats för ändamålet.

Flygplatser och andra anläggningar för luftfarten skall uppfylla säkerhetens krav.

I fråga om rätten att landa på eler lyfta från områden som inte har inrättats för sådana ändamål gäller de föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

2 §

Regeringen äger förordna om inrättande av luftled ävensom bestämma annat område, inom vilket lufttrafiken skall vara underkastad särskild reglering.

Regeringen kan inrätta luftleder och besluta om andra områden där särskild reglering skall finnas för lufttrafiken.

3 §

Till tryggande och underlättande av luftfarten anordnas flygsäkerhetstjänst.

Flygtrafiktjänst skall finnas för att trygga och underlätta luftfarten.

Regeringen får föreskriva att en myndighet skall svara för flygtrafiktjänst. Om regeringen bestämmer det får myndigheten uppdra åt andra att svara för sådan tjänst.

Om tillstånd i vissa fall**Frågor om tillstånd för allmänna flygplatser****4 §**

För inrättande och drift av flygplats till allmänt bruk (*allmän flygplats*) erfordras tillstånd av rege-

Flygplatser för allmänt bruk (*allmänna flygplatser*) får inte inrättas eller drivas utan tillstånd av rege-

Nuvarande lydelse

ringen, såvida annan än staten skall utöva driften.

Regeringen äger föreskriva, att allmän flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller kortvarighet eller andra särskilda omständigheter må inrättas eller drivas utan tillstånd varom i första stycket sägs.

Tillstånd att inrätta eller driva allmän flygplats må meddelas allenast där hinder icke möter av hänsyn till det allmänna.

Vid meddelande av tillstånd skola bestämmas de villkor som finnas erforderliga. Regeringen må förordna luftfartsverket att i särskilda avseenden bestämma villkoren.

Tillståndet må begränsas till viss tid och lösningsrätt förbehållas kronan.

Åsidosätter innehavare av tillstånd i väsentlig mån för verksamheten gällande föreskrifter eller måste det antagas att han är oförmögen att behörigen fullgöra sina förpliktelser med avseende å anläggningen och dess drift, må regeringen återkalla tillståndet.

Regeringen äger bestämma, att för inrättande och drift av annan anläggning för luftfarten än allmän flygplats erfordras tillstånd av rege-

Föreslagen lydelse

ringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från kravet på tillstånd om det är skäligt med hänsyn till flygplatsens art, trafikens omfattning eller andra särskilda omständigheter.

5 §

Tillstånd får beviljas bara om hinder inte möter av hänsyn till det allmänna. Vid prövningen skall beaktas bl. a. markförhållanden, störningar som kan uppkomma för omgivningen och hänsyn till totalförsvaret. Vidare skall hänsyn tas till sökandens tekniska och ekonomiska förutsättningar för att driva flygplatsen.

6 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva villkor för tillståndet.

Tillståndet får tidsbegränsas. Rätt till inlösen kan förbehållas staten.

7 §

Om en tillståndshavare i väsentlig mån åsidosätter föreskrifterna för verksamheten kan den som har meddelat tillståndet återkalla detta. Detsamma gäller om det måste antas att tillståndshavaren inte kan fullgöra sina förpliktelser i fråga om anläggningen och dess drift.

Frågor om andra tillstånd

8 §

Regeringen kan bestämma att det krävs tillstånd för inrättande och drift av även andra anläggningar för luftfarten än allmänna flygplatser.

Nuvarande lydelse

ringen eller, efter regeringens be-
myndigande, av luftfartsverket.

Villkoren bestämmas av rege-
ringen eller, efter regeringens be-
myndigande, av luftfartsverket.

Föreslagen lydelse

Frågor om tillstånd prövas av rege-
ringen eller den myndighet rege-
ringen bestämmer.

Regeringen eller den myndighet
regeringen bestämmer får föreskri-
va villkor för tillståndet.

Om godkännande

9 §

Allmän flygplats så ock annan
anläggning för luftfarten som rege-
ringen bestämmer skall, innan den
tages i bruk, godkännas i den ord-
ning regeringen förordnar. Vid god-
kännandet skola knytas erforderliga
villkor.

Där fastställda villkor i väsentlig
mån åsidosätts eller anläggningen
eljest, till följd av ändrade bestäm-
melser eller annan omständighet,
icke uppfyller de krav som gälla för
sådan anläggning, ankommer på
den myndighet som meddelat god-
kännandet att återkalla det.

Förekommer omständighet som
kan medföra att kraven för godkän-
nande ej längre äro uppfyllda, åligger
det anläggningens innehavare
att så snart ske kan göra anmälan
därom till luftfartsverket. Är om-
ständigheten av beskaffenhet att
medföra fara vid anläggningens be-
gagnande, skall innehavaren, utan
att avvakta vederbörande myndig-
hets beslut, vidtaga de åtgärder
som påkallas för att hindra att an-
läggningen eller den del därav,
varom fråga är, vidare användes.

Allmänna flygplatser får inte tas i
bruk innan de har godkänts av den
myndighet regeringen bestämmer.
Detsamma gäller i fråga om de and-
ra anläggningar för luftfarten som
regeringen bestämmer. I samband
med godkännandet skall fastställas
de villkor som behövs.

Om de fastställda villkoren åsido-
sätts i väsentlig mån skall godkän-
nandet återkallas av den myndighet
som har meddelat det. Detsamma
gäller om anläggningen inte upp-
fyller de krav som gäller för sådana
anläggningar.

Anläggningens innehavare skall
anmäla om något inträffar som
medför att kraven för godkännande
inte längre är uppfyllda. Om det
krävs av säkerhetsskäl skall han se
till att anläggningen inte används.

Om luftfartshinder och expropriation⁷10 §⁸

Om förbud i vissa fall mot bebyg-
gelse till hinder för luftfarten stad-
gas i byggnadslagen.

⁷ Upphävd genom denna lag.

⁸ Paragrafen upphävd genom denna lag.

Nuvarande lydelse

Angående rätt att genom expropriation taga fastighet eller särskild rätt till fastighet i anspråk för anläggning för den allmänna samfärdselns främjande förordnas i lagen om expropriation.

*Föreslagen lydelse***Om anläggningar som hindrar luftfarten**

11 §

Bestämmelser om förbud i vissa fall mot bebyggelse till hinder för luftfarten finns i byggnadslagen (1947: 385).

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger meddela bestämmelser som, utan att avsevärt men tillskyndas ägare av mark eller innehavare av särskild rätt därtill, äro ägnade att förebygga att märken, belysningsanläggningar eller andra inrättningar så anordnas, att trafiksäkerheten utsättes för fara. Regeringen äger föreskriva vilka åtgärder som må vidtagas, därest sådana bestämmelser överträdas.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer kan meddela föreskrifter om märken, belysning och andra anordningar med syfte att förebygga fara för trafiksäkerheten. Föreskrifterna får dock inte utformas så att de medför något avsevärt men för markägarna eller dem som har särskild rätt till marken. Regeringen får meddela bestämmelser om de åtgärder som kan vidtas när föreskrifterna åsidosätts.

Övriga bestämmelser

12 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger föreskriva vilka flygplatser som må nyttjas för internationell eller inrikes luftfart eller eljest för olika slag av luftfart.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva vilka flygplatser som får användas vid olika slag av luftfart.

13 §

För begagnande av allmän flygplats eller annan anläggning för luftfarten, som är upplåten till allmänt bruk, må avgift uppbäras enligt grunder som bestämmas av regeringen.

Avgifter får tas ut av dem som använder allmänna flygplatser eller andra allmänna anläggningar för luftfarten. Regeringen bestämmer grunderna för beräkningen av avgifternas storlek.

Sådan avgift må, när den är förfallen till betalning, uttagas genom utmätning utan föregående dom eller utslag.

Avgifter som är förfallna till betalning får tas ut genom utmätning utan föregående dom, utslag eller beslut.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

14 §

Allmän flygplats så ock annan anläggning för luftfarten, som är upplåten till allmänt bruk, skall på enahanda villkor som för svenska luftfartyg i internationell fart vara öppen för utländska luftfartyg i motsvarande fart, såvida de äro hemmahörande i stat med vilken slutits överenskommelse om sådan förmån.

Allmänna flygplatser och andra allmänna anläggningar för luftfarten skall på samma villkor som för svenska luftfartyg i internationell fart vara öppna för utländska luftfartyg i sådan fart, om dessa är registrerade i en stat som har träffat en överenskommelse med Sverige om denna förmån.

15 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger fastställa villkor för behörighet att inom markorganisationen eller eljest, annorstädes än å luftfartyg, förrätta tjänst varav trafiksäkerheten är beroende, så ock meddela bestämmelser om certifikat för sådan tjänst.

Tjänstgöring som flygledare, flygtekniker eller flygklararerare får fullgöras bara av den som har gällande certifikat för sin behörighet. Certifikatet skall vara utfärdat i Sverige.

I fråga om certifikat och innehavare av certifikat gäller bestämmelserna i 4 kap. 4–18 och 21–30 §§.

Om det behövs av hänsyn till trafiksäkerheten får luftfartsverket föreskriva att innehavaren av ett sådant certifikat inte får utöva viss verksamhet om han inte har ett särskilt behörighetsbevis.

Luftfartsverket får föreskriva att andra med tjänst inom markorganisationen eller med annan tjänst av betydelse för trafiksäkerheten än som avses i 4 kap. skall ha ett gällande behörighetsbevis.

Bestämmelserna i 4 kap. 20 § tredje och fjärde styckena samt 30 § gäller i fråga om behörighetsbevis och innehavare av sådana bevis.

16 §

Vad i 5 kap. 10 § stadgas skall äga motsvarande tillämpning i fråga om trafikledare och flygmekaniker, så ock den som förrättar annan tjänst som regeringen med hänsyn till trafiksäkerheten bestämmer.

Bestämmelserna i 5 kap. 10 § gäller också för flygledare och flygtekniker och för andra som regeringen av trafiksäkerhetsskäl bestämmer.

7 KAP.

Om tillstånd till luftfartsverksamhet

1 §

Luftfart i regelbunden trafik (*linjefart*) i förvärvssyfte må ej utövas här i riket utan tillstånd av regeringen.

För annan luftfart i förvärvssyfte inom riket erfordras tillstånd av regeringen eller, efter regeringens be- myndigande, av luftfartsverket. Re- geringen må dock bestämma, att så- dan luftfart med hänsyn till dess art eller ringa omfattning må utövas utan tillstånd.

Regeringen äger föreskriva, att tillstånd av luftfartsverket erfordras för luftfart som avser utbildning, för flyguppvisning eller flygtävling samt för annan luftfartsverksamhet av särskild art, ändå att verksamhe- ten icke äger rum i förvärvssyfte.

Luftfart i förvärvssyfte får inte utövas här i riket utan tillstånd av regeringen eller den myndighet re- geringen bestämmer.

Regeringen får dock förordna att annan luftfart än linjefart får utövas utan tillstånd om det är skäligen med hänsyn till luftfartens art eller om- fattning.

Regeringen får föreskriva att det krävs tillstånd för att driva skolor med utbildning för erhållande av certifikat och för att utöva luftfart som avser utbildning, även om verksamheten inte äger rum i för- värvssyfte. Detsamma gäller i fråga om flyguppvisningar, flygtävlingar och annan luftfartsverksamhet av särskild art. Frågor om sådana till- stånd prövas av den myndighet re- geringen bestämmer. Om regering- en bestämmer det, får myndigheten uppdra åt andra att pröva frågor om tillstånd och att utfärda de före- skrifter som behövs.

2 §

Tillstånd må meddelas allenast där hinder icke möter av hänsyn till det allmänna.

Tillstånd får beviljas bara om hinder inte möter av hänsyn till det allmänna.

De tekniska och ekonomiska för- utsättningarna för trafiken skall be- aktas vid prövningen.

3 §

Såvitt angår befordran av passa- gerare eller gods allenast från ort till annan inom riket eller annan in- rikes fart, må tillstånd meddelas en- dast svenska staten, svensk kom-

Tillstånd till transporter av pas- sagerare eller gods enbart från en ort till en annan inom Sverige, till annan inrikes fart eller till sådan luftfart i förvärvssyfte mellan Sve-

Nuvarande lydelse

mun eller annan sådan menighet, svensk medborgare eller svenskt dödsbo, svenskt aktiebolag, vars aktiebrev äro ställda till viss man, ävensom svenskt handelsbolag, vari ej finnes utländsk bolagsman, samt förening, annat samfund, stiftelse eller annan sådan inrättning här i riket, såframt styrelsens samtliga medlemmar äro svenska medborgare. Tillstånd må dock icke meddelas aktiebolag, med mindre dess aktier till ett kapitalvärde och ett röstvärde av minst två tredjedelar tillkomma den, åt vilken tillstånd enligt denna paragraf må meddelas: är denne svenskt aktiebolag, skall det svenska inflytandet däri vara säkerställt i samma omfattning som i det tillståndssökande bolaget.

Äro de sålunda uppställda förutsättningarna ej längre för handen, vare tillståndet förfallet, där icke rättelse sker inom tid, som bestämes av den myndighet vilken meddelat tillståndet.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger medgiva undantag från vad i denna paragraf stadgas, när särskilda skäl äro därtill.

4 §

Vid meddelande av tillstånd skola bestämmas de villkor som finnas erforderliga. Ankommer det på regeringen att giva tillståndet, må regeringen förordna luftfartsverket att i särskilda avseenden bestämma villkoren.

Tillståndet må begränsas till viss tid och lösningsrätt förbehållas kronan.

Föreslagen lydelse

rige och utlandet som inte är linjefart får ges endast till svenska staten, svenska kommuner eller landstingskommuner, svenska medborgare eller dödsbon, svenska handelsbolag, som inte har någon utländsk bolagsman samt till svenska föreningar, samfälligheter eller stiftelser, som inte har några utländska medborgare i styrelsen. För att svenska aktiebolag skall få tillstånd krävs att aktierna är ställda till viss man och att de till ett kapitalvärde och ett röstvärde av minst två tredjedelar ägs av någon, som kan få tillstånd enligt denna paragraf. Om ägaren är ett annat aktiebolag gäller detsamma i fråga om det bolaget.

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

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får medge undantag från denna paragraf om det finns särskilda skäl.

När tillstånd meddelas skall de villkor bestämmas som behövs. Om regeringen prövar tillståndsfrågan får den uppdra åt någon myndighet att besluta om villkoren.

Tillståndet får tidsbegränsas. Rätt till inlösen kan förbehållas staten.

För den verksamhet som en utlänning eller ett utländskt företag driver i Sverige med stöd av ett tillstånd är föreståndaren i Sverige ansvarig.

Nuvarande lydelse

Åsidosätter innehavare av tillstånd i väsentlig mån för verksamheten gällande föreskrifter eller måste det antagas att han är oförmögen att behörigen upprätthålla verksamheten, må den myndighet som meddelat tillståndet återkalla det.

Har regeringen genom överenskommelse med främmande stat medgivit luftfart inom svenskt område, vare, där regeringen så bestämmer, särskilt tillstånd enligt detta kapitel ej behövt. Regeringen må i sådant fall förordna luftfartsverket att meddela de närmare bestämmelser som finnas erforderliga.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket må föreskriva under vilka förutsättningar luftfartyg eller tillbehör eller reservdelar till luftfartyg må upplåtas till annan för att av denne nyttjas för egen räkning.

Föreslagen lydelse

5 §

Om en tillståndshavare i väsentlig mån åsidosätter föreskrifterna för verksamheten, kan den som har meddelat tillståndet återkalla detta. Tillståndet kan också återkallas om det måste antas att innehavaren inte kan upprätthålla verksamheten.

6 §

Om regeringen genom en överenskommelse med en främmande stat eller en internationell organisation medger att luftfart får äga rum inom svenskt område, kan regeringen bestämma att något tillstånd inte krävs enligt detta kapitel. Den myndighet regeringen bestämmer får meddela de föreskrifter för luftfarten som behövs.

För den verksamhet som en utlänning eller ett utländskt företag driver i Sverige med stöd av en överenskommelse är föreståndaren i Sverige ansvarig.

7 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer kan meddela föreskrifter om förutsättningarna för upplåtelse av luftfartyg till brukare. Detsamma gäller i fråga om upplåtelser av tillbehör eller reservdelar till luftfartyg.

8 KAP.**Vissa bestämmelser för lufttrafiken**

1 §

Angående vad vid luftfärd skall iakttas för att undvika sammanstötning eller annan olyckshändelse och för att i övrigt förebygga skada eller olägenhet förordnar regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om vad som skall iakttas vid luftfärder för att olyckor och olägenheter skall undvikas.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

2 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger bestämma flygvägar som luftfartyg har att följa vid färd inom svenskt område samt meddela särskilda föreskrifter beträffande färd över rikets gräns, såsom angående var gränsen må passeras och vilken flygplats som skall brukas vid luftfartygs avgång eller ankomst.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får fastställa flygvägar som luftfartyg skall följa inom svenskt område. Vidare får föreskrifter meddelas om flygningar över rikets gränser.

3 §

När allmän ordning och säkerhet kräver det, må luftfartyg anmanas att landa. Anmaningen skall ofördröjligen efterkommas. Har annan anvisning ej givits, skall fartyget landa på närmaste allmänna flygplats inom riket, å vilken landning är möjlig. Inkommer luftfartyg i område, där luftfart enligt 1 kap. 3 § är förbjuden, skall det omedelbart lämna området och anmälan om vad som inträffat göras på snabbaste sätt. Fartyget skall, om annan anvisning ej givits, så snart ske kan landa såsom nyss sagts.

Eftersättes vad sålunda är stadgat, må fartygets färd hindras med erforderliga medel.

Regeringen eller den regeringen bemyndigar bestämmer vem som äger utöva befogenhet varom i första eller andra stycket sägs samt meddelar närmare föreskrifter om tillämpningen i övrigt av vad där stadgas.

När det krävs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet får ett luftfartyg anmanas att landa. Fartyget skall då landa på den plats som anvisas. Om ingen anvisning lämnas skall landningen ske på närmsta möjliga allmänna flygplats.

Ett luftfartyg, som kommer in i ett sådant område som avses i 1 kap. 3 §, skall omedelbart lämna området. Det inträffade skall snarast anmälas. Om ingen annan anvisning lämnas skall fartyget snarast möjligt landa i enlighet med första stycket.

Om fartyget bryter mot bestämmelserna i första och andra styckena får den fortsatta färden hindras.

4 §

Krigsmateriel må icke utan medgivande av regeringen eller den regeringen bemyndigar befordras med luftfartyg. Vad i denna lag skall förstås med krigsmateriel bestämmer regeringen.

Regeringen eller den regeringen bemyndigar äger att av hänsyn till allmän ordning och säkerhet förbjuda befordran med luftfartyg av an-

Krigsmateriel får inte transporteras med luftfartyg utan tillstånd från regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Om det krävs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddela förbud

Nuvarande lydelse

nat gods än krigsmateriel eller meddela närmare bestämmelser om sådan befordran.

Regeringen eller den regeringen bemyndigar äger ock bestämma, huruvida och under vilka villkor fotografapparat må medföras och brukas å luftfartyg inom svenskt område.

Föreslagen lydelse

mot transporter med luftfartyg av annat gods än krigsmateriel.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreskriver i vilka fall kameror får medföras och användas på luftfartyg inom svenskt område.

5 §

Såvitt ej i denna lag eller eljest förordnas annat, bestämmer regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket vilka fartygshandlingar som skola finnas för luftfartyg, huruvida de skola medföras ombord samt huru de skola upprättas, föras och förvaras.

Om inget annat föreskrivs i denna lag meddelar regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreskrifter om fartygshandlingar.

6 §

Ej må någon förvägras att taga del av innehållet i fartygshandlingar, såvitt hans rätt är beroende därav.

Om någon för att kunna ta till vara sin rätt behöver ta del av innehållet i en fartygshandling, skall han få det.

7 §

Angående skyldighet för den som förrättar tjänst å luftfartyg att medföra luftfarts-certifikat eller annan handling förordnar regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om skyldighet för dem som tjänstgör ombord på luftfartyg att medföra certifikat och andra handlingar.

8 §

Luftfartsverket må, där så prövas nödigt, visitera luftfartyg samt granska fartygshandlingarna och de handlingar som skola medföras av dem som förrätta tjänst å fartyget.

Om det behövs får luftfartsverket visitera luftfartyg och granska fartygshandlingarna och de andra handlingar som skall finnas ombord.

9 §

Om vad vid luftfärd skall iakttagas i hälsovårds-, pass-, tull- och andra sådana hänseenden stadgas särskilt.

Det finns särskilda bestämmelser om vad som skall iakttagas vid luftfärder i fråga om hälsovård, pass och tull och i andra liknande avseenden.

9 KAP.**Om befordran med luftfartyg Lufttransporter****Bestämmelsernas tillämpningsområde**

1 §

Vad i detta kapitel stadgas gäller befordran med luftfartyg av passagerare, resgods eller gods, vilken utföres mot vederlag eller av lufttrafikföretag verkställs vederlagsfritt.

I detta kapitel förstås med Warszawakonventionen den i Warszawa den 12 oktober 1929 undertecknade och genom det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet reviderade konventionen om internationell luftbefordran samt med Guadalajarakonventionen den i Guadalajara den 18 september 1961 undertecknade konventionen om internationell luftbefordran som utföres av annan än den avtals slutande fraktföraren.

Detta kapitel gäller sådana lufttransporter av passagerare, resgods eller gods som utföres av lufttrafikföretag. Kapitlet gäller också om transporten utföres av någon annan mot ersättning.

2 §

Bestämmelserna i detta kapitel äga icke tillämpning å postbefordran.

Vad i 3–9 §§ stadgas om befordringshandlingar skall icke gälla i fråga om befordran, som utföres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av luftfartsverksamhet.

Detta kapitel gäller inte transporter av post.

Bestämmelserna i 3–9 §§ gäller inte i fråga om transporter som utföres under osedvanliga förhållanden och som inte utgör normal luftfartsverksamhet.

Befordringshandlingar**Transporthandlingar**

3 §

Vid befordran av passagerare skall utfärdas biljett, innehållande:

a) uppgift å avgångsort och bestämmelseort;

b) där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna i samma stat och en eller flera mellanland-

För passagerartransporter skall biljetter utfärdas. En biljett skall innehålla

a) uppgifter om avgångs- och bestämmelseorten,

b) uppgifter om platsen för minst en sådan mellanlandning som skall ske i en annan stat i de fall då av-

Nuvarande lydelse

ningar avses skola äga rum i annan stat, uppgift å platsen för minst en sådan mellanlandning; samt

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawa-konventionen eller lag av motsvarande innehåll och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i fråga om skada på person liksom då resgods förkommer, minskas eller skadas.

Biljetten skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om befordringsavtalets slutande och om villkoren för befordringen.

Är biljett ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, skall befordringsavtalet ändå gälla och vara underkastat bestämmelserna i detta kapitel. Har passageraren med fraktförarens samtycke gått ombord å luftfartyg utan att biljett utfärdats eller innehåller biljetten icke meddelande som avses i första stycket under c), åger fraktföraren dock icke åberopa sådan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 §.

Föreslagen lydelse

gångs- och bestämmelseorterna ligger i samma stat, och

c) ett meddelande om att Warszawa-konventionen eller en lag med motsvarande bestämmelser kan gälla för transporten och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvar för personskador och för skador på grund av att resgods kommer bort, minskas eller skadas.

Om inte annat styrks gäller biljetten som bevis om att ett transportavtal har träffats och om villkoren för transporten.

Såväl transportavtalet som bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas även om någon biljett inte har utfärdats, om en utfärdad biljett inte har föreskrivet innehåll eller om biljetten har kommit bort. Om passageraren med fraktförarens samtycke har gått ombord på luftfartyget trots att någon biljett inte har utfärdats eller att en utfärdad biljett saknar ett meddelande enligt första stycket c), får fraktföraren dock inte åberopa ansvarsbegränsningen enligt 22 §.

4 §

Vid befordran av inskrivet resgods skall utfärdas resgodsbevis. Har beviset ej fogats vid biljett som uppfyller föreskrifterna i 3 § första stycket eller intagits i sådan biljett, skall det innehålla:

a) uppgift å avgångsort och bestämmelseort;

b) där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna i samma stat och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum i annan stat, uppgift å platsen för minst en sådan mellanlandning; samt

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawa-konventionen eller lag av motsvarande innehåll och att konventionen eller lagen i regel begränsar

För transporter av inskrivet resgods skall resgodsbevis utfärdas. Ett resgodsbevis som inte har fogats till eller tagits in i en biljett som uppfyller kraven i 3 § första stycket skall innehålla

a) uppgifter om avgångs- och bestämmelseorten,

b) uppgifter om platsen för minst en sådan mellanlandning som skall ske i en annan stat i de fall då avgångs- och bestämmelseorterna ligger i samma stat, och

c) ett meddelande om att Warszawa-konventionen eller en lag med motsvarande bestämmelser kan gälla för transporten och att konventionen eller lagen i regel be-

Nuvarande lydelse

fraktförarens ansvarighet då resgods förkommer, minskas eller skadas.

Resgodsbeviset skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om resgodsets inskrivning och om villkoren för befordringen.

Är resgodsbevis ej utfärdat, har det ej föreskrivet innehåll eller har det förkommit, skall befordringsavtalet ändå gälla och vara underkastat bestämmelserna i detta kapitel. Har fraktföraren mottagit resgodset i sin värd utan att resgodsbevis utfärdats eller innehåller, i fall då beviset icke fogats vid eller irtagits i biljett som uppfyller föreskrifterna i 3 § första stycket under c), beviset ej meddelande som avses i första stycket under c) av förvarande paragraf, äger fraktföraren dock icke åberopa sådan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 § andra stycket.

Föreslagen lydelse

gränsar fraktförarens ansvar för skador på grund av att resgods kommer bort, minskas eller skadas.

Om inte annat styrks gäller resgodsbeviset som bevis om att resgodset har skrivits in och om villkoren för transporten.

Såväl transportavtalet som bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas även om något resgodsbevis inte har utfärdats, om ett utfärdat bevis inte har föreskrivet innehåll eller om beviset har kommit bort. Om fraktföraren har tagit emot resgodset i sin värd trots att något resgodsbevis inte har utfärdats får fraktföraren dock inte åberopa ansvarsbegränsningen enligt 22 § andra stycket. Detsamma gäller om ett utfärdat bevis, som inte har fogats till eller tagits in i en biljett enligt första stycket, saknar meddelande enligt första stycket c).

5 §

Vid befordran av gods äger fraktföraren fordra, att avsändaren upprättar och avlämnar en befordringshandling, betecknad flygfraktsedel. Avsändaren äger fordra, att sådan handling mottages av fraktföraren.

Är flygfraktsedel ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, skall befordringsavtalet ändå gälla och, med det undantag som följer av 9 §, vara underkastat bestämmelserna i detta kapitel.

För godstransporter kan fraktföraren kräva att avsändaren upprättar och lämnar en flygfraktsedel. Avsändaren får kräva att fraktföraren tar emot en sådan handling.

Såväl transportavtalet som bestämmelserna i detta kapitel med undantag av det som följer av 9 § skall tillämpas även om någon flygfraktsedel inte har utfärdats, om en utfärdad flygfraktsedel inte har föreskrivet innehåll eller om fraktsedeln har kommit bort.

6 §

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar och avlämnas tillsammans med godset. Det första exemplaret skall förses med beteckningen "för fraktföraren" och undertecknas av avsändaren. Det andra exemplaret skall betecknas "för mottagaren"; det undertecknas av avsändaren

Flygfraktsedeln skall upprättas i tre originalexemplar och lämnas tillsammans med godset. Exemplar 1 förses med beteckningen "för fraktföraren" och undertecknas av avsändaren. Exemplar 2 förses med beteckningen "för mottagaren" och undertecknas av avsändaren och fraktföraren. Det följer med

Nuvarande lydelse

och fraktföraren samt åtföljer godset. Det tredje exemplaret under-tecknas av fraktföraren och åter-ställes av honom till avsändaren ef-ter godsets mottagande.

Fraktförarens underskrift skall tecknas innan godset toges ombord å luftfartyget; den kan ersättas med stämpel. Avsändarens underskrift kan vara tryckt eller ersättas med stämpel.

Har fraktföraren på avsändarens begäran upprättat flygfraktsedeln, anses han, där ej annat styrkes, hava handlat för avsändarens räk-ning.

Avser befordringen flera kolli, skall avsändaren, där fraktföraren begär det, upprätta särskilda flyg-fraktsedlar.

Flygfraktsedeln skall innehålla:

a) uppgift å avgångsort och be-stämmelseort:

b) där avgångsorten och bestäm-melseorten äro belägna i samma stat och en eller flera mellanland-ningar avses skola äga rum i annan stat, uppgift å platsen för minst en sådan mellanlandning; samt

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawa-konventionen eller lag av motsva-rande innehåll och att konven-tionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet då gods förkommer, minskas eller skadas.

Har gods med fraktförarens sam-tycke tagits ombord å luftfartyg utan att flygfraktsedel utfärdats el-ler innehåller fraktsedeln icke med-delande som avses i 8§ under c), äger fraktföraren icke återopa så-

Föreslagen lydelse

godset. Exemplar 3 undertecknas av fraktföraren och lämnas till av-sändaren när fraktföraren har tagit emot godset. Fraktföraren skall skriva under de olika exemplaren av fraktsedeln innan godset tas om-bord.

Avsändarens underskrift kan vara tryckt. Såväl fraktförarens som avsändarens underskrift kan ersättas med en stämpel.

Om inte annat visas anses frakt-föraren handla för avsändarens räk-ning om han på dennes begäran upprättar flygfraktsedeln.

7§

När transporten avser flera kolli skall särskilda flygfraktsedlar upp-rättas om fraktföraren begär det.

8§

Flygfraktsedeln skall innehålla

a) uppgifter om avgångs- och be-stämmelseorten,

b) uppgifter om platsen för minst en sådan mellanlandning som skall ske i en annan stat i de fall då av-gångs- och bestämmelseorterna lig-ger i samma stat, och

c) ett meddelande om att Warszawakonventionen eller en lag med motsvarande bestämmelser kan gälla för transporten och att konventionen eller lagen i regel be-gränsar fraktförarens ansvar för skador på grund av att gods kom-mer bort, minskas eller skadas.

9§

Om gods har tagits ombord på ett luftfartyg med fraktförarens sam-tycke trots att någon flygfraktsedel inte har utfärdats eller att en utfär-dad fraktsedel saknar meddelande enligt 8§c) får fraktföraren inte

Nuvarande lydelse

dan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 § andra stycket.

Förelagen lydelse

åberopa ansvarsbegränsningen i 22 § andra stycket.

10 §

Avsändaren svarar för skada som fraktföraren eller annan, i förhållande till vilken fraktföraren är ansvarig, lider till följd av att uppgifter rörande godset, vilka avsändaren upptagit i flygfraktsedeln, ej hava föreskrivet innehåll eller eljest äro oriktiga eller ofullständiga.

Om avsändaren i flygfraktsedeln har lämnat uppgifter i fråga om godset som är oriktiga eller ofullständiga, svarar han för de skador som detta medför för fraktföraren eller någon som denne har ansvaret mot.

11 §

Flygfraktsedeln skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om avtalets slutande, om mottagandet av godset och om villkoren för befordringen.

Vad i flygfraktsedeln uppgives angående godsets vikt, mått, förpackning och stycketal skall, där ej annat styrkes, äga vitsord. Annan uppgift i flygfraktsedeln om godsets myckenhet eller rymd samt uppgift i densamma om godsets tillstånd äga däremot ej vitsord mot fraktföraren, med mindre han i avsändarens närvaro undersökt uppgiften och tecknat intyg därom å flygfraktsedeln eller ock uppgiften avser godsets synliga tillstånd.

Om inte annat styrks gäller flygfraktsedeln som bevis om att ett avtal har träffats, om att godset har tagits emot och om villkoren för transporten.

Flygfraktsedelns uppgifter om godsets vikt, mått och förpackning och om antalet kolli gäller om inte annat visas. Andra uppgifter i fraktsedeln om godsets mängd eller volym eller om godsets tillstånd gäller mot fraktföraren bara om han på flygfraktsedeln intygar att han har kontrollerat uppgifterna i avsändarens närvaro eller om uppgifterna avser godsets synliga tillstånd.

Rätt att förfoga över godset och godsets utlämnande

Mot uppfyllande av sina förpliktelser på grund av befodringsavtalet äger avsändaren, där det kan ske utan skada för fraktföraren eller annan avsändare, förfoga över godset genom att återtaga det å avgångs- eller bestämmelseflygplatsen, stoppa det vid landning under resan, låta på bestämmelseorten eller under resan utlämna det till annan än den i flygfraktsedeln angivne mottagaren eller begära dess återsändande till avgångsflygplatsen. Av-

Rätt att förfoga över godset m. m.

12 §

Om avsändaren uppfyller sina förpliktelser enligt transportavtalet och ersätter de extra kostnader som uppkommer, kan han återta godset på avgångs- eller bestämmelseflygplatsen eller stoppa det vid landning under resan. Detta gäller dock inte om åtgärden medför skada för fraktföraren eller någon annan avsändare.

Under samma förutsättningar kan han under resan eller på bestämmelseorten lämna ut godset till

Nuvarande lydelse

sändaren skall dock gälda kostnad som uppkommer därav. Kan avsändarens order ej verkställas, skall fraktföraren omedelbart underrätta honom därom.

Utför fraktföraren avsändarens order utan att det till denne avlämnade exemplaret av flygfraktsedeln företes, är fraktföraren ansvarig för skada, som därigenom tillskyndas rätte innehavaren av flygfraktsedeln, fraktföraren obetaget att söka sitt åter av avsändaren.

Avsändarens rätt upphör, då mottagarens rätt inträder efter vad i 13 § stadgas. Vägrar mottagaren att mottaga fraktsedeln eller godset eller är han icke att träffa, går rätten att förfoga över godset åter till avsändaren.

När godset framkommit till bestämmelseorten, äger mottagaren, där ej annat föränledes av vad i 12 § stadgas, av fraktföraren utfå flygfraktsedeln och godset, därest han gäldar vad denne äger fordra och i övrigt fullgör de befordringsvillkor som angivits i flygfraktsedeln.

Där ej annat avtalats, skall fraktföraren, så snart godset framkommit, underrätta mottagaren därom.

Vidgår fraktföraren att godset förkommit eller har det ej framkommit senast inom sju dagar efter det godset bort anlända, äger mottagaren mot fraktföraren göra gällande de rättigheter som härflyta ur befordringsavtalet.

Föreslagen lydelse

någon annan än den som är angiven som mottagare på flygfraktsedeln eller begära att det skickas tillbaka till avgångsflygplatsen.

Om avsändarens order inte kan verkställas skall fraktföraren omedelbart underrätta denne.

Om fraktföraren verkställer avsändarens order trots att dennes exemplar av flygfraktsedeln inte visas upp, ansvarar fraktföraren för de skador som därigenom uppstår för fraktsedelns rätte innehavare. Den ersättning som fraktföraren måste utge kan han kräva åter av avsändaren.

Avsändarens rätt till godset upphör när mottagaren får rätt till det enligt bestämmelserna i 13 §. Om mottagaren vägrar att ta emot flygfraktsedeln eller godset eller om han inte är anträffbar, får avsändaren åter rätt att förfoga över godset.

13 §

Om bestämmelserna i 12 § inte leder till annat har mottagaren rätt att få ut flygfraktsedeln och godset när detta har kommit fram till bestämmelseorten. En förutsättning för detta är dock att han betalar vad fraktföraren har rätt att fordra och att han uppfyller flygfraktsedelns villkor för transporten.

Om inte något annat har avtalats skall fraktföraren genast underrätta mottagaren när godset kommer fram.

14 §

Om godset inte har kommit fram inom sju dagar efter den dag då det borde ha anlänt, kan mottagaren göra sina rättigheter gällande mot fraktföraren enligt transportavtalet. Detsamma gäller om fraktföraren erkänner att godset har kommit bort.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

15 §

Förbehåll, som innefattar avvikelser från bestämmelserna i 12, 13 eller 14 §, skall ej gälla, med mindre det intagits i flygfraktsedeln.

Förbehåll som avviker från bestämmelserna i 12–14 §§ gäller bara om de är intagna i flygfraktsedeln.

16 §

Avsändaren är pliktig att lämna de upplysningar och att vid flygfraktsedeln foga de handlingar, som erfordras för att tull-, accis- och ordningsföreskrifter må kunna fullgöras före godsets avlämnande till mottagaren. Tillskyndas fraktföraren skada till följd av att sådan upplysning eller handling saknas eller är oriktig eller ofullständig, är avsändaren pliktig att ersätta skadan, utan så är att fel eller försumelse ligger fraktföraren eller hans folk till last.

Avsändaren skall lämna de upplysningar och till flygfraktsedeln foga de handlingar som behövs för att skyldigheter enligt tull-, accis- och ordningsföreskrifter skall kunna fullgöras innan godset lämnas till mottagaren. Han skall ersätta de skador som uppstår för fraktföraren på grund av att sådana upplysningar eller handlingar saknas eller är oriktiga eller ofullständiga. Detta gäller dock inte om fraktföraren, någon av dennes anställda eller någon som denne har anlitat har gjort sig skyldig till fel eller försummelser.

Fraktföraren är icke pliktig att undersöka, om dessa upplysningar och handlingar äro riktiga eller fullständiga.

Fraktföraren är inte skyldig att undersöka om upplysningarna och handlingarna är riktiga och fullständiga.

Fraktförarens ansvarighet**Fraktförarens ansvar**

17 §

Såvitt ej annat följer av vad nedan stadgas är fraktföraren ansvarig för personskada, vilken drabbar passagerare till följd av händelse som inträffar ombord å luftfartyget eller i samband med att han går ombord å fartyget eller lämnar detta. Skadeståndet skall bestämmas enligt de i strafflagen stadgade grunderna.

Fraktföraren ansvarar för sådana personskador som drabbar passagerare till följd av händelser som inträffar ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren går ombord på eller lämnar fartyget. Skadeståndet bestäms enligt skadeståndslagen (1972: 207).

18 §

Förkommer, minskas eller skadas inskrivet resgods eller gods till följd av händelse som inträffar medan det är i fraktförarens vård vare sig på flygplats, ombord å luftfartyg eller, vid landning utanför flygplats, varhelst godset befinner sig, är

Fraktföraren ansvarar för skador på grund av att inskrivet resgods eller gods kommer bort, minskas eller skadas under en lufttransport. Lufttransporten omfattar den tid som godset är i fraktförarens vård på en flygplats, ombord på ett luft-

Nuvarande lydelse

fraktföraren, med nedan stadgade undantag, ansvarig därför.

Har på grund av befodringsavtalet vid lastning, avlämnande eller omlastning befodraren verkställt till lands eller sjöledes utanför flygplats, skall dock, där ej fraktföraren visar annat, skada som drabbat resgodset eller godset anses härröra av händelse som inträffat under den i första stycket avsedda tiden.

Föreslagen lydelse

fartyg eller, vid landning utanför en flygplats, var godset än finns.

Om en transport vid lastning, avlämnande eller omlastning utförs till lands eller sjöledes utanför en flygplats och transporten sker på grund av transportavtalet skall skador på resgodset eller godset anses ha uppkommit till följd av en händelse under lufttransporten om inte annat visas.

19 §

För skada till följd av dröjsmål vid luftbefodraren av passagerare, inskrivet resgodset eller gods är fraktföraren ansvarig, där ej nedan annorlunda stadgas.

Fraktföraren ansvarar för skador till följd av dröjsmål vid lufttransporter av passagerare, inskrivet resgodset eller gods.

20 §

Fraktföraren är fri från ansvarighet, där han visar att han och hans folk vidtagit alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att det varit omöjligt för dem att vidtaga åtgärderna.

Fraktföraren ansvarar inte för uppkomna skador om han visar att han, hans anställda och de som han har anlitat har vidtagit alla behövliga åtgärder för att undvika skadorna eller att det har varit omöjligt för dem att vidtaga åtgärderna.

21 §

Visar fraktföraren att den som lidit skadan medverkat därtill genom eget vållande, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207).

Om fraktföraren visar att den skadelidande har medverkat till skadan genom eget vållande, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207).

22 §

Vid befodraren av passagerare är fraktförarens ansvarighet för envar av dem begränsad till sextontusensexhundra särskilda dragningsrätter; och må förty, där ersättningen skall utgå i form av ränta, dennas kapitaliserade värde icke överskrida sagda gräns. Utföres befodraren av svenskt lufttrafikföretag skall gränsen för ansvarigheten dock vara tvåhundrasträttotusen kronor. Företaget skall i biljetten eller i sina standardvillkor för befodraren utfästa sig att tillämpa denna gräns

Vid passagerartransporter är fraktförarens ansvar för varje passagerare begränsat till 16600 särskilda dragningsrätter. När ersättningen skall utgå som ränta får räntans kapitaliserade värde inte överstiga denna gräns. Om transporten utföres av ett svenskt lufttrafikföretag är gränsen för ansvaret i stället 270 000 kronor. Företaget skall i biljetten eller i sina standardvillkor för transporter utfästa sig att tillämpa lägst denna gräns. Vid en transport som bara delvis utföres av ett

Nuvarande lydelse

för ansvarigheten. I fråga om befordran som endast delvis utföres av svenskt lufttrafikföretag skall vad nu sagts om användning av det högre begränsningsbeloppet och om skyldighet att utfästa sig att tillämpa detta belopp gälla endast i fråga om den del av befordringen som utföres av sådant företag. Avtal må träffas om högre gräns för ansvarigheten än som föreskrives i detta stycke.

Beträffande inskrivet resgods eller gods är fraktförarens ansvarighet begränsad till sjutton särskilda dragningsrätter för kilogram. Har passageraren eller avsändaren vid godsets överlämnande till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbundet med befordringen, och guldit föreskriven tilläggsavgift, gäller det uppgivna beloppet såsom gräns för fraktförarens ansvarighet, där han ej visar att passagerarens eller avsändarens intresse är lägre. Har av inskrivet resgods eller gods viss del eller något av dess innehåll förkommit, minskats, skadats eller fördröjts, skall vid bestämmandet av gränsen för fraktförarens ansvarighet endast den sammanlagda vikten av det eller de kolli, om vilka fråga är, tagas i beräkning; dock att, om förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet påverkar värdet av andra kolli som omfattas av samma resgodsbevis eller flygfraktsedel, den sammanlagda vikten jämväl av dessa kolli skall tagas i beräkning.

I fråga om föremål, som passageraren behåller i sin värd, är ansvarigheten begränsad till trehundra-trettiofva särskilda dragningsrätter för envar passagerare.

Skyldighet att gälda rättegångskostnad må åläggas fraktföraren utan hinder av att de i denna paragraf stadgade gränserna för ansvarigheten därigenom överskridas. Vad nu sagts skall dock icke gälla,

Föreslagen lydelse

svenskt företag gäller reglerna om det senare begränsningsbeloppet och om utfästelse att tillämpa detta bara i fråga om den del av transporten som det svenska företaget utför. Avtal kan träffas om högre gränser för ansvaret än de som gäller enligt detta stycke.

Fraktförarens ansvar för inskrivet resgods eller gods är begränsat till 17 särskilda dragningsrätter för varje kilogram. Om passageraren eller avsändaren när godset överlämnas till fraktföraren särskilt anger det intresse som är knutet till transporten och betalar fastställda tilläggsavgifter gäller det då uppgivna beloppet som gräns för fraktförarens ansvar. Detta gäller dock inte om han visar att intresset är lägre än det angivna. Om bara en del av det inskrivna resgodset eller godset kommer bort, minskas, skadas eller fördröjs, räknas endast den sammanlagda vikten av detta eller dessa kolli när gränsen för fraktförarens ansvar skall bestämmas. Om värdet av även andra kolli som ingår i samma resgodsbevis eller flygfraktsedel påverkas, skall dock även dessa kolli medräknas.

Ansvaret för sådana föremål som passagerarna behåller i sin värd är begränsat till 332 särskilda dragningsrätter för varje passagerare.

Fraktföraren kan åläggas att utge ersättning för rättegångskostnader även om gränserna för hans ansvar därigenom överskrids. Detta gäller dock inte om han skriftligen har erbjudit den skadelidande minst lika

Nuvarande lydelse

där fraktföraren inom sex månader från den händelse av vilken skadan härrör eller före det talan väckts skriftligen erbjudit den skadelidande ersättning som fränsett rättgångskostnaden ej understiger vad som utdömes.

Med uttrycket "särskilda dragningsrätter" avses i denna lag de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna. Föres talan om ersättning, skall omräkning från särskilda dragningsrätter till svenskt mynt ske efter kursen den dag dom meddelas. Därvid skall kronans värde bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod, som Internationella valutafonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

Föreslagen lydelse

mycket i ersättning som det utdömda beloppet fränsett rättgångskostnaderna. Erbjudandet skall ha lämnats inom sex månader från den händelse som medförde skadan eller innan talan har väckts om detta har skett senare.

Med "särskilda dragningsrätter" avses de särskilda dragningsrätter som används av Internationella valutafonden. När talan förs om ersättning skall omräkning till svenskt mynt ske efter kursen den dag domen meddelas. Kronans värde skall bestämmas på det sätt som Internationella valutafonden den dagen använder för sina transaktioner.

23 §

Förbehåll, som innefattar inskränkning i fraktförarens ansvarighet eller bestämmer lägre gräns därför än i 22 § sägs, är ogiltigt.

Vid befordran av gods skall vad i första stycket stadgas ej äga tillämpning å förbehåll, avseende förlust, minskning eller skada, som härrör av godsets egen beskaffenhet eller fel i godset.

Förbehåll som inskränker fraktförarens ansvar eller som anger lägre gränser för ansvaret än 22 § är ogiltiga.

Detta gäller dock inte vid transport av gods om förbehållet avser förlust, minskning eller skada som beror på det transporterade godsets egen beskaffenhet eller på fel i godset.

24 §

De gränser för ansvarigheten som stadgas i 22 § skola ej äga tillämpning, där det visas att fraktföraren själv eller hans folk i tjänsten orsakat skadan uppsåtligen eller ock, med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma, under grovt åsidosättande av tillbörlig aktsamhet och hänsyn.

Gränserna för ansvar enligt 22 § gäller inte om det visas att fraktföraren, någon av hans anställda eller någon som han har anlitat i tjänsten har orsakat skadan uppsåtligen eller genom att, med insikt om att skador sannolikt skulle uppstå, grovt åsidosätta den aktsamhet och hänsyn som kan krävas.

25 §

Föres talan mot någon av fraktförarens folk på den grund att han vållat skada genom fel eller försummelse i tjänsten av ringare grad än i 24 § sägs, må vad han och fraktföraren kunna förpliktas att samman-

Om talan förs mot någon av fraktförarens anställda eller någon som fraktföraren har anlitat för att han har vållat skador genom lindrigare fel eller försummelse i tjänsten än som avses i 24 §, får den

Nuvarande lydelse

lagt utgiva i ersättning icke överskrida den gräns för ansvarigheten som fraktföraren äger åberopa.

Om jämkning i vissa fall av skadeersättning stadgas i 10 kap. 3 §.

Föreslagen lydelse

sammanlagda ersättning som han och fraktföraren kan åläggas att utge inte överskrida de gränser som fraktföraren kan åberopa.

Bestämmelser om jämkning av skadeersättning finns i 10 kap. 3 §.

26 §

Mottages inskrivet resgods eller gods utan anmärkning, skall godset, där ej annat styrkes, anses avlämnat i oskadat skick och i överensstämmelse med befodringshandlingen.

Om skada eller minskning skall anmärkning göras hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten och senast, beträffande resgods, inom sju dagar samt, beträffande gods, inom fjorton dagar från mottagandet. Vid dröjsmål skall anmärkning framställas inom tjuguen dagar från den dag, då resgodset eller godset ställdes till mottagarens förfogande.

Anmärkning skall göras genom anteckning på befodringshandlingen eller eljest i skrift, avsänd inom tid som i andra stycket sägs.

När inte annat visas anses inskrivet resgods och gods som tas emot utan anmärkning vara oskadat och i överensstämmelse med transporthandlingen.

Skador och minskningar skall anmärkas hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten. Anmärkningen skall alltid göras senast inom sju dagar från mottagandet, när det gäller resgods, och senast inom fjorton dagar från mottagandet i fråga om annat gods. Dröjsmål skall anmärkas inom 21 dagar från den dag då resgodset eller godset ställdes till mottagarens förfogande.

Anmärkningar skall göras skriftligen, t. ex. genom anteckning på transporthandlingen. Görs anmärkningen i en särskild skrift räknas tidsfristerna från avsändandet av skriften.

27 §

Har ej anmärkning enligt 26 § framställts inom tid som där sägs, är rätten till talan mot fraktföraren förlorad, utan så är att han förfarit svikligen.

Om inte en anmärkning enligt 26 § har framställts i rätt tid, är rätten till talan mot fraktföraren förlorad. Detta gäller dock inte om fraktföraren har handlat svikligt.

28 §

Talan om ansvarighet enligt detta kapitel skall föras vid rätten i den ort, där fraktföraren har sitt hemvist, där hans huvudkontor eller det kontor finnes, genom vars medverkan avtalet slutits, eller ock på bestämelseorten.

Talan må icke föras annat än vid svensk domstol eller domstol i an-

Talan skall väckas vid rätten i den ort där

fraktföraren har sitt hemvist,

fraktförarens huvudkontor finns, eller

det kontor som medverkat vid avtalets tillkomst finns. Talan får också väckas vid rätten i bestämelseorten.

Talan får föras bara vid svenska domstolar eller vid domstolar i and-

Nuvarande lydelse

nan till Warszawakonventionen ansluten stat, med mindre enligt avtalet avgångsorten eller bestämmelseorten är belägen i stat som ej biträtt konventionen.

Föreslagen lydelse

ra stater som är anslutna till Warszawakonventionen. Detta gäller dock inte om avgångsorten eller bestämmelseorten ligger i en stat som inte har biträtt konventionen.

29 §

Väckes ej talan om ansvarighet inom två år från luftfartygets ankomst till bestämmelseorten eller från den dag, då det skolat anlända eller då befordringen avbröts, är rätten till talan förlorad.

Rätten till talan är förlorad om inte talan väcks inom två år från luftfartygets ankomst till bestämmelseorten, från den dag det skulle ha ankommit eller från den dag transporten avbröts.

30 §

Skall befordran, som enligt vad därom avtalats är att anse såsom en enhet, utföras av flera fraktförare var efter annan, är envar av dem, sedan han mottagit passageraren, det inskrivna resgodset eller godset, ansvarig för den del av befordringen, vars utförande ankommer på honom.

Vid befordran av inskrivet resgods eller gods må avsändaren jämväl hålla sig till den förste fraktföraren och den som äger utfå godset till den siste, ändå att förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet inträffat medan godset var i annan fraktförares vård. Äro två fraktförare ansvariga efter vad nu sagts, skola de svara en för båda och båda för en.

Har det avtalats att en transport skall anses som en enhet även om transporten skall delas upp på flera fraktförare, ansvarar varje fraktförare för sin del av transporten sedan han har tagit emot det som skall transporteras.

När transporten avser inskrivet resgods eller gods, får avsändaren hålla sig till den förste fraktföraren även om förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet har inträffat medan godset var i en annan fraktförares vård. Den som har rätt att få ut godset kan hålla sig till den siste. Om två fraktförare på grund av detta är ansvariga, svarar de solidriskt.

Befordran som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren**Transporter som utförs av andra än den avtalsslutande fraktföraren**

31 §

I fråga om befordran som helt eller delvis utföres av annan än den som genom befodringsavtalet åtagit sig befordringen (den avtalsslutande fraktföraren) äga 32–36 §§ tillämpning, om det ej visas att befordringen utförts utan den avtals-

I fråga om en transport som helt eller delvis utförs av någon annan än den avtalsslutande fraktföraren gäller 32–36 §§ om det inte visas att transporten utförs utan bemyndigande från denne. Bestämmelserna i 33, 35 och 36 §§ gäller dock bara i

Nuvarande lydelse

slutande fraktförarens bemyndigande. Bestämmelserna i 33, 35 och 36 §§ tillämpas dock endast i fråga om den del av beföringen som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren.

32 §

Både den avtalsslutande fraktföraren och den som utför beföringen anses vid tillämpning av detta kapitel som fraktförare, den förre i fråga om hela beföringen och den senare i fråga om den del av beföringen som han utför.

33 §

Vid tillämpning av bestämmelserna om fraktförarens ansvarighet jämföras vardera fraktföraren och hans folk med den andre fraktförarens folk. Detta medför dock icke att ansvarigheten för den som utför beföringen i den avtalsslutande fraktförarens ställe överskrider de i 22 § angivna gränserna.

Har den avtalsslutande fraktföraren åtagit sig längre gående förpliktelser än som följer av detta kapitel eller har passagerare eller avsändare enligt 22 § andra stycket särskilt uppgivit det intresse som är förbundet med beföringen, är den som utför beföringen i den avtalsslutande fraktförarens ställe icke utan eget godkännande bunden härav.

34 §

Anvisning eller anmärkning, som enligt bestämmelse i detta kapitel tillställs den ene fraktföraren, äger verkan även mot den andre. Sådan order som avses i 12 § äger dock verkan endast om den tillställs den avtalsslutande fraktföraren.

Föreslagen lydelse

fråga om de delar av transporten som utföres av den andre.

Den avtalsslutande fraktföraren anses som fraktförare för hela transporten. Den som utför transporten anses som fraktförare i fråga om den del av transporten som han utför.

Vid tillämpningen av bestämmelserna om fraktförarens ansvar jämföras vardera fraktföraren, hans anställda och de som han har anlitat med den andre fraktförarens anställda och dem som denne har anlitat. Detta medför dock inte att svaret för den som utför transporten i den avtalsslutande fraktförarens ställe överskrider gränserna i 22 §.

Om den avtalsslutande fraktföraren har åtagit sig förpliktelser utöver bestämmelserna i detta kapitel är den som utför transporten i hans ställe inte bunden av detta utan sitt eget godkännande. Detsamma gäller om en passagerare eller en avsändare i enlighet med 22 § andra stycket särskilt har angett det intresse som är knutet till transporten.

Anvisningar eller anmärkningar som enligt detta kapitel tillställs den ene fraktföraren gäller också mot den andre. En order enligt 12 § gäller dock bara om den ges till den avtalsslutande fraktföraren.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

35 §

Vad de båda fraktförarna och deras folk kunna förpliktas att sammanlagt utgiva i ersättning må icke överskrida det högsta ersättningsbelopp som någon av fraktförarna kan åläggas att utgiva. Varje skadeståndsskyldig är ansvarig endast intill den gräns som är tillämplig för honom.

Den sammanlagda ersättning som de båda fraktförarna, deras anställda och de som fraktförarna har anlitat kan åläggas att utge får inte överskrida det högsta belopp som gäller för någon av fraktförarna. Var och en ansvarar bara upp till den gräns som gäller för honom.

36 §

Talan om ansvarighet får, vare sig den riktas mot båda fraktförarna eller en av dem, föras vid domstol som enligt 28 § är behörig vid talan mot någon av fraktförarna.

Talan mot endera av eller båda fraktförarna får föras vid en domstol som enligt 28 § är behörig vid talan mot någon av dem.

Sammansatt befordran**Sammansatta transporter**

37 §

Där befordran skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med annat befodringsmedel, gälla bestämmelserna i detta kapitel allenast beträffande luftbefordringen.

Villkor, som avser befordringen med annat befodringsmedel, må intagas i luftbefodringshandlingen.

När en transport skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med andra transportmedel gäller bestämmelserna i detta kapitel bara lufttransporten.

Villkor för den andra delen av transporten får tas in i lufttransportehandlingen.

Övriga bestämmelser

38 §

Göres i befodringsavtal eller eljest innan skada timat, med avvikelse från vad i detta kapitel stadgas, förbehåll om tillämplig lag eller om domstols behörighet, är förbehållet utan verkan.

Skiljeavtal i fråga om befodraren av gods, vilket träffats innan skada timat, gäller utan hinder av bestämmelsen i första stycket, om skiljemannaförfarandet skall äga rum inom en i 28 § avsedd domstols domvärjo och tvistefrågan, i den mån Warszawakonventionen och Guadalajarakonventionen äro tillämpliga därpå, skall prövas enligt konventionernas bestämmelser.

Förbehåll om tillämplig lag eller domstols behörighet som avviker från bestämmelserna i detta kapitel är ogiltiga om de görs innan någon skada har inträffat.

Ett skiljeavtal i fråga om gods-transporter gäller dock alltid om skiljemannaförfarandet skall äga rum inom en behörig domstols domvärjo och om tvisten, i den mån Warszawakonventionen och Guadalajarakonventionen gäller, skall prövas enligt konventionernas bestämmelser.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

39 §

I fråga om befodringshandling som utfärdats utom riket eller som avser internationell befodran skall i 3 § första stycket under c), 4 § första stycket under c) eller 8 § under c) stadgad fordran å meddelande anses uppfylld, när handlingen innehåller uppgift om att befodringen kan vara underkastad Warszawakonventionen och att denna i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i de fall, som angivas i det lagrum varom fråga är.

Är vid internationell luftbefodran den avtalade avgångsorten eller bestämmelseorten belägen i stat som icke biträtt Warszawakonventionen, äger fraktföraren, ändå att befodringshandlingen icke innehåller meddelande som avses i första stycket. åberopa sådan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 §.

I fråga om transporthandlingar som utfärdas utom riket eller som gäller internationella transporter är kravet på meddelande enligt 3 § första stycket c), 4 § första stycket c) eller 8 § c) uppfyllt om handlingen innehåller uppgifter om att Warszawakonventionen kan gälla för transporten och att denna konvention i regel begränsar fraktförarens ansvar i de fall som anges i dessa stadganden.

Om den avtalade avgångsorten eller bestämmelseorten vid en internationell lufttransport ligger i en stat som inte har biträtt Warszawakonventionen får fraktföraren åberopa ansvarsbegränsningen enligt 22 § även om transporthandlingen inte innehåller ett meddelande enligt första stycket.

40 §

Såvitt angår inrikes luftbefodran, vid vilken mellanlandning utom riket ej avses skola åga rum, äger regeringen meddela bestämmelser, avvikande från vad i 3, 4, 8 och 9 §§ stadgas angående biljett, resgodsbevis och flygfraktsedel.

Regeringen får meddela bestämmelser som avviker från 3, 4, 8 och 9 §§ för inrikes lufttransporter där luftfartyget inte skall mellanlanda utom riket.

41 §

Har stat, då den biträdde den i Warszawa den 12 oktober 1929 avslutade konventionen om internationell luftbefodran, avgivit förklaring som avses i tilläggsprotokollet till samma konvention, skola bestämmelserna i detta kapitel ej åga tillämpning å internationell luftbefodran, som utföres omedelbart av den staten eller av territorium för vars utländska angelägenheter den staten svarar.

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte i fråga om sådana internationella lufttransporter som utföres direkt av en viss stat om denna stat, när den biträdde den konvention som undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929, lämnade en sådan förklaring som avses i tilläggsprotokollet till konventionen. Detsamma gäller om transporten utföres av ett territorium, för vars utländska angelägenheter en sådan stat svarar.

Såframt en till den reviderade konventionen ansluten stat förklarat, att konventionen icke skall gäl-

Under förutsättning att en stat som har biträtt Warszawakonventionen har lämnat en förklaring om

Nuvarande lydelse

la luftbefordran, som utföres för dess militära myndigheter ombord å luftfartyg vilka äro registrerade i den staten och vilkas hela lastförmåga reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning, skola bestämmelserna i detta kapitel ej heller äga tillämpning å sådan befordran.

Föreslagen lydelse

det, gäller bestämmelserna i detta kapitel inte heller i fråga om en lufttransport som utföres för den statens militära myndigheter med ett luftfartyg som är registrerat i den staten, om fartygets hela lastförmåga har reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning.

10 KAP.**Om ansvarighet för skada i följd av luftfart****Ansvaret för skador genom luftfart**

1 §

Om ansvarighet för skada, som i följd av luftfartygs begagnande i luftfart tillfogas person eller egendom som icke befordras med fartyget, stadgas i lagen angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

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 §

För ansvarighet för skada som avses i 1 § skall, där regeringen så förordnar, finnas försäkring eller motsvarande säkerhet som regeringen bestämmer.

Om regeringen föreskriver det skall det finnas en trafikförsäkring för ansvaret enligt 1 §. Försäkringen kan ersättas av någon motsvarande säkerhet som regeringen bestämmer.

3 §

Är någon, vilken förrättar tjänst å luftfartyg, pliktig att ersätta skada som i följd av luftfart uppkommit genom hans fel eller försummelse i tjänsten, äger rätten att, med hänsyn till felets eller försummelsens lindriga beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt, nedsätta ersättningen efter vad som prövas skäligt. Vad sålunda stadgats skall äga motsvarande tillämpning beträffande den som inom markorganisationen eller eljest, an-

Om någon som tjänstgör på luftfartyg skall utge ersättning för skador genom luftfart som har uppkommit på grund av hans 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

Nuvarande lydelse

norstädes än å luftfartyg, förrättar tjänst varav trafiksäkerheten är beroende. I fråga om skadeståndsansvaret för den som är arbetstagare gäller dock 4 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207).

Föreslagen lydelse

för arbetstagare gäller 4 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207).

11 KAP.**Om flygräddningstjänst och bärgning samt om undersökning av luftfartsolyckor****Flygräddningstjänst, bärgning och undersökning av luftfartsolyckor****Flygräddningstjänst**

1 §

Föreskrifter angående åtgärder, då luftfartyg är saknat, förolyckat eller nödställt eller fara hotar lufttrafiken (*flygräddningstjänst*) meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

Regeringen må ålägga ägare eller innehavare av luftfartyg samt dem som göra tjänst å sådant fartyg eller vid flygplats eller annan anläggning för luftfarten skyldighet att medverka i flygräddningstjänsten, så ock meddela bestämmelser om ersättning av allmänna medel för sådan medverkan. I fråga om ersättning vid personskada gäller lagen (1977: 265) om statligt personskadeskydd och lagen (1977: 266) om statlig ersättning vid ideell skada.

Med *flygräddningstjänst* avses verksamhet för undsättning av luftfartyg som saknas, har förolyckats eller befinner sig i nöd och annan räddningsverksamhet när någon fara hotar lufttrafiken. Den myndighet regeringen bestämmer leder flygräddningstjänsten. Om regeringen bestämmer det får myndigheten överlåta åt andra att leda flygräddningstjänsten.

Regeringen kan ålägga ett luftfartygs ägare eller innehavare och dem som tjänstgör på luftfartyg eller vid flygplatser eller andra anläggningar för luftfarten att delta i flygräddningstjänsten. Regeringen kan också meddela bestämmelser 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.

Bärgning

2 §

Den som bärgar förolyckat eller nödställt luftfartyg eller ombordvarande gods eller något, som hört

Den som bärgar ett luftfartyg som har förolyckats eller befinner sig i nöd och alla som medverkar

Nuvarande lydelse

till sådant fartyg eller gods, så ock envar som medverkar vid bärgningen har rätt att, vare sig bärgningen ägt rum till sjöss, på land eller i luften, få bärgarlön i enlighet med de grunder, som jämlikt 225–227 §§ sjölagen gälla vid bärgning av fartyg och gods. Till andel i lön som skall utgå för bärgningen vare ock den berättigad, vilken under den nöd som föranlett bärgningen räddat människor från fartyget eller medverkat vid deras räddning. Har någon eljest för bevarande av luftfartyg eller gods vidkänts särskilda kostnader, som varit oundgängliga för bevarandet av fartyget eller godset, varde ock dessa honom ersatta.

Har gods eller något, som hört till gods, bärgats eller bevarats, hafte ägaren med det bärgade eller bevarade, men svare ej personligen.

Rätt till bärgarlön skall icke tillkomma den som medverkat vid bärgningsföretag trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, ägare eller innehavare. Vad sålunda stadgats skall äga motsvarande tillämpning beträffande kostnader för bevarande av fartyg och gods.

Borgenär, som har fordran å bärgarlön eller å ersättning för kostnader som avses i 2 §, njute i fartyget eller godset luftpanträtt med förmånsrätt enligt 4 § förmånsrättslagen (1970:979), såframt bärgarlönen eller ersättningen hänför sig till åtgärder vilka slutförts här i riket.

I första stycket avsedda fordringar skola, var i förhållande till fordringens belopp, njuta lika rätt om de härröra av samma händelse; eljest skall yngre fordran äga företräde framför äldre.

Utan borgenärens samtycke må

Föreslagen lydelse

vid bärgningen har rätt till bärgarlön. Detsamma gäller vid bärgning av gods ombord på ett sådant fartyg eller av något som hör till fartyget eller godset. I fråga om bärgarlönen gäller bestämmelserna i 225–227 §§ sjölagen (1891 nr 35 s. 1). Den som i en sådan nödsituation räddar människor från fartyget 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, skall också ersättas om kostnaderna har varit nödvändiga.

Om gods eller något som hör till gods har bärgats eller bevarats svarar ägaren inte personligen utan endast med det som har bärgats eller bevarats.

Den som deltar i en bärgning trots ett uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, ägare eller innehavare har inte rätt till bärgarlön. Detsamma gäller i fråga om ersättning för kostnader för bevarande av fartyg och gods.

3 §

Den som har en fordran på bärgarlön eller ersättning för kostnader enligt 2 § (borgenären) har luftpanträtt i fartyget eller godset med förmånsrätt enligt 4 § 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 skall få läm-

Nuvarande lydelse

icke, innan betalning för dennes fordran guldits eller säkerhet därför blivit ställd, luftfartyget lämna det ställe, där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet slutfördes, eller godset av ägaren tagas i besittning.

4 §

Luftpanträtt omfattar ej ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på luftfartyget eller godset.

5 §

Försäljes luftfartyg eller gods efter utmätning eller under konkurs i den ordning som för försäljning av utmätt sådan egendom är stadgad, upphöre luftpanträtten i fartyget eller godset, men borgenären äge få del i köpeskillingen enligt vad där- om är särskilt stadgat.

Lossas gods, som häftar för fordran, till avsändares eller lastemottagares förfogande, upphöre luftpanträtten i godset. Utlämnas godset utan borgenärens tillstånd, vare den som mottager godset med kunskap om fordringen ansvarig för denna, dock icke utöver det värde godset hade vid lossningen.

6 §

Luftpanträtt i luftfartyg, som är registrerat här i riket, upphöre efter tre månader från det åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av fartyget avslutades, såvida icke inom nämnda tid borgenärens anspråk på panträtt blivit anmält till inskrivningsdomaren för anteckning i inskrivningsboken för luftfartyg samt dessutom överenskommelse träffats om panträttens belopp eller talan om panträtten väckts i laga ordning.

Är fartyget registrerat i främmande stat, som biträtt den i Genève

Föreslagen lydelse

na den plats där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades och för att ägaren skall få ta godset i besittning, krävs att borgenärerna medger detta om de inte har fått betalt för sina fordringar eller säkerhet har ställts för betalningarna.

Luftpanträtten omfattar inte den ersättning för skador på luftfartyg eller gods som utgår på grund av försäkring eller av andra skäl.

Luftpanträtten upphör om luftfartyget eller godset säljs efter utmätning eller under konkurs på det sätt som är föreskrivet i utsökningsbalken. Borgenärerna har dock rätt till del i köpeskillingen i enlighet med särskilda bestämmelser.

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 kände till denna. Han svarar dock inte för mera än det värde som godset hade vid lossningen.

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

Bestämmelserna i första stycket gäller också om fartyget är regis-

Nuvarande lydelse

den 19 juni 1948 avslutade konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, vare lag som i första stycket sägs, med iakttagande av att anmälan skall ske hos den myndighet som för inskrivningsboken för fartyget.

I fall då fartyget icke är registrerat eller då det är registrerat i annan främmande stat än i andra stycket sägs, upphøre luftpanträtten i fartyget efter ett år från det åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades, såframt ej inom nämnda tid överenskommelse träffats om panträttens belopp eller talan om panträtten väckts i laga ordning.

Föreslagen lydelse

trerat i en annan stat som har biträtt Genèvekonventionen. Borgenärens anspråk på panträtt skall då anmälas hos den myndighet som för inskrivningsboken för fartyget.

Om fartyget inte är registrerat eller om det är registrerat i en annan främmande stat än som anges i andra stycket upphör luftpanträtten efter ett år från den dag åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av fartyget 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

7 §

Inträffar vid luftfartygs nyttjande olyckshändelse, som medför att någon avlider eller får allvarlig kroppsskada eller att betydande skada uppstår å fartyget eller egendom som icke befordras därmed, skall undersökning verkställas angående olyckshändelsen och dess orsaker samt uppkomna skador.

När allvarlig fara för sådan olyckshändelse förelegat eller något inträffat som tyder på väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen, skall ock undersökning äga rum.

Inträffar det en olyckshändelse vid användningen av ett luftfartyg och medför olyckan att någon avlider, att någon blir allvarligt skadad, att fartyget får betydande skador, att egendom som inte transporteras med fartyget får betydande skador eller att fartyget är oåtkomligt, skall det göras en undersökning om olyckshändelsen, dess orsaker och de uppkomna skadorna.

Detsamma gäller om det har funnits någon allvarlig fara för att en sådan olycka skulle inträffa, om något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen, eller om ett luftfartyg har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas.

8 §

Undersökning varom i 7 § sägs skall verkställas av den myndighet regeringen bestämmer.

En undersökning enligt 7 § skall göras av den myndighet som regeringen föreskriver. Om regeringen bestämmer det får myndigheten överlåta åt andra att göra undersökningen.

Nuvarande lydelse

Vid undersökningen skall erforderlig operativ, teknisk och juridisk sakkunskap vara företrädd.

9 §⁹

10 §

På sätt regeringen förordnar skall den myndighet som undersöker olyckan underrätta dem saken kan angå samt bereda dem tillfälle att anföra vad de akta nödigt till bevakande av sin rätt. De äga, såvitt det kan ske utan men för utredningen, närvara vid undersökning å olycksplatsen samt eljest vid utredningsarbetet.

Undersökning skall utföras i samråd med polismyndighet eller åklagare, som i saken leder förundersökning jämlikt 23 kap. rättegångsbalken.

I avvaktan på att undersökningen inleds skall luftfartsverket att i samråd med polismyndighet eller på annat lämpligt sätt företaga de åtgärder för säkerställande av utredningen, som finnas nödiga och icke utan våda kunna uppskjutas.

12 §

Den myndighet som undersöker olyckan må hålla förhör med envar som antages kunna lämna upplysning av betydelse för utredningen samt granska föremål som kan antagas äga sådan betydelse.

Såframt undersökningen finnes eljest icke kunna behörigen fullföljas, må myndigheten påkalla utredning genom polismyndighet. Vid sådan utredning skall vad i 23 kap. rättegångsbalken är stadgat gälla i tillämpliga delar; tvångsmedel som avses i 24–28 kap. rättegångsbalken må dock användas allenast i den mån anledning förekommer att brott som hör under allmänt åtal förövats.

⁹ Paragrafen upphävd genom 1978: 232.

Föreslagen lydelse

Nödvändig operativ, teknisk och juridisk sakkunskap skall vara företrädd vid undersökningen.

Den myndighet som undersöker olyckan skall underrätta dem som kan vara berörda och bereda dem tillfälle att yttra sig. De har rätt att närvara vid undersökningen på olycksplatsen och vid utredningsarbetet i övrigt om så kan ske utan men för utredningen.

Undersökningen skall ske i samråd med den som enligt 23 kap. rättegångsbalken leder förundersökning av det inträffade.

I avvaktan på att undersökningen inleds skall luftfartsverket vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa utredningen och som inte kan uppskjutas.

Den myndighet som undersöker olyckan får hålla förhör med den som antas kunna ge upplysningar av betydelse för utredningen. Myndigheten får också granska de föremål som kan antas vara av sådan betydelse.

Myndigheten får begära att polismyndigheten biträder vid utredningen om undersökningen inte kan fullföljas på annat sätt. Bestämmelserna i 23 kap. rättegångsbalken gäller i fråga om en sådan utredning. Tvångsmedel enligt 24–28 kap. rättegångsbalken får dock användas bara om det finns anledning att anta att det har begåtts ett brott som lyder under allmänt åtal.

Nuvarande lydelse

Finner den myndighet som undersöker olyckan nödigt att vittne eller sakkunnig höres vid domstol eller att föreläggande meddelas någon att såsom bevis tillhandahålla skriftlig handling eller föremål, må myndigheten göra framställning därom hos den allmänna underrätt, inom vars område händelsen timat eller den vistas som skall höras eller åtgärden eljest angår. Rätten skall anställa förhör eller meddela föreläggande, därest laga hinder ej möter. Angående åtgärd som nu sagts skall i tillämpliga delar gälla vad som är stadgat om bevisupptagning i rättegång utom huvudförhandling.

Föreslagen lydelse

Myndigheten kan begära att vittnen eller sakkunniga hörs vid domstol eller att någon föreläggs att tillhandahålla handlingar eller föremål som bevis. En sådan begäran skall göras hos den tingsrätt, inom vars område olyckan har skett eller den person som berörs av begäran vistas. Om något laga hinder inte möter skall rätten hålla förhör eller meddela föreläggande. Därvid gäller bestämmelserna om bevisupptagning utom huvudförhandling.

13 §

Anträffas luftfartyg eller gods, som befordrats med luftfartyg, eller något, som hör till sådant fartyg eller gods, och förekommer anledning antaga att luftfartsolycka timat, må vad som anträffats icke avlägsnas eller rubbas utan tillstånd av polismyndighet eller den myndighet som undersöker olyckan, med mindre det sker för att rädda människoliv eller eljest synnerliga skäl äro därtill.

Har någon tillvaratagit egendom som avses i första stycket, skall anmälan därom ofördröjligen göras hos myndighet som avses i första stycket. Myndigheten äger omhändertaga egendomen när det finnes påkallat.

Om det finns anledning att anta att en luftfartsolycka har inträffat, får luftfartyget, det gods som har transporterats med fartyget och det som hör till fartyget eller godset inte rubbas utan tillstånd av polismyndigheten eller den myndighet som undersöker olyckan. Detta gäller dock inte om åtgärden sker för att rädda människoliv eller om det i övrigt finns synnerliga skäl.

Den som har tillvaratagit egendom som avses i första stycket skall genast anmäla det till polismyndigheten eller den myndighet som undersöker olyckan. Om det behövs får myndigheten omhänderta egendomen.

12 KAP.**Särskilda bestämmelser**

1 §

Förekommer, då luftfärd skall anträdas, anledning antaga att luftfartyg icke är luftvärdigt eller behörigen bemannat eller att eljest för

Luftfartsverket eller den som verket utser får hindra ett luftfartygs avgång om det kan antas att sådana villkor för färden som anges

Nuvarande lydelse

sådan färd i denna lag eller med stöd därav fastställda villkor ej äro uppfyllda, må luftfärden förbjudas och fartyget hindras att avgå. Beslut härom meddelas av luftfartsverket eller av den som erhållit verkets bemyndigande därtill. I sistnämnda fall skall beslutet omedelbart underställas verkets prövning.

2 §

Innehavaren av allmän flygplats må hindra luftfartyg att lämna flygplatsen innan avgifter, som enligt 6 kap. 13 § skola utgå med anledning av fartygets senaste ankomst, uppehåll och avgång, blivit guldna eller säkerhet ställts.

Regeringen äger förordna, att vad i första stycket sägs ej skall gälla internationell fart som regeringen bestämmer.

3 §¹⁰

Angående frihet från kvarstad för vissa luftfartyg är särskilt stadgat.

Föreslagen lydelse

i denna lag eller som har fastställts med stöd av lagen inte är uppfyllda. Om någon annan än luftfartsverket har meddelat beslutet, skall beslutet genast anmälas till verket och prövas av detta.

Innehavaren av en allmän flygplats får hindra ett luftfartygs avgång om de avgifter enligt 6 kap. 13 § som avser fartygets senaste ankomst, uppehåll och avgång inte har betalats och säkerhet inte har ställts.

Regeringen får förordna att detta inte skall gälla i fråga om viss internationell luftfart.

4 §

Regeringen förordnar efter vilka grunder avgifter och övriga kostnader för förrättningar enligt denna lag skola bestämmas.

Sådan kostnad må, när den är förfallen till betalning, uttagas genom utmätning utan föregående dom eller utslag.

5 §

Om innehav och nyttjande av radioanläggning och radiomottagningsapparat å luftfartyg eller inom markorganisationen stadgas särskilt.

Det finns särskilda bestämmelser om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg.

Regeringen fastställer grunderna för bestämmande av avgifter och övriga kostnader för förrättningar enligt denna lag.

Kostnader som är förfallna till betalning får tas ut genom utmätning utan föregående dom, utslag eller beslut.

Det finns särskilda bestämmelser om innehav och användning av radioanläggningar ombord på luftfartyg och inom markorganisationen.

¹⁰ Senaste lydelse 1981: 811.

13 KAP.

Ansvarsbestämmelser

Ansvarsbestämmelser m. m.

Ansvar

1 §

Överträder någon förbud enligt 1 kap. 2 a § eller villkor vid medgivande enligt detta lagrum eller förbud eller föreskrift som regeringen meddelat med stöd av 1 kap. 3 §, dömes till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till dagsböter.

Överträdelse av förbud eller föreskrift som eljest meddelats med stöd av 1 kap. 3 § straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Till fängelse i högst två år döms den som vid tjänstgöring ombord på luftfartyg är så påverkad av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande medel som anges i 5 kap. 10 §. Detsamma gäller i fråga om dem som utövar de tjänster som anges i 6 kap. 16 §.

Om brottet är ringa döms till böter, dock lägst tjugofem dagsböter.

2 §

Lämnar någon oriktig uppgift vid ansökan om luftfartygs införande i luftfartygsregistret eller antecknande i bihanget till registret eller vid annan ansökan eller anmälan enligt 2 kap., straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Framför någon luftfartyg, som är märkt med oriktig nationalitets- och registreringsbeteckning eller eljest saknar i denna lag eller med stöd därav föreskrivna märken, dömes till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till dagsböter.

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som

1. bryter mot 1 kap. 2 a § första stycket eller mot villkor som har meddelats enligt 1 kap. 2 a § andra stycket,

2. bryter mot sådana förbud eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 3 §,

3. lämnar oriktiga uppgifter vid ansökan eller anmälan enligt 2 kap.,

4. framför luftfartyg i strid med 2 kap. 16 § eller föreskrifter som har meddelats med stöd därav,

5. bryter mot 3 kap. 1 § första stycket eller 4 kap. 1 eller 3 §.

6. vid tjänstgöring ombord på luftfartyg vägrar att följa befälhavarens order,

7. bryter mot 5 kap. 7 §, 6 kap. 4 § eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 8 § första stycket,

8. upplåter eller driver en anläggning i strid med 6 kap. 9 § första stycket.

9. bryter mot 6 kap. 15 § första stycket.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

10. utövar luftfart utan tillstånd enligt 7 kap.,

11. vid utövande av luftfart åsidosätter de villkor som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 § första stycket eller 7 kap. 6 § första stycket,

12. bryter mot trafikföreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. 1 eller 2 §,

13. underlåter att landa enligt 8 kap. 3 §,

14. bryter mot 8 kap. 4 § första, andra eller fjärde stycket, eller

15. använder ett luftfartyg vid luftfart utan föreskriven försäkring eller säkerhet enligt 10 kap. 2 §.

3 §

Nyttjas luftfartyg utan lov till luftfart, ehuru det saknar luftvärdighetsbevis eller miljövårdighetsbevis eller eljest icke är luftvärdigt eller miljövårdigt enligt vad i 3 kap. sägs, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Samma lag vare, om luftfartyg utan lov nyttjas till luftfart ehuru det icke är bemannat enligt vad i 4 kap. sägs.

Till böter döms den som

1. uppsåtligen lämnar oriktiga uppgifter i ärenden som rör innehav av certifikat eller behörighetsbevis eller frågor om annan behörighet eller vid prov, kontroller eller annan tillsyn över behörigheten,

2. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 20 § första och andra styckena eller 6 kap. 15 § tredje och fjärde styckena,

3. utför passagerartransporter utan att det i biljetter eller standardvillkor finns sådana utfästelser som anges i 9 kap. 22 § första stycket, eller

4. bryter mot 11 kap. 13 §.

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

4 §

Den som å luftfartyg förrättar tjänst varom i 4 kap. 4 § sägs utan att hava erforderligt luftfartscertifikat, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Till samma straff dömes den som utan att hava erforderligt certifikat förrättat tjänst som avses i 6 kap. 15 §.

Om en gärning har skett av ringa oaksamhet eller om den är belagd med straff i brottsbalken, skall den inte föranleda ansvar enligt denna lag.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***Förverkande**

5 §

Sätter sig någon som gör tjänst å luftfartyg upp mot befälhavaren och vägrar honom lydnad, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Till samma straff dömes befälhavare som försummar att, när luftfartyg är i nöd, göra vad på honom ankommer enligt 5 kap. 7 §.

Om ägaren eller någon som är i hans ställe uppsätligen begär eller medverkar till en sådan gärning som anges i 1 § första stycket 1 eller 2, kan 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 obilligt. Om fartyget inte finns i behåll kan värdet förklaras förverkat.

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

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller också i fråga om sådant gods som avses i 8 kap. 4 § första och andra styckena om dess ägare eller någon som är i ägarens ställe begär eller medverkar till en sådan gärning som anges i 2 § 14.

Behörig domstol

6 §

Den som vid förande av luftfartyg eller utövning av annan tjänst ombord eller vid utövning av tjänst som avses i 6 kap. 16 § varit så påverkad av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen som i 5 kap. 10 § sägs, dömes till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till dagsböter, dock ej under tjugufem.

Första domstol i mål om ansvar för brott enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen är de tingsrätter som är sjörättsdomstolar. Detta gäller även om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

I fråga om domstolarnas behörighet att uppta målen gäller rättegångsbalkens regler om laga domstol i brottmål. Om det inte finns någon sjörättsdomstol i den ort där talan skall väckas enligt dessa regler är den närmaste sjörättsdomstolen behörig.

7 §¹¹

Inrättar eller driver någon utan erforderligt tillstånd flygplats eller

¹¹ Paragrafen upphävd genom denna lag.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

annan anläggning som avses i 6 kap. eller upplåter eller driver någon sådan anläggning utan att den är godkänd, där det kräves, straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff dömes den som utövar luftfart utan att hava tillstånd enligt 7 kap. eller med åsidosättande av villkor som meddelats med stöd av 7 kap. 4 §.

8 §¹²

Åsidosätter någon vid utövning av tjänst å luftfartyg eller eljest trafikföreskrift som meddelats med stöd av 8 kap. 1 eller 2 §. eller underlåter någon att landa enligt vad i 8 kap. 3 § sägs, straffes med dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Samma lag vare, om krigsmateriel eller annat gods befordras med luftfartyg i strid mot 8 kap. 4 § första eller andra stycket eller föreskrift som meddelats med stöd därav.

9 §¹²

Nyttjas luftfartyg till luftfart utan att enligt 10 kap. 2 § föreskriven försäkring eller säkerhet finnes, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Den som utför passagerarbefordran utan att i biljett eller standardvillkor för befordran intaga utfästelse som föreskrives i 9 kap. 22 § första stycket, dömes till dagsböter.

10 §¹²

Försummar någon, i annat hänseende än förut sagts, vad enligt 1–6 eller 8 kap. åligger honom, straffes med dagsböter.

Samma lag vare, där någon bryter mot vad i 11 kap. 13 § sägs.

¹² Paragrafen upphävd genom denna lag.

*Nuvarande lydelse**Förelagen lydelse*11 §¹³

Straff enligt denna lag må ej ådömas, där gärningen skett av oaktsamhet som var ringa.

12 §¹³

Till straff enligt denna lag må ej dömas för gärning, som är särskilt belagd med straff i brottsbalken.

13 §¹³

Förövar ägaren av luftfartyg eller någon som är i hans ställe uppsåtliga gärning varom i 1 § första stycket sägs eller medverkar därtill, må luftfartyget förklaras förverkat till kronan, såframt det är påkallat till förebyggande av brott eller eljest särskilda skäl föreligga och det ej är uppenbart obilligt; finnes fartyget ej i behåll, må i stället värdet förklaras förverkat. Vad nu sagts gälle dock ej mot den som i god tro förvärvat fartyget eller särskild rätt därtill.

Bestämmelserna i första stycket skola i tillämpliga delar gälla jämväl krigsmateriel och gods som avses i 8 kap. 4 § andra stycket, såframt ägaren därav eller någon som är i hans ställe förövar gärning som i 8 § andra stycket i detta kapitel sägs eller medverkar därtill.

14 KAP.**Vissa bestämmelser om lagens tillämpning****Lagens tillämpning, bemyndiganden och definitioner**

1 §

I fråga om luftfartyg som icke hava förare ombord eller som framdrivas annorledes än med motor eller eljest äro av särskild beskaffen-

I fråga om luftfartyg som inte har någon förare ombord, inte är motordrivna eller i övrigt är av särskild beskaffenhet får regeringen eller

¹³ Paragrafen upphävd genom denna lag.

Nuvarande lydelse

het äger regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket att, där hinder ej möter av hänsyn till trafiksäkerheten eller det allmänna, medgiva undantag från vad i 2–8 kap. stadgas, så ock meddela de särskilda föreskrifter som finnas erforderliga.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger ock meddela föreskrifter om sådana för rörelse i luften inrättade föremål, som icke äro att hänföra till luftfartyg.

Talan mot sådant luftfartsverkets beslut i särskilt fall enligt denna lag eller med stöd därav meddelade föreskrifter, som rör certifikat eller behörighetsbevis för personal inom luftfarten, medgivande att utan certifikat göra tjänst å luftfartyg, registrering av luftfartyg eller förbud mot luftfartygs avgång, föres hos kammarrätten genom besvär.

Mot annat beslut av luftfartsverket enligt denna lag föres talan hos regeringen genom besvär.

Beslut, som avses i denna paragraf, skall omedelbart lända till efterrättelse, om ej annorlunda förordnas.

Föreslagen lydelse

den myndighet regeringen bestämmer meddela de särskilda föreskrifter som behövs och föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i 2–8 kap. Om regeringen bestämmer det, får myndigheten uppdra åt andra att meddela föreskrifterna. Föreskrifter och undantag får inte utformas så att de strider mot trafiksäkerhetens eller det allmännas intresse.

I fråga om sådana föremål som är inrättade för rörelse i luften men som inte är att anse som luftfartyg gäller de föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

2 §

Besvär över luftfartsverkets beslut enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen förs

i frågor som rör elevtillstånd, certifikat, behörighetsbevis och tillstånd att tjänstgöra på luftfartyg utan certifikat hos den länsrätt regeringen bestämmer,

i frågor som rör registrering av luftfartyg eller förbud för luftfartyg att avgå hos kammarrätten, och

i övriga frågor hos regeringen.

Beslut som avses i denna paragraf gäller omedelbart om inte annat förordnas.

3 §

Närmare föreskrifter rörande tillämpningen av denna lag meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag.

Om regeringen bestämmer det får myndigheten uppdra åt andra att meddela föreskrifterna.

4 §

Regeringen må bestämma, att vad i denna lag sägs om luftfartsverket skall i ett eller flera hänseen-

Är Sverige i krig eller krigsfara får regeringen föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från be-

Nuvarande lydelse

den i stället gälla annan myndighet som regeringen förordnar.

Föreslagen lydelse

stämmelserna i denna lag, i föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag och i andra lagar och författningar av betydelse för luftfarten. Regeringen får därvid 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 skall föreskrifterna underställas riksdagens prövning inom en månad efter utfärdandet. Om någon sådan underställning inte sker eller om föreskrifterna inte godkänns av riksdagen inom två månader från underställningen, upphör föreskrifterna att gälla.

5 §

Vid tillämpningen av denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen avses

med *Chicagokonventionen* den konvention angående internationell civil luftfart som avslutades i Chicago den 7 december 1944,

med *Genèvekonventionen* den konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg som avslutades i Genève den 19 juni 1948,

med *Warszawakonventionen* den konvention om internationell luftbefordran som undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929 och reviderades genom det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet, och

med *Guadalajarakonventionen* den konvention om internationell luftbefordran som utförs av annan än den avtalsslutande fraktföraren, som undertecknades i Guadalajara den 18 september 1961.

ANDRA AVDELNINGEN

Om militär luftfart och annan
luftfart för statsändamålMilitär luftfart och annan luft-
fart för statsändamål

15 KAP.

1 §

I fråga om luftfart med svenska militära luftfartyg samt om militära flygplatser och annan militär markorganisation meddelas, i de ämnen i vilka beträffande civil luftfart stadganden äro givna i denna lag, bestämmelser av regeringen eller den regeringen bemyndigar.

Vad i 9 kap. och 10 kap. 3 § även-
som 11 kap. 2 § första och tredje
styckena samt 13 § är stadgat med
avseende å civil luftfart skall dock
gälla jämväl i fall som avses i första
stycket.

Bestämmelserna i 9 kap., 10 kap.
3 §, 11 kap. 2 § andra och tredje
styckena och 13 § gäller även i fråga
om luftfart med svenska militära
luftfartyg och i fråga om den militä-
ra markorganisationen.

Regeringen eller den myndighet
regeringen bestämmer meddelar i
övrigt bestämmelser för den militä-
ra luftfarten i de ämnen som anges i
den första avdelningen.

2 §

Beträffande luftfart med svenska
luftfartyg, som utan att vara militä-
ra nyttjas uteslutande för statsända-
mål och icke för affärsdrift, gäller
vad i denna lag, med undantag av
11 kap. 3–6 §§, är stadgat om civil
luftfart.

Regeringen eller den regeringen
bemyndigar äger i fråga om luftfar-
tyg som avses i första stycket med-
giva ytterligare undantag från vad
som enligt denna lag gäller om civil
luftfart, dock icke såvitt angår de i
1 § andra stycket angivna lagrum-
men, så ock meddela de särskilda
föreskrifter som finnas erforderliga.

Bestämmelserna i denna lag
utom 11 kap. 3–6 §§ gäller även i
fråga om luftfart med svenska luft-
fartyg, som utan att vara militära
används endast för statsändamål
och inte för affärsdrift.

För sådana luftfartyg får rege-
ringen eller den myndighet rege-
ringen bestämmer meddela särskil-
da föreskrifter samt föreskriva och i
enskilda fall medge ytterligare un-
dantag från bestämmelserna i den-
na lag. Undantag får dock inte
medges från de bestämmelser som
anges i 1 § första stycket.

3 §

Huruvida och på vilka villkor
främmande militära luftfartyg eller
andra främmande luftfartyg, som
nyttjas uteslutande för statsända-
mål och icke för affärsdrift, må vin-
na tillträde till svenskt område, be-
stämmer regeringen eller den rege-
ringen bemyndigar.

Regeringen eller den myndighet
regeringen bestämmer meddelar
bestämmelser i fråga om rätten till
luftfart inom svenskt område för ut-
ländska militära luftfartyg och and-
ra utländska luftfartyg som används
endast för statsändamål och inte för
affärsdrift.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1983.

Bestämmelserna i 2 kap. 2 § andra stycket gäller inte i fråga om luftfartyg som har registrerats i Sverige före ikraftträdandet.

För sådan utbildning enligt luftfartslagen som har påbörjats före den nya lagens ikraftträdande gäller inte bestämmelserna om elevtillstånd.

Äldre bestämmelser gäller i fråga om behörigheten att handlägga mål som avses i 13 kap. 6 §, om talan har väckts före ikraftträdandet.

Äldre bestämmelser gäller beträffande besvär över luftfartsverkets beslut i frågor som rör certifikat, behörighetsbevis och tillstånd att tjänstgöra på luftfartyg utan certifikat, om beslutet har meddelats före ikraftträdandet.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1922: 382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart

Enligt riksdagens beslut föreskrivs att 3 och 4 §§ lagen (1922: 382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Brukas någon utan lov annans luftfartyg, svare brukaren i ägarens ställe för skada, som därunder inträffar.

Föreslagen lydelse

3 §

Den som utan lov använder ett luftfartyg som tillhör någon annan är i stället för ägaren ansvarig för skador som inträffar vid ett sådant tillfälle.

När ett luftfartyg innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, skall ägarens ansvar enligt denna lag i stället vila på brukaren.

Det som sägs i andra stycket gäller också om ett luftfartyg innehas med nyttjanderätt och

1. ägaren och nyttjanderättshavaren har träffat avtal om att ansvaret skall vila på innehavaren,

2. nyttjanderätten avser en bestämd tid om minst ett år,

3. innehavaren enligt nyttjanderättsavtalet har rätt att skaffa förare eller befälhavare eller att använda fartyget för luftfart i förvärvssyfte, och

4. anteckning om nyttjanderätten har gjorts i luftfartygsregistret.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

4 §

Innehar någon luftfartyg med nyttjanderätt, och ingick i upplåtelsen tillika befogenhet att anställa förare eller befälhavare å luftfartyget, vare sådan brukare lika med luftfartygets ägare ansvarig för skada, som i följd av luftfartygets begagnande i luftfart inträffar; och må ägaren söka sitt åter av brukaren. Lag samma vare, därest brukaren ej innehar luftfartyget med sådan befogenhet, som nyss sagts, men likväl anlitar annan förare eller befälhavare än den av ägaren anställde, samt skada inträffar under denne föräres eller befälhavares handhavande av luftfartyget.

När ett luftfartyg innehas med nyttjanderätt men 3 § inte är tillämplig, är innehavaren lika med ägaren ansvarig för skador enligt denna lag om han

1. enligt nyttjanderättsavtalet har rätt att skaffa förare eller befälhavare, eller

2. trots att han saknar sådan rätt använder sig av en annan förare eller befälhavare än den som ägaren har anställt och skador inträffar vid ett sådant tillfälle.

Den ersättning ägaren kan ha gett ut i ett sådant fall som avses i första stycket får han kräva åter av innehavaren.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1983.

4 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1955: 227) om inskrivning av rätt till luftfartyg**

Enligt riksdagens beslut föreskrivs i fråga om lagen (1955: 227) om inskrivning av rätt till luftfartyg

dels att 7 § skall ha nedan angivna lydelse.

dels att i 24, 39, 43, 46 och 50 §§ ordet "luftfartsstyrelsen" skall bytas ut mot "luftfartsverket" och att i 53 § ordet "Konungen" skall bytas ut mot "regeringen".

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

7 §

Inteckning i luftfartyg må icke beviljas, med mindre den som medgivit inteckningen är införd i luftfartygsregistret såsom ägare av fartyget.

Är ansökan om inteckning ej grundad på medgivande av den som enligt vad luftfartygsregistret utvisar byggt fartyget, skall i ärendet styrkas att från honom äganderätten övergått till den som medgivit inteckningen. Har fartyget tidigare varit registrerat i främmande stat, skall dock, såframt ej eljest laga hinder möter, inteckning beviljas,

Är ansökan om inteckning ej grundad på medgivande av den som enligt vad luftfartygsregistret utvisar byggt fartyget, skall i ärendet styrkas att från honom äganderätten övergått till den som medgivit inteckningen. Har fartyget tidigare varit registrerat i *en* främmande stat *eller hos en internationell organisation*, skall dock, såframt ej eljest

Nuvarande lydelse

där den som medgivit inteckningen blivit vid fartygets införande i det svenska registret upptagen såsom ägare eller ock härleder sin rätt från den däri först införde ägaren.

Har fartyget i tre år näst före ansökningen varit infört i luftfartygsregistret och finnes den som medgivit inteckningen hava varit under hela den tiden upptagen i registret såsom ägare eller härleder han sin rätt från den som vid början av samma tid var införd såsom ägare, skall ansökningen, ändå att annan upplysning om äganderätten ej vinnes, bifallas där ej eljest laga hinder möter.

Föreslagen lydelse

laga hinder möter. inteckning beviljas, där den som medgivit inteckningen blivit vid fartygets införande i det svenska registret upptagen såsom ägare eller ock härleder sin rätt från den däri först införde ägaren.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1983.

5 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar**

Enligt riksdagens beslut föreskrivs att 14 och 18 §§ lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*14 §¹

Länsrätt prövar

Länsrätt prövar

1. mål enligt skatte-, taxerings-, uppbörds- och folkbokföringsförfattningarna i den utsträckning som är föreskrivet i dessa författningar.

1. mål enligt skatte-, taxerings-, uppbörds- och folkbokföringsförfattningarna i den utsträckning som är föreskrivet i dessa författningar.

2. mål enligt socialtjänstlagen (1980: 620), lagen (1980: 621) med särskilda bestämmelser om vård av unga, utlänningslagen (1980: 376), smittskyddslagen (1968: 231), lagen (1970: 375) om utlämning till Danmark, Finland, Island eller Norge för verkställighet av beslut om vård eller behandling och körkortslagen (1977: 477) i den utsträckning som är föreskrivet i dessa lagar samt mål enligt 21 kap. föräldrabalken,

2. mål enligt socialtjänstlagen (1980: 620), lagen (1980: 621) med särskilda bestämmelser om vård av unga, utlänningslagen (1980: 376), smittskyddslagen (1968: 231), lagen (1970: 375) om utlämning till Danmark, Finland, Island eller Norge för verkställighet av beslut om vård eller behandling, körkortslagen (1977: 477) och luftfartslagen (1957: 297) i den utsträckning som är föreskrivet i dessa lagar samt mål enligt 21 kap. föräldrabalken,

3. mål enligt lagen (1980: 1123) om offentlig insyn i säkerhetsarbetet vid kärnkraftverken.

3. mål enligt lagen (1980: 1123) om offentlig insyn i säkerhetsarbetet vid kärnkraftverken.

¹ Senaste lydelse 1981: 37.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

18 §²

Länsrätt är domför med en lagfaren domare ensam

1. när åtgärd som avser endast måls beredande *vidtages*,

2. vid sådant förhör med vittne eller sakkunnig som begärts av annan länsrätt samt vid sådant förhör i ärende enligt utlänningslagen (1980: 376) som begärts med stöd av 57 § samma lag,

3. vid beslut som avser endast rättelse av felräkning, felskrivning eller annat uppenbart förbiseende,

4. vid beslut om återkallelse tills vidare av ett körkort, körkortstillstånd eller traktorkort eller om vägran tills vidare att godkänna ett utländskt körkort, när det är uppenbart att ett sådant beslut bör meddelas.

5. vid annat beslut som inte innefattar slutligt avgörande av mål.

Länsrätt är domför med en lagfaren domare ensam

1. när åtgärd som avser endast måls beredande *vidtas*,

2. vid sådant förhör med vittne eller sakkunnig som begärts av annan länsrätt samt vid sådant förhör i ärende enligt utlänningslagen (1980: 376) som begärts med stöd av 57 § samma lag.

3. vid beslut som avser endast rättelse av felräkning, felskrivning eller annat uppenbart förbiseende,

4. vid beslut om återkallelse tills vidare av ett körkort, körkortstillstånd eller traktorkort eller om vägran tills vidare att godkänna ett utländskt körkort, när det är uppenbart att ett sådant beslut bör meddelas.

5. vid beslut om försättande ur kraft av ett luftfarts-certifikat, elevtillstånd, annat certifikat eller behörighetsbevis, när det är uppenbart att ett sådant beslut bör meddelas, och

6. vid annat beslut som inte innefattar slutligt avgörande av mål.

Om det inte är påkallat av särskild anledning att målet prövas av fullsutteten rätt, är länsrätt domför med en lagfaren domare ensam vid beslut som inte innefattar prövning av målet i sak.

Vad som sägs i andra stycket gäller även vid avgörande av

1. mål om utdömmande av vite,
2. mål enligt bevissäkringslagen (1975: 1027) för skatte- och avgiftsprocessen, enligt lagen (1978: 880) om betalningssäkring för skatter, tullar och avgifter, om besiktning enligt fastighetstaxeringslagen (1979: 1152), om handlings undantagande från taxeringsrevision, skatterevision eller annan granskning och om befrielse från skyldighet att lämna kontrolluppgift enligt taxeringslagen (1956: 623),

Vad som sägs i andra stycket gäller även vid avgörande av

1. mål om utdömmande av vite,
2. mål enligt bevissäkringslagen (1975: 1027) för skatte- och avgiftsprocessen, enligt lagen (1978: 880) om betalningssäkring för skatter, tullar och avgifter, om besiktning enligt fastighetstaxeringslagen (1979: 1152), om handlings undantagande från taxeringsrevision, skatterevision eller annan granskning och om befrielse från skyldighet att lämna kontrolluppgift enligt taxeringslagen (1956: 623).

² Senaste lydelse 1981: 282.

Nuvarande lydelse

3. mål om omhändertagande för utredning enligt 30 § barnavårdslagen (1960: 97).

4. mål enligt uppbörds- och folkbokföringsförfattningarna med undantag av mål om arbetsgivares ansvarighet för arbetstagares skatt.

5. mål om uppdelning av taxeringsvärde enligt 20 kap. 15 § fastighetstaxeringslagen (1979: 1152).

6. mål som avser ändring av taxerad inkomst med högst 1 000 kronor.

7. mål enligt skatte- och taxeringsförfattningarna i vilket beslutet överensstämmer med parternas samstämmiga mening.

8. mål om rättshjälp genom offentligt biträde i ett ärende hos en annan myndighet.

9. mål enligt körkortslagen (1977: 477), om beslutet innebär att varning meddelas eller om det är uppenbart att ett körkort, körkortstillstånd eller traktorkort skall återkallas eller att ett utländskt körkort inte skall godkännas.

10. mål i vilket saken är uppenbar.

Föreslagen lydelse

3. mål om omhändertagande för utredning enligt 30 § barnavårdslagen (1960: 97).

4. mål enligt uppbörds- och folkbokföringsförfattningarna med undantag av mål om arbetsgivares ansvarighet för arbetstagares skatt.

5. mål om uppdelning av taxeringsvärde enligt 20 kap. 15 § fastighetstaxeringslagen (1979: 1152).

6. mål som avser ändring av taxerad inkomst med högst 1 000 kronor.

7. mål enligt skatte- och taxeringsförfattningarna i vilket beslutet överensstämmer med parternas samstämmiga mening.

8. mål om rättshjälp genom offentligt biträde i ett ärende hos en annan myndighet.

9. mål enligt körkortslagen (1977: 477), om beslutet innebär att varning meddelas eller om det är uppenbart att ett körkort, körkortstillstånd eller traktorkort skall återkallas eller att ett utländskt körkort inte skall godkännas.

10. mål enligt luftfartslagen (1957: 297), om beslutet innebär att varning meddelas eller om det är uppenbart antingen att ett luftfarts-certifikat, elevtillstånd, annat certifikat eller behörighetsbevis skall återkallas eller att en begäran om förnyelse av certifikat inte skall bifallas, och

11. mål i vilket saken är uppenbar.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1983.

Sammanställning av remissyttranden över flyglagutredningens betänkande (Ds K 1981: 12 och 13) Reviderad luftfartslagstiftning

1 Remissinstanser

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av riksåklagaren, domstolsverket, överbefälhavaren, luftfartsverket, chefen för luftfartsinspektionen, statens haverikommission, statens naturvårdsverk, näringsfrihetsombudsmannen, kammarrätten i Jönköping, Stockholms tingsrätt, Kalmar tingsrätt, Sundsvalls tingsrätt, länsrätten i Östergötlands län, Sveriges advokatsamfund, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Helikopterföretagens riksförbund och Taxifygföretagens riksförbund, Finansbolagens förening, Kungl. Svenska Aeroklubben (KSAK), Scandinavian Airlines System och Linjeflyg AB (SAS/LIN), Svensk pilotförening, Svenska allmänflygföreningen, Swedair AB, Centralorganisationen SACO/SR och Tjänstemännens centralorganisation (TCO).

Landsorganisationen i Sverige har ingett och åberopar ett yttrande av Svenska transportarbetareförbundet.

Yttrande har också avgetts av Bromma Aeroconsulter HB (BAC).

Riksåklagaren har överlämnat yttranden från överåklagaren i Malmö åklagardistrikt samt från länsåklagarna i Kalmar, Jämtlands och Väster-norrlands län.

2 Remissyttrandena

2.1 Allmänna synpunkter på utredningens förslag

När det gäller den språkliga och redaktionella översynen av lagstiftningen har utredningens förslag mottagits övervägande positivt. *Svenska försäkringsbolags riksförbund*, *Helikopterföretagens riksförbund* och *Taxifygföretagens riksförbund*, *SAS/LIN*, *Svensk pilotförening*, *Svenska allmänflygföreningen* och *Svenska transportarbetareförbundet* menar att lagtexten gjorts mer överskådlig och lättillgänglig.

Luftfartsverket och *luftfartsinspektionen* menar dock att texten i vissa fall förlorat i saklighet och klarhet.

Allmänna synpunkter har också framförts rörande några principiella frågor vid uppläggningsen av lagstiftningen.

När det gäller *samrådsförfarandet* anser sålunda *luftfartsverket* att det i författningstexterna bör framgå vilken typ av samråd som åsyftas. Med uttrycket "i samråd med" avses enligt verket att berörda samrådsorgan skall vara eniga, medan uttrycket "efter samråd med" innebär att myndig-

heten efter inhämtande av annan myndighets yttrande självständigt skall avgöra ärendet. Liknande synpunkter lämnas av *luftfartsinspektionen* och *överbefälhavaren*.

När det gäller användningen i lagtexten av begreppen brukare och innehavare anser luftfartsverket att förslaget inte är konsekvent. Framför allt föreligger enligt luftfartsverket vissa oklarheter beträffande föreslagen ändring i luftansvarighetslagen. Liknande synpunkter anförs av *luftfartsinspektionen*.

Beträffande *delegationsbestämmelserna* är det enligt *luftfartsverket* för en läsare mest praktiskt om man redan av lagtexten får besked om till vilken myndighet en viss fråga kan ha delegerats. Liknande synpunkter framförs av *luftfartsinspektionen*.

2.2 Luftfartslagens och luftfartskungörelsens allmänna bestämmelser

1 kap. 2 §. Enligt *luftfartsinspektionen* är uttrycket "svenska luftfartyg" oklart. I stället bör det stå "luftfartyg av svensk nationalitet".

1 kap. 6 §. Förslaget rörande tillämpningen av svenska regler på utländska luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av svensk brukare kommenteras bl. a. av *Sveriges advokatsamfund*. Enligt samfundet är det riktigt att en sådan brukare inte skall ha rätt att disponera över fartyg vid pantsättning men att ansvaret för att fartyget är luftvärdigt och miljövärdigt skall åvila honom. Enligt samfundet bör vidare utformningen av panträttsinstitutet ske under hänsynstagande till att svenska flygföretag ofta erhåller kredit från utländska säljare eller kreditinrättningar. Förslaget hälsas också med tillfredsställelse av *SAS/LIN* och av *Svensk pilotförening*. Föreningen pekar i detta sammanhang på behovet av en samordning av de skandinaviska luftfartslagarna på denna punkt, eftersom förfarandet med leasing av flygplan redan tillämpas av SAS och förmodligen i framtiden kommer att bli allt vanligare.

I övrigt har utredningens förslag beträffande en svensk anslutning till Chicagokonventionens artikel 83 bis inte mött någon erinran under remissbehandlingen. Utöver vad som nyss sagts har inte heller särskilt kommenterats förslaget om införande av två nya paragrafer om möjlighet för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att förordna om tillämpning av svenska bestämmelser på utländska till Sverige inhyrda luftfartyg eller av undantag från dessa bestämmelser beträffande svenska luftfartyg som uthyrts till utländska brukare.

2.3 Registrering, nationalitet och märkning

2 kap. 2 §. Beträffande förslaget om krav på svenskt ägarinflygande över luftfartyg för att det skall kunna registreras i Sverige avstyrker *luftfartsverket* och *luftfartsinspektionen* den föreslagna ändringen. De förutsättningar

som låg till grund för luftfartsverkets framställning i saken år 1980 är enligt luftfartsverket inte längre desamma. Utvecklingen av leasing som en finansieringsform har enligt verket förändrat bilden. Luftfartsinspektionen avslutar sig till luftfartsverkets uppfattning.

2 kap. 4 §. Enligt *luftfartsinspektionen* torde numera kravet på luftvärdighet och miljövårdighet för registrering kunna tas bort. Ett luftfartyg får ju ändå inte brukas utan att det är luftvärdigt och miljövårdigt. Inga krav på luftvärdighet och miljövårdighet föreligger för att luftfartyget skall kunna stå kvar i fartygsregistret. Om kravet inte längre upprätthålls skulle enligt inspektionen hanteringen vid registreringsproceduren i många fall underlättas.

För övrigt har utredningens förslag när det gäller registrering, nationalitet och märkning inte föranlett något yttrande under remissbehandlingen.

2.4 Luftvärdighet och miljövårdighet

3 kap. 1 §. Enligt *luftfartsinspektionen* bör det nuvarande uttrycket "vidmakthålla" inte utbytas mot "underhålla". Begreppet underhåll omfattar inte i andra sammahang modifiering.

3 kap. 2 §. Enligt *luftfartsinspektionen* har ordet "besiktningar" en begränsad betydelse och utgör endast ett element i luftfartsinspektionens luftvärdighetsbevakning. Ordet bör utgå ur lagtexten.

3 kap. 3 §. Enligt *luftfartsinspektionen* bör bemyndigandet för luftfartsverket att uppdrå åt särskilda sakkunniga att förnya luftvärdighetsbevis också avse utfärdande av sådana bevis.

3 kap. 5 §. Bestämmelsen bör enligt *luftfartsinspektionen* kompletteras med hänsyn till att luftvärdighetsbevis i framtiden skall kunna utfärdas tills vidare. Det är därvid viktigt att författningsmässigt poängtera att luftvärdighetsbeviset blir ogiltigt om inte underhållet sköts på föreskrivet sätt.

3 kap. 7 §. Enligt *luftfartsinspektionen* bör markeras att ägaren inte är skyldig att övervaka att ett luftfartyg är luftvärdigt om det inte nyttjas. Ett sådant krav är enligt inspektionen inte rimligt.

För övrigt föreslår *luftfartsinspektionen* en hel del smärre ändringar beträffande de i förslaget till luftfartsförordning upptagna stadgandena om tillsyn över luftvärdigheten, luftvärdighetsbevis och flyghandbok samt om luftvärdigheten hos utländska luftfartyg, miljövårdighet och rätt att tillverka luftfartyg m. m.

2.5 Luftfartygs bemanning, luftfartscertifikat m. m.

Utredningens förslag att de grundläggande bestämmelserna om erhållande och återkallelse av certifikat skall tas in i lag accepteras i allmänhet av remissinstanserna. Enligt *luftfartsinspektionen* kan man genom förändringen från ett fåtal mycket övergripande lagregler med detaljreglering i

författning med lägre dignitet till en utomordentligt detaljerad lagtext inte undgå att det skapas risker för förbiscenden och hårda bindningar för framtiden.

Sveriges advokatsamfund delar utredningens uppfattning att de grundläggande bestämmelserna om erhållande och återkallelse av certifikat är så betydelsefulla att de bör tas in i lag.

2.5.1 Villkoren för erhållande av certifikat m. m.

Enligt *luftfartsinspektionen* framgår ej av den föreslagna 4 kap. 5 § att elevtillstånd skall vara något obligatoriskt för var och en som påbörjar flygutbildning. Paragrafen bör enligt inspektionen inledas med ett stadgande att varje elev skall ha tillstånd. Enligt inspektionen har vidare elevtillståndet i vissa fall ingen funktion att fylla. Man vet nämligen att eleven redan uppfyller säkerhetskraven genom att vederbörande har certifikat av viss dignitet. Enligt inspektionen måste finnas möjlighet till avsteg från huvudregeln om obligatoriskt elevtillstånd. Vidare bör enligt inspektionen inte uppställas något krav på svenskt medborgarskap för erhållande av elevtillstånd.

Enligt *luftfartsinspektionen* bör heller inte i 4 kap. 6 § föreskrivas ett obligatoriskt krav på elevtillstånd för att luftfarts-certifikat skall kunna utfärdas. Inspektionen pekar särskilt på den situationen att innehavare av ett utländskt certifikat begär att få detta utbytt mot ett svenskt. I det läget går det ju inte att upprätthålla kravet på elevtillstånd. Detta krav måste alltså slopas.

Enligt *kammarrätten i Jönköping* saknas anledning att ifrågasätta lämpligheten av att vid utbildningen övergå från individkontroll till systemkontroll. Enligt kammarrätten finns möjlighet att vägra förnyelse av tillstånd för skola vid tillståndstidens utgång medan bestämmelser om indragning eller återkallelse av tillstånd under löpande tillståndstid saknas. Det torde enligt kammarrätten ligga i sakens natur att tillståndet kan dras in för en skola som vidtar ändring av förhållanden som förelåg när tillståndet gavs och hade betydelse för detta. Om en skola ställer alltför låga krav på att godkänna sina elever kan det däremot vara diskutabelt om förutsättningar för indragning av tillståndet under löpande tillståndstid föreligger utan stöd av en särskild bestämmelse därom. Kammarrätten ifrågasätter om inte förslaget om en utökad examensrätt för skolor motiverar införande av en sanktionsbestämmelse av nyss angivet slag.

2.5.2 Certifikatens giltighetstid och villkoren för förnyelse

Luftfartsinspektionen finner det tillfredsställande att utredningen föreslagit att certifikaten även fortsättningsvis skall ha begränsad giltighetstid. Inspektionen understryker att certifikatens begränsade giltighetstid inte utgör hinder för förenklingar i den nuvarande certifikathanteringen. Också *länsrätten i Östergötlands län* finner skälen för utredningens ställningsta-

gande övertygande. Bestämmer man sig härför måste emellertid enligt länsrätten ställas krav på att övriga bestämmelser om certifikats giltighet utformas med hänsynstagande härtill så att ett sammanhängande system erhålls. De föreslagna bestämmelserna kan enligt länsrätten inte anses uppfylla detta krav. Enligt *Svenska allmänflygföreningen* bör det inte stå i lagtexten att certifikat skall utfärdas för viss tid. Enligt föreningen bör privatflygarcertifikat ha en obegränsad giltighetstid men giltigheten bör vara förknippad med vissa villkor. Dessa villkor är i första hand att läkarundersökning och periodisk flygträning med kontrollant har genomförts inom vissa tidsintervaller. Den formella delen av förnyelse av privatflygarcertifikat saknar i dag flygsäkerhetsbetydelse enligt föreningen. Den är däremot en ekonomisk belastning både för luftfartsverket och certifikatinnehavaren.

Domstolsverket avstyrker utredningens förslag om förfarandet vid förnyelse av certifikat. Domstolsverket anser att förfarandet blir så krångligt och tidsödande att det inte bör genomföras. *Länsrätten i Östergötlands län* är införstadd med att länsrätten skall pröva mål om förnyelse av certifikat och elevtillstånd i de fall då luftfartsverket har ifrågasatt innehavarens lämplighet och denne har begärt länsrättens prövning.

Svensk pilotförening anser att besvärstiden för prövning i länsrätten av avslag om förnyelse skall vara fyra veckor. En stor del av den grupp som kan beröras av dessa bestämmelser tjänstgör enligt pilotföreningen långa perioder utomlands. Tjänstgöringsperioder på mellan sju och tolv dagar är inte ovanligt. Detta kan i olyckliga fall medföra att besvärstiden ytterligare begränsas.

2.5.3 Grunderna för återkallelse av certifikat

Enligt *luftfartsinspektionen* bör som återkallelsegrund också anges en grund som rör brister beträffande "kunskaper, erfarenhet och skicklighet". Frågan om vad som skall ske om någon vid certifikatkontroll eller eljest inte visar sig hålla måtten i hithörande avseenden är, påpekar inspektionen, inte reglerad. Däremot har man tagit upp frågan om återkallelse på grund av att någon inte följt ett föreläggande att genomgå certifikatkontroll. Det kan enligt inspektionen inte uteslutas att ytterligare situationer kan uppkomma som förbises nu. Enligt *Sveriges advokatsamfund* blir den föreslagna bestämmelsen om återkallelse på grund av att innehavarens förutsättningar att fullgöra den tjänstgöring som certifikatet avser har minskat onödigt på grund av bestämmelsen om att certifikat skall återkallas om innehavaren inte längre uppfyller de krav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet som gäller för elevtillståndet. Samfundet föreslår därför att den förstnämnda grunden (punkten 6) skall utgå. *Svensk pilotförening* finner det fullkomligt oacceptabelt att certifikatinnehavaren vid förnyelse och beslut om återkallelse skall kunna styrka sin psykiska lämplighet. Pilotföreningen erinrar om att luftfartsverket år 1979 föreslog införande av psyko-

logisk lämplighetsundersökning för trafikflygarcertifikat och att detta förslag med kraft avfärdats av företrädare för piloter och andra grupper verksamma inom luftfarten. Föreningen motsätter sig inte psykologisk lämplighetstest före utfärdandet av elevtillstånd eller certifikat men tar bestämt avstånd från varje form av tvångsmässiga psykologiska tester och kontroller avseende yrkesutövande piloters funktionsförmåga. *Svenska allmänflygföreningen* kan inte inse varför det skall vara nödvändigt att inleda ett återkallelseförfarande mot de certifikatinnehavare som genomgår den obligatoriska flygträningen eller skaffar sig ett läkarintyg om det som ett villkor för certifikatets giltighet kopplas regler om att dessa förut-sättningar skall vara uppfyllda.

2.5.4 Tiden för återkallelse och "spärrtid"

Enligt *kammarrätten i Jönköping* kan det när det gäller s. k. spärrtid synas mindre konsekvent att lagstiftaren har två skilda system på så närliggande områden som körkorts- och luftfartslagstiftningen. Kammarrätten tillstyrker emellertid utredningens förslag att upphäva möjligheten att återkalla ett certifikat för viss tid. Kammarrätten beaktar därvid främst två omständigheter, nämligen dels att återkallelse för viss tid mera har karaktären av en straffrättslig sanktion än av en administrativ åtgärd betingad av trafiksäkerhetsskäl, dels att säkerhetsskålen torde ha än större betydelse i samband med återkallelse av luftfarts-certifikat än vid återkallelse av körkort. Det bör vidare enligt kammarrätten antas ha haft betydelse vid valet av åtgärdssystem i körkortslagstiftningen att det är något av en medborgerlig rättighet att köra bil. Detsamma kan inte sägas gälla framförande av luftfartyg. Kammarrätten avstyrker förslaget att införa termen spärrtid. Termen är enligt kammarrätten snarast missvisande eftersom det leder tanken till att spärren eller hindret är borta i och med att tiden är utgången såsom fallet är i körkortssammanhang. Kammarrätten erinrar om att det i luftfartssammanhang inte är fråga om en spärrtid av samma slag som i körkortslagstiftningen. Det förefaller därför enligt kammarrätten mindre lämpligt att begagna samma term för två skilda saker. Enligt kammarrätten bör man antingen välja en annan term i luftfartslagstiftningen, förslagsvis lägsta väntetid c. d. eller avstå från någon särskild beteckning vilket kräver en viss omarbetning av de föreslagna författningstexterna.

Även *länsrätten i Östergötlands län* pekar på att termen spärrtid här används på annat sätt än i körkortslagstiftningen. Också länsrätten menar att det av rättsterminologiska skäl inte kan anses lämpligt att använda samma term i två olika betydelser. Länsrätten föreslår i luftfartslagen termen väntetid.

2.5.5 Grunderna för varning och erinran

Enligt *luftfartsinspektionen* kommer det av utredningen föreslagna ingri-
18 Riksdagen 1984/85. 1 saml. Nr 212

pandet mot en certifikatinnehavare i form av beslut om erinran att få det resultatet att antalet varningar reduceras utan att flygsäkerhetseffekten förloras eller minskas. Genom att beslut om erinran får ankomma på luftfartsverket kommer såväl belastningen som byråkratin för domstolarna och den enskilde att reduceras. Luftfartsverket välkomnar därför den föreslagna formen av ingripande. Förslaget innebär en kodifiering av den praxis som utbildats inom luftfartsinspektionen. Eftersom varning kan meddelas mot innehavare av elevtillstånd vore det konsekvent om även erinran som ju är en betydligt mildare åtgärd kunde förekomma mot en sådan innehavare. Luftfartsinspektionen hemställer om komplettering av de föreslagna bestämmelserna i enlighet därmed.

Svensk pilotförening frågar sig om beslut om varning eller erinran kommer att arkiveras och införas i någon form av register samt hur lång tid en sådan påföljd kommer att finnas kvar i ett eventuellt register. Föreningen frågar sig vidare om flera beslut om varning kan resultera i indragning av certifikat respektive flera beslut om erinran kan resultera i tilldelning av varning.

2.5.6 Grunderna för försättande ur kraft och omhändertagande

Kammarrätten i Jönköping föreslår att den föreslagna bestämmelsen i 4 kap. 12 § görs tillämplig även vid den i punkt 7 i 9 § samma kapitel avsedda återkallelsegrunden. Såvitt kammarrätten kan finna avser punkterna 6 och 7 i 9 § så likartade situationer att det saknas anledning att göra skillnad mellan dem i vad avser möjligheten att försätta certifikat ur kraft. Enligt kammarrättens erfarenheter i körkortsmål av närmast motsvarande slag behövs tämligen ofta interimistiska återkallelser under tiden tills erforderlig utredning blivit färdig. För den av ålderskrämpor eller psykiska egenheter träffade torde det ofta vara svårt att medge att lämpligheten för bilkörning eller flygning minskat. Ett beslut att försätta ett certifikat ur kraft är enligt kammarrätten till sin natur interimistiskt. Av allmänna rättsgrundsatser följer att ett sådant beslut skall omprövas så snart den enskilde begär det eller återkallelsemyndigheten finner skäl till det. Vid sådan prövning sker det i kammarrätten normalt en lämplighetsprövning. Enligt kammarrätten är förslaget att giltighetstiden för vissa beslut att försätta certifikat ur kraft skall begränsas i enlighet med vad som gäller för spärrtid något oklart. Enligt kammarrätten förleds man till tanken att en lämplighetsprövning skulle ske i dessa fall på samma sätt som vid utgången av den av utredningen föreslagna spärrtiden. En sådan innebörd är emellertid inte förenlig med ordalagen i motiveringen. Tydligen är meningen att utgången av giltighetstiden vid försättande ur kraft skall medföra ett omedelbart återställande av behörigheten att flyga i motsats till utgången av spärrtiden vid återkallelse som endast möjliggör en lämplighetsprövning. Man kan då lätt komma i den situationen att någon först får sitt certifikat försatt ur kraft och därefter återfår behörigheten att flyga sedan beslutets

giltighetstid utgått men till sist likväl vid den slutliga prövningen får certifikatet återkallat. Denna situation är inte önskvärd men kan vara svår att undvika om utgången av giltighetstiden automatiskt medför ett återställande av behörigheten men så är inte fallet med utgången av spärrtiden. Kammarrätten ifrågasätter om man inte skulle få en bättre ordning om man avstod från bestämmelserna angående utgången av giltighetstid och ersatte dem med en erinran att försättandet ur kraft skall upphävas på talan av den enskilde eller på beslutsmyndighetens eget initiativ om och när det kan antas att den enskilde åter är lämplig att inneha det certifikat som försatts ur kraft.

Under förutsättning att reglerna innebär att den vars certifikat återkallats först efter den s. k. spärrtiden kan få prövat om han uppfyller förutsättningarna för förnyelse av certifikat kan länsrätten i Östergötlands län ansluta sig till förslaget att försättande ur kraft av ett certifikat skall ges begränsad giltighetstid i enlighet med det som gäller för spärrtid. Med hänsyn till att det ibland kan dra ut på tiden innan lagakraftägande dom föreligger är det enligt länsrätten från den enskildes synpunkt angeläget att hans väntetid inte blir längre än för den som snabbt får en lagakraftägande dom. Denne bör rimligen inte bli sämre ställd i fråga om möjligheten att få en ansökan om certifikat prövad genom att han eller åklagaren fullföljer talan till överrätt. Lagtexten bör emellertid i så fall kompletteras så att det klart framgår att meningen inte är att certifikatet efter utgången av beslutets giltighetstid skall återlämnas till innehavaren. Det är enligt länsrätten klart att möjlighet måste finnas att omhänderta ett certifikat och att omhändertagandet måste få den rättsliga effekten att certifikatinnehavaren förlorar sin behörighet som förare, navigatör eller flygmaskinist på ett luftfartyg. Av rättssäkerhetsskäl bör emellertid ett omedelbart omhändertagande av ett certifikat bli föremål för domstols prövning och fastställas av domstol för att behålla sin giltighet. Så är det ordnat när det gäller körkort och så bör det naturligtvis vara ordnat också när det gäller certifikat. Att låta domstolsprövningen i fastställelsefallen mynna ut i ett beslut om certifikatets försättande ur kraft ter sig i så fall som oegentlig. Certifikatet är ju redan satt ur kraft genom omhändertagandet. Däremot finns enligt länsrätten inte något att erinra mot uttrycket "försätta ur kraft" i sådana fall där något omhändertagande inte har skett. Hellre än uttrycket "försätta ur kraft" bör dock enligt länsrättens mening väljas uttrycket "återkalla tills vidare". Förutom att härigenom vinnas att samspelet mellan omhändertagandet och domstolens överprövningsinstitut framträder på ett naturligt sätt erhålls också överensstämmelse med vad som gäller i fråga om körkort.

2.5.7 Förfarandet vid certifikatåterkallelse, varning m. m.

Enligt *domstolsverket* kan flera principiella skäl anföras för att frågor om återkallelse av certifikat m. m. bör prövas av domstol. Enligt *domstolsver-*

ket är inslaget av rättskipning vid prövningen betydande. Luftfartsverkets många roller, bl. a. tillsynsfunktionerna, gör att man kan tveka inför att verket prövar frågor om återkallelse m. m. Enligt verkets uppfattning är det en förutsättning för att det skall vara någon mening med att flytta över prövningen av certifikatåterkallelser på domstol att även sådana återkallelser som sker på medicinska grunder kan prövas där. Utredningens slutsats att handläggningen när det gäller sådana frågor är ingående och komplicerad och att det inte bör ankomma på domstol att pröva dem är enligt domstolsverket något förvånande. Från de intressen som domstolsverket har att bevaka finns det emellertid inte skäl att ta i anspråk de hårt arbetsbelastade länsrätternas resurser med dessa arbetskrävande mål. Domstolsverket kan därför instämma i utredningens uppfattning att prövningen av frågor om certifikatåterkallelse på medicinska grunder bör ligga kvar hos luftfartsverket. Vid den bedömningen finns det enligt domstolsverkets mening inte skäl att flytta över prövningen av andra återkallelsefrågor eller frågor om varning till länsrätt eftersom målen blir så få.

Luftfartsinspektionen anför att även om några verkliga risker från rätts-säkerhetssynpunkt inte har påvisats med den nuvarande ordningen anser man av principiella skäl att sanktionsåtgärder av typ certifikatindragning och varning inte borde beslutas av luftfartsverket utan av domstol. Om man accepterar denna principiella utgångspunkt anser luftfartsinspektionen att utredningens förslag i huvudsak är lämpligt utformat. Särskilt viktigt är att beslutanderätten i de många medicinska certifikatärendena, vilka inte har någon karaktär av sanktion utan är en lämplighetsprövning, ligger kvar på luftfartsverket. En annan lösning skulle enligt inspektionen leda till administrativt och resursmässigt orimliga konsekvenser. Att det nya systemet kommer att medföra ökad byråkrati är dock enligt inspektionen ofrånkomligt. Den enkla snabba beslutsgången går förlorad. En domstolsförhandling som dessutom sker på annan ort kommer att bli betydligt mer arbets- och resurskrävande än dagens smidiga ordning. Inspektionen vill framhålla att genomförandet av förslaget kommer att leda till ett ökat resursbehov vid såväl luftfartsverket som länsrätten. Även om antalet ärenden kommer att hålla sig kring dagens nivå, omkring 15 per år, måste man räkna med att muntliga förhandlingar kommer till stånd i betydande utsträckning vilket påverkar resursåtgången. Enligt luftfartsinspektionens mening är det inte troligt att förslaget i denna del verkligen står i samklang med regeringens direktiv att av utredningen framlagda förslag skall kunna genomföras enligt ramen för oförändrade resurser inom det område förslaget avser.

Kammarrätten i Jönköping finner i likhet med utredningen att det kan göras till föremål för kritik att luftfartsinspektionen har alltför många roller. Kammarrätten kan inte finna de skäl som anförs till stöd för förslaget att vissa ärenden skall kvarbliva hos luftfartsinspektionen övertygande. Kammarrätten uttalar visserligen att luftfartsverket ofta synes upp-

nå såväl rättvisa som praktiska beslut. Det åberopade utredningsmaterialet är ofta omfattande och avgörandena komplicerade. Detta kan emellertid inte gärna inverka på den principiella bedömningen och synes i vart fall inte tala mot att avgörandena sker hos domstol. De omständigheterna att avgörandena träffas av chefen för luftfartsinspektionen efter föredragning, vid vilken såväl flygöverläkaren som juridiskt och tekniskt operativt sakkunniga personer är närvarande, samt att avgörandena ofta träffas efter ingående diskussioner och inte sällan utgörs av kompromisser och lösningar i det enskilda fallet föranleder viss misstanke, att ärenden möjligen någon gång skulle tillföras material som inte bringas till den enskildes kännedom. Skulle en sådan misstanke vara befogad utgör de åberopade omständigheterna i själva verket ett argument för att flytta avgörandena till domstol. Av utredningens material framgår att en mycket stor andel av de nu ifrågavarande certifikatåtgärderna alltjämt skulle handläggas av luftfartsverket. Den principiella inställningen skulle således inte få något mera märkbart inslag. Enligt kammarrätten förefaller farhågorna överdrivna för att de av medicinska skäl föranledda åtgärderna skulle leda till ett opraktiskt och resurskrävande förfarande vid domstol.

Länsrätten i Östergötlands län instämmer i uppgiften att säkerhetskraven bättre kan bli tillgodosedda om avgörandet av frågor om administrativa sanktioner gentemot certifikatinnehavare skall vila på domstol i stället för på luftfartsinspektionen som utfärdar föreskrifter och utreder brott mot dessa föreskrifter. Enligt länsrätten kan en certifikatinnehavare rimligen inte vara sämre ställd i rättssäkerhetshänseende än en körkortsinnehavare. Länsrätten kan emellertid inte dela utredningens mening att något påtagligt behov från rättssäkerhetssynpunkt av en överflyttning av prövningen till domstol av frågan om återkallelse på medicinska grunder inte föreligger. Den erfarenhet som länsrätten har i fråga om återkallelse av körkort på medicinska grunder föranleder länsrätten att i stället ge uttryck för den uppfattningen att dessa mål är väl så känsliga från rättssäkerhetssynpunkt som mål om återkallelse på grund av trafiknykterhetsbrott, brott mot trafikreglerna m. m. Länsrätten vill därför bestämt hävda att starka rättssäkerhetsskäl talar för att också återkallelse på medicinska grunder skall beslutas av länsrätten och inte av luftfartsverket. Det bör då givetvis ankomma på länsrätten att fatta de interimistiska beslut som kan behövas i avvaktan på frågans slutliga avgörande.

Sveriges advokatsamfund hälsar med tillfredsställelse förslaget att beslutanderätten vid återkallelse av certifikat och meddelande av varning i princip överförs till domstol. Enligt samfundet inrymmer emellertid en återkallelse på medicinska grunder också viktiga rättssäkerhetsfrågor. För den enskilde är det viktigt att frågan om ett certifikat skall återkallas avgörs med största möjliga snabbhet av en instans som inte på en och samma gång fungerar som utredare, åklagare och domare. Den möjlighet att överklaga som står den enskilde till buds är enligt samfundet inte

tillfredsställande från rättssäkerhetssynpunkt med hänsyn framför allt till att förfarandet då kan bli ännu mer utdraget, vilket i och för sig kan medföra negativa psykiska effekter för den berörde. Ett skäl som möjligtvis skulle kunna tala mot att länsrätten som första instans handlägger återkallelse på grund av nu berörda förhållanden skulle kunna vara att antalet ärenden av aktuellt slag är så många att länsrättens kapacitet inte räcker till utan betydande förstärkningar och att sådana förstärkningar inte kan komma i fråga i nuvarande statsfinansiella läge.

Helikopterföretagens riksförbund invänder med skärpa mot förslaget till särbehandling av återkallelse på medicinsk grund. Enligt förbundet förefaller det ologiskt att undanta en viss situation och därvid behålla den gamla rutinen. Redan den avvikelser från vad som i övrigt skulle gälla att antalet instanser enligt förslaget tycks bli fyra i stället för tre väcker betänkligheter från systematisk synpunkt. Förbundet kan inte finna att de synpunkter som redovisas såsom luftfartsinspektionens argument till förmån för särreglering är övertygande. De farhågor rörande den praktiska handläggningen i domstol av dessa ärenden skulle lika väl kunna anföras mot nuvarande allmänna rättegångsordning vid allmänna domstolar.

KSAK kan acceptera de praktiska skäl som talar för en särreglering beträffande återkallelse på medicinska grunder men anför att rättssäkerheten för den enskilde inte är helt tillfredsställande vid detta förfarande. Möjligheten att överklaga till högre instans är alltför tungrodd och hämmar den enskildes möjlighet att bevaka sin rätt. *KSAK* anser därför att ett stadgande av detta slag bör kompletteras med bestämmelser om förhandsbesked i dylika ärenden till certifikatinnehavaren så att denne har möjlighet att framlägga ytterligare sakskalet eventuellt med hjälp av konsulterad medicinsk expertis innan luftfartsverkets beslut fattas.

SAS/LIN anser att också återkallelse på medicinska grunder bör prövas av länsrätt.

2.5.8 Valet av domstol

Om utredningens förslag om domstolsprövning genomförs har *domstolsverket* inte något att erinra mot att målen koncentreras till länsrätten i Östergötlands län med kammarrätten i Jönköping som fullföljdsinstans.

2.5.9 Partsställningen

Kammarrätten i Jönköping ansluter sig till tanken på ett tvåpartsförhållande liksom till uppfattningen att den sakkunskap och de insikter som finns inom luftfartsinspektionen bör tas till vara i detta sammanhang. Däremot bör enligt kammarrätten kanske uppdraget att företräda det allmänna inte åläggas luftfartsverket som sådant utan en eller flera enskilda personer utsedda av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. Man torde enligt kammarrätten kunna utgå ifrån att de personer som utses innehar den sakkunskap och de insikter som borde tas till vara.

Länsrätten i Östergötlands län finner det helt följdriktigt att processen byggs upp kontradiktoriskt med ett allmänt ombud som företrädare för det allmänna. För allmänna ombudet i körkortsmål vid länsstyrelsen i Östergötlands län skulle det enligt länsrätten vara en främmande uppgift att vara allmänt ombud också i certifikatmålen. Denna uppgift bör enligt länsrätten i stället som utredningen föreslår ankomma på luftfartsverket och då lämpligen på ett allmänt ombud i certifikatmål vid verket. Erfarenheterna av en sådan ordning för länsstyrelsernas del i körkortsmål har enligt länsrätten varit goda.

2.5.10 Vissa processuella frågor

Länsrätten i Östergötlands län påpekar att domstolen redan enligt 20 § förvaltningsprocesslagen har befogenhet att förelägga enskild part att inge vissa intyg och bevis. Det kan därför enligt länsrätten diskuteras om de föreslagna föreskrifterna i 24 § som har förebild i 42 § körkortslagen behövs. Enligt länsrätten kan bestämmelserna dock möjligen ha viss informativ betydelse genom att de fäster uppmärksamheten på bevisförelägganden som det ofta kan bli anledning för domstolen att besluta om.

3 Luftfartygs befälhavare och tjänsten ombord

Luftfartsverket berör det skadeståndsrättsliga ansvaret i anslutning till förslaget rörande befälhavare vid flygning som avser kontroll av besättning. En befälhavares ansvar är enligt luftfartsverket såvitt gäller luftfartyget och tredje man mer omfattande och delvis av annat slag än det ansvar som en kontrollant har. Ansvaret för luftfartsverket kan i ett sådant fall komma att föreligga inte bara enligt skadeståndslagen utan också enligt 10 kap. 3 § luftfartslagen.

Enligt *luftfartsinspektionen* bör det i lagtexten i 5 kap. 1 § komma till uttryck att befälhavare finns ombord vid luftfart.

Svenska försäkringsbolags riksförbund berör också förslaget rörande befälhavare på luftfartyg vid s. k. personnel flight training. Riksförbundet förutsätter att bestämmelsen tillämpas så att normalt kontrollanten är befälhavare eftersom denne under träningen drivit flygningen och har den bästa överblicken över händelseförloppet under flygningen. Besättning och eventuella närvarande instruktörer är de facto utlämnade åt kontrollantens avgöranden under flygningen.

Bestämmelsen berörs också av *Helikopterföretagens riksförbund* och *Taxiflygföretagens riksförbund*. Förbunden menar att förslaget går i fel riktning. Det möjliggör för myndigheten att föra bort allt ansvar från den kontrollerande tjänstemannen. Förbunden menar att denna reglering inte är rimlig med hänsyn till allmänna flygsäkerhetsprinciper. Det är enligt förbunden uppenbart så att kontrollanten i alla de situationerna för eller

bör föra det faktiska befälet ombord. Typiskt sett är eleven självfallet mindre erfaren och flygningen går ju ut på att denne skall visa sin kompetens. Detta kan i praktiken betyda att eleven visar gränsen för sin kompetens. Eleven är hela tiden i en verklig beroendeställning ombord eftersom kontrollanten skall och bör diktera uppläggningsen. Enligt förbundens mening är det därmed självfallet rimligast att kontrollanten framför eleven här det rättsliga ansvaret.

4 Flygplatser och markorganisationen i övrigt

Enligt *överbefälhavaren* bör rubriken till 6 kap. återspegla förhållandet att de allmänna bestämmelserna även behandlar frågor om luftrumsorganisationen.

Överbefälhavaren påpekar vidare att begreppet "luftled" inte längre blir helt täckande efter det att riksdagens beslut om yttäckande kontrollerat luftrum har genomförts. Förutbestämda flygvägar inom det yttäckande kontrollområdet har samma betydelse. Luftleder kommer dock att finnas kvar utanför yttäckande kontrollerat luftrum under överskådlig tid. Ändras begreppet luftled till flygväg täcks det avsedda förhållandet såväl inom som utom yttäckande kontrollerat luftrum. Förutsättningen är dock att med flygväg i detta sammanhang skall menas "ATS-flygväg" enligt den definition som framgår av Chicagokonventionens annex 11 kap. 1. Används begreppet flygväg i lagtexten bör av departementschefens uttalande i propositionen framgå att det är ATS-flygväg enligt ICAO-definitionen som avses.

Också *luftfartsverket* föreslår att begreppet luftled ersätts med det vidare begreppet flygväg, varmed avses ATS-flygväg. Förslaget medför enligt luftfartsverket att ändringar i route-systemet kan behöva göras of-tare än vad fallet är beträffande luftlederna i dag. På grund därav skulle en delegering av beslutanderätten om flygvägar och luftrum vara praktiskt. Med hänsyn till den genomgång av terminologin som pågår inom luftfartsverket föreslår verket vidare att "luftområde" konsekvent ersätts med "luftrum".

Överbefälhavaren påpekar att luftfartsverket också tar ut s. k. "under-vägsavgifter" dvs. ersättning som betingas av kostnader för flygtrafik-tjänst. Beträffande kostnader som ankommer på försvarsmakten i motsva-rande sammanhang finns särskilda regler. För civil luftfart synes dock enligt ÖB lämpligt om paragrafen 6 kap. 13 § även anger möjligheten att ta ut avgifter för flygtrafiktjänst eftersom luftfartsverkets kostnader även påverkar försvarsmaktens kostnadsbild i fråga om flygtrafiktjänst. Enligt ÖB bör kravet på innehav av certifikat för tjänstgöring som flygtekniker eller flygklarare också gälla flygledare vid utövande av flygtrafikled-ningstjänst.

Luftfartsverket påpekar att för personal inom markorganisationen krävs antingen certifikat eller behörighetsbevis. Den föreslagna bestämmelsen om certifikat kombinerat med behörighetsbevis bör därför utgå. Enligt luftfartsverket och luftfartsinspektionen bör bestämmelserna i 5 kap. 10 § luftfartslagen gälla också för flygklarare och andra med tjänst av betydelse för säkerheten, t. ex. personal som utövar flyginformationstjänst för flygplats.

5 Tillstånd till luftfartsverksamhet

7 kap. 3 §. För att den föreslagna regeln i 7 kap. 3 § inte skall missuppfattas bör det enligt *luftfartsverket* framgå att den är avsedd att tillämpas endast i fråga om luftfart med i Sverige registrerade luftfartyg. Luftfartsverket påpekar vidare att 7 kap. 3 § f. n. endast reglerar cabotage och har ett annat ursprung och syfte än vad fallet blir med den nu föreslagna regeln. Luftfartsverket anser därför att den nya regeln bör placeras i ett nytt andra stycke.

Helikopterföretagens riksförbund och *Taxiflygföretagens riksförbund* påminner om att svårigheter kan föreligga att i förväg avgöra hur olika praktiska trafiksituationer kan bedömas i de nordiska länderna.

SAS/LIN förordar generellt att regeringen avgör alla tillståndsärenden och att en eventuell delegering tillämpas restriktivt. Alla tillstånd som berör utrikes flygförbindelser bör i princip behandlas av regeringen med tanke på den många gånger känsliga politiska prövning som måste äga rum. SAS/LIN kan dock se fördelar med att tillståndsbehandlingen av t. ex. inrikes linjefart stannar hos luftfartsverket som är den instans som faktiskt företar den sakliga prövningen av tillståndsärendet. SAS/LIN förutsätter dock att de tillstånd som meddelas ABA/SAS/LIN för in- och utrikestrafik även i fortsättningen kommer att ges av regeringen. Eftersom linjeförteckningen är en del av tillståndet skall regeringen också bestämma över denna. Följaktligen delar bolagen inte utredningens uppfattning att ändringar i ABA/SAS/LIN linjeförteckningar bör kunna företas av luftfartsverket.

SAS/LIN anser det vidare viktigt att utvidga 7 kap. 3 § till att omfatta även annan luftfart än linjefart mellan Sverige och utlandet. Därmed säkras enligt bolagen att trafiken i första hand går med svenska flygbolag. Bolagen utgår ifrån att de svenska myndigheterna i den praktiska tillämpningen kommer att ge danska och norska flygföretag tillstånd till charter- och taxitrafik på reciprok basis samt att SAS/LIN och Scanair utan hinder av nationalitetskraven får driva sin charterverksamhet. Bolagen ansluter sig till utredningens förslag att delegera tillståndsgivningen till luftfartsverket av chartertrafik till de interkontinentala destinationer som redan är klare av de skandinaviska regeringarna.

6 Överträdelser av vissa villkor för trafiken

Luftfartsverket vill i motsats till utredningen förorda att koncession ges till alla flygföretag som bedriver trafik på Sverige, sålunda även de företag som utför trafiken med stöd av luftfartsavtal. Man får då enligt luftfartsverket likhet inte bara i straffrättsligt avseende utan även i vad gäller förutsättningarna för bedrivandet av själva trafiken. Utfärdande av koncessioner kommer dock att innebära ändring av nuvarande mångåriga praxis. Enligt luftfartsverkets mening bör man av flera skäl i förevarande fall inte ställa alltför höga förväntningar på en straffsanktion. Det egentliga värdet kan komma att ligga i dess preventiva effekt. Vidare kan man skönja en utveckling i riktning mot en liberalare priskonkurrens. Således har USA och ett antal medlemmar i den europeiska luftfartsorganisationen ECAC nyligen ingått ett avtal om tillämpning av ett zonsystem med priser för persontransporter över Nordatlanten. Avtalet, som trädde i kraft den 1 augusti 1982 och har sex månaders giltighet, går ut på att vissa referenspriser och zoner kring dessa fastställs av parterna. Systemet innebär också att flygföretagen kan anpassa sina priser efter marknadsläget utan att särskilt ansöka om vederbörande myndigheters godkännande så länge priserna ligger inom gränserna för zonerna. Luftfartsverket anser också det tveksamt huruvida luftfartsverkets lagliga möjligheter att göra ingripanden innefattar möjligheten att vägra godkänna tidtabeller, tariffer m. m.

Enligt SAS/LIN är utredningens motivering för att genomföra en lagändring felaktig och saknar grund. Bolagen anser tvärtom att utredningen borde ha föreslagit att ge främmande bolag koncession. I den standardtext till luftfartsavtal som de skandinaviska myndigheterna enats om och som återfinns i flera luftfartsavtal finns bestämmelser om att ena partens myndigheter skall pröva om det bolag som designerats av den andra parten uppfyller tekniska och trafikala krav för att kunna utöva trafikrättigheterna i avtalet. Överträdelser av tarifferna skall, om koncessionssystem infördes för främmande bolag, kunna bestraffas med återkallelse eller suspension av tillståndet enligt luftfartsavtalet. I de fall luftfartsavtalen föreskriver att tillstånd skall ges finns således inga formella hinder för att utfärda koncession; snarare kan sägas att vi uppfyller våra förpliktelser enligt avtalen. Vid valet mellan de två lagtekniskt alternativa vägarna finns också ett annat skäl som talar mot en lagändring. Bolagen anser att detta i luftfartsvärlden skulle kunna uppfattas som en onödigt hård markering av Sverige beträffande "enforcement-problemet". Andra länder med vilka Sverige slutit luftfartsavtal kan vid upptäckten av lagändringen ifrågasätta avtalens giltighet vilket i sin tur kan leda till ansträngda luftfartspolitiska relationer, eventuella motåtgärder eller t. o. m. uppsägning av avtalen. Att ge koncession till ett främmande flygbolag skulle däremot vara helt i överensstämmelse med både gällande luftfartsavtal och lagstiftning och borde rimligen inte förorsaka några negativa reaktioner i andra länder. Med tanke på att

tariffområdet är så komplicerat är de allmänna domstolarna enligt bolagen inte särskilt lämpade att bedöma och döma i mål om tarifföverträdelser. Hela processen med polisutredning, åtal och domstolsförhandling är omständlig och tar dessutom lång tid att genomföra. I praktiken förutsätter bolagen därför ingen större användning av straffsanktionen men trots detta kommer den sannolikt att få en stor allmänpreventiv betydelse. Ur SAS' synpunkt är det viktigt att alla flygbolag vet att de själva och deras agenter är straffansvariga för prisöverträdelser. Bäst lämpad att ta upp en diskussion om prisöverträdelser med flygbolagen är fackmyndigheten luftfartsverket. Med hjälp av den administrativa sanktion som skulle stå till buds om koncessionssystem infördes skulle verket effektivt kunna bidra till att förhindra prisdumpning på den svenska marknaden. Bolagen är övertygade om att bara en erinran till det felande flygbolaget om att luftfartsverket kan suspendera tillståndet eller gå in med en effektiv kontrollåtgärd skulle förmå detta att upphöra med att sälja biljetter till underpris.

7 Vissa bestämmelser om lufttrafiken

Enligt *luftfartsverket* bör landning enligt 8 kap. 3 § också få ske på godkänd enskild flygplats. Landningen bör å andra sidan bara få ske inom riket.

Liknande synpunkter framförs av *luftfartsinspektionen*.

8 Ansvaret för skador genom luftfart

Enligt *luftfartsverket* bör begreppet innehavare avse den som på något sätt har en begränsad sakrätt i ett luftfartyg. Begreppet brukare bör användas bara som benämning på den som faktiskt använder luftfartyg. Innehavaren och brukaren kan vara en och samma person men det behöver enligt luftfartsverket inte förhålla sig så.

Luftfartsverket anser vidare att utredningens resonemang och förslag till ny lydelse av 3 § luftansvarighetslagen inte är alldeles klara eller sinsemellan överensstämmande.

9 Flygräddningstjänst, bärgning och undersökning av luftfartsolyckor

Enligt *överbefälhavaren* bör definitionen av flygräddningstjänst i 11 kap. 1 § ansluta till befintlig begreppsförklaring i bestämmelser för flygtrafikledningstjänst (BFT). Vidare, påpekar överbefälhavaren, har regeringen i samband med flygtrafiktjänstens integration beslutat om ansvars- och upp-

giftsfördelning mellan luftfartsverket och försvarsmakten. För att åter spegla detta bör ordet "leder" bytas mot "organiserar". Liknande synpunkter beträffande definieringen av flygräddningstjänsten framförs av *luftfartsverket* och *luftfartsinspektionen*.

Luftfartsinspektionen finner det positivt att statens haverikommission föreslås få möjlighet att delegera rätten att göra undersökningar. Kompetenta svenska intresseorganisationer bör enligt inspektionen i många fall kunna anlitas. På detta sätt kan kommissionens resurser tas i anspråk för sådant som är att hänföra till egentlig luftfart medan sådana områden som utgör sport och hobbyverksamhet kan delegeras till lämplig organisation. Detta bör för kommissionens del innebära resursbesparingar och därmed vara ekonomiskt fördelaktigt för den civila luftfarten. Dessutom är det enligt inspektionen från flygtrafiksäkerhetssynpunkt positivt att organisationerna aktivt engageras med eget ansvar i utredningsarbetet.

Inte heller *statens haverikommission* har någon erinran mot förslaget. Haverikommissionen påpekar att en förutsättning för att undersökningskyldighet skall föreligga enligt 11 kap. 7 § luftfartslagen primärt är att olyckshändelsen inträffat vid användningen av ett luftfartyg. Varken vid luftfartslagens tillkomst eller i det nu föreliggande betänkandet har närmare utvecklats vad som menas med nyttjande eller användning av ett luftfartyg. Kommissionen utgår från att det i första hand är av intresse att utreda olyckshändelser som inträffar i anslutning till att luftfartyget används för sitt ändamål, dvs. flygning samt inledande och avslutning av sådan. Detta överensstämmer med den definition av luftfartsolycka som finns upptagen i annex 13 till Chicagokonventionen. Kommissionen är emellertid medveten om att uttrycket vid användningen av ett luftfartyg medger en vidsträcktare tolkning än som kommer till uttryck i annexets definition. Användningen av ett luftfartyg behöver t. ex. inte vara förknippad med att fartyget är bemannat eller att det nyttjas utan avsikt att flyga. En robot som ju inte är bemannad men enligt definitionen i annex 13 är ett luftfartyg kan ju haverera och då orsaka sådana skador som anges i 11 kap. 7 §. Det sagda innebär dock inte att kommissionen har någon erinran mot den föreslagna texten i lagrummet. Beträffande rätten att överlåta åt andra att göra undersökningar som eljest ankommer på kommissionen har kommissionen inte haft andra önskemål än att det i lagen fastslås att kommissionen äger att helt eller delvis överlåta undersökningen av haveri i Sverige till annan stat där luftfartyget är registrerat eller där brukaren av luftfartyget har sitt hemvist. Att en sådan delegering skall kunna ske förutsätts i annex 13 kap. 5:1. Däremot anser kommissionen att anledning saknas att medge delegationsrätt i andra fall. Kommissionen bör ha huvudansvaret för alla undersökningar enligt 11 kap. 7 §.

Kommissionen föreslår vidare att rapporter beträffande inträffade olyckshändelser skall fullgöras hos haverikommissionen.

10 Ansvarsbestämmelser

Riksåklagaren förordar att frågan om luftfartsrättens undantagande från tillämpningsområdet i 1968 års lag om rätt för utlänning och utländskt företag att idka näring i riket blir föremål för nya överväganden. Riksåklagaren har inte någon erinran mot utredningens förslag såsom en temporär lösning av frågan.

En konsekvens av utredningens förslag blir enligt riksåklagaren att straffreläggandecentralen kan användas i en ökad omfattning. Möjligen kan enligt riksåklagaren beträffande vissa brott t. ex. användande av ett luftfartyg trots att det inte är luftvärdigt eller miljövärddigt ifrågasättas om utredningens skäl för en sänkning av straffmaximum är tillräckliga. Med hänsyn till bl. a. att avsikten med förslaget inte är att gärningarna i allmänhet skall bedömas mildare än vad som är fallet i dag och då brottsbalkens bestämmelser kan bli tillämpliga beträffande vissa allvarliga överträdelser finner riksåklagaren emellertid inte anledning till erinran mot utredningens förslag i denna del. Den omständigheten att preskriptionstiderna avkortas vid en sänkning av straffminimum från två år kan enligt riksåklagarens mening inte åberopas som ett skäl för att behålla nuvarande strafflatituder vid ifrågavarande brott. Strafflatituden kan ju bestämmas på grundval av brottets allvarlighetsgrad.

11 Forum i brottmål

Enligt *riksåklagaren* bör starka skäl krävas för att man på ett visst område skall avvika från allmänna forumregler. Med hänsyn till det relativt ringa antalet förekommande lufträttsmål och deras speciella och alltmera komplicerade karaktär finner riksåklagaren emellertid övervägande skäl föreligga att begränsa handläggningen av dessa mål till ett mindre antal tingsrätter. Utredningens förslag att de tingsrätter som är sjörättsdomstolar även skall vara lufträttsdomstolar synes riksåklagaren välgrundat. Han tillstyrker således förslaget i denna del.

Domstolsverket avstyrker utredningens förslag. Enligt domstolsverket är antalet mål av lufträttslig art så litet att inte ens de föreslagna domstolarna skulle vinna någon nämnvärd erfarenhet av målen. Målen kan heller knappast anses vara mer komplicerade än många andra målgrupper som tingsrätterna har att ta ställning till.

Stockholms tingsrätt anser att en koncentration av handläggningen är påkallad såväl när det gäller tvistemål som brottmål. Tvistemål av lufträttskaraktär är enligt tingsrätten visserligen inte ofta förekommande men har på andra sidan omfattat för lufträtten speciella omständigheter såväl i sakfrågor som i fråga om den juridiska bedömningen. Nu angivna förhållanden torde enligt tingsrätten gälla även en del av brottmålen såsom

luftfartsverket angett. Just den omständigheten att lufrättsmålen inte är så ofta förekommande gör att erfarenhet och förtrogenhet med dessa mål bäst kommer att tillvaratas om målens handläggning koncentreras till någon eller några domstolar. I och för sig torde det enligt tingsrätten vara lämpligast att tvistemålen handläggs vid endast en tingsrätt, i så fall Stockholms tingsrätt, inom vars jurisdiktionsområde de ledande flygföretagen och försäkringsbolagen hör hemma. I fråga om brottmål synes det däremot lämpligt att dessa från den enskilde partens kostnadssynpunkt inte förs till endast en domstol. Å andra sidan gör också här erfarenhetssynpunkten sig gällande. Det synes med beaktande av båda dessa synpunkter lämpligt att antalet domstolar för dessa mål inskränks till ett mindre antal. Tingsrätten förordar att lufrättsmålen skall handläggas vid ett mindre antal domstolar och då vid sörjdomstolar.

Kalmar tingsrätt finner utredningens förslag väl motiverat. De fördelar som en motsvarande koncentration har inneburit i frågan om sjömålen kan enligt tingsrätten med styrka göras gällande även i fråga om luftmålen. Enligt tingsrätten vore det värt att närmare belysa hur i dessa mål erforderlig sakkunskap skall kunna tillföras domstolarna. Det borde utredas huruvida detta skall ske i form av sakkunnigbevisning eller om andra lösningar, exempelvis genom att en speciell sakkunnig knyts direkt till domstolen, bör väljas.

Enligt *Sundsvalls tingsrätt* kan det antas att Stockholms tingsrätt har och även i fortsättningen kommer att ha den alldeles övervägande delen av lufrättsmålen. Det är enligt tingsrätten uppenbart att den domstolen kommer att få betydande erfarenhet av ifrågavarande onekligen ganska särpräglade rättsområde. I den mån sakkunniga anlitas kan man nog utgå ifrån att även många av dessa personer finns i stockholmstrakten. Från de synpunkter som nu berörts talar därför starka skäl för att målen koncentreras till en enda domstol och att det blir Stockholms tingsrätt. Enligt tingsrätten bör även tvistemålen handläggas av samma domstol som har brottmålen.

Enligt *Sveriges advokatsamfund* har utredningen inte lagt fram någon statistik som stöd för sin uppfattning att målen numera blivit så komplicerade och invecklade att specialdomstolar är erforderliga. Tingsrätterna i landet är enligt den erfarenhet som samfundets ledamöter vunnit under perioden 1972–1982 i regel väl skickade att handlägga även lufrättsmål. Den lufrättsliga lagstiftningen utgör visserligen ett särskilt rättsområde men detta är enligt samfundet inte så egenartat att det alltid eller ens i regel förutsätter en särskild förtrogenhet med luftfartsförhållandena hos domstolen. De speciella insikter och kunskaper som kan krävas torde vid behov kunna förmedlas av åklagarna och av den tilltalades försvarare som ofta har särskild kunskap i ämnet. Frågeställningarna skiljer sig inte sällan från dem som uppkommer vid tillämpningen av sjölag. Samfundet avstyrker förslaget att lufrättsliga brottmål skall handläggas hos särskilda domstolar.

KSAK anser att de skäl utredningen framlagt inte är starka. Målen är enligt KSAK inte speciellt komplicerade eller annorlunda än vanliga brottmål och KSAK anser därför att såväl tvistemål som brottmål i luftfartssammanhang skall behandlas vid vanliga tingsrätter och att specialdomstolar bör undvikas.

12 Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

Överbefälhavaren finner att utredningens ställningstagande möjliggör ett fortsatt rationellt utnyttjande av militära resurser där de används enligt de principer som nu tillämpas. Den höga standard som råder på flygande materiel och besättningar inom försvaret tillsammans med den kontinuerliga och flygsäkerhetsmässiga uppföljningen borgar enligt överbefälhavaren också för att den militära flygverksamheten som i vissa hänseenden liknar den civila bedrivs under säkra och lämpliga former.

Luftfartsinspektionen anser att tiden redan nu är mogen för att författningsmässigt reglera frågan. Angelägenheten understryks enligt luftfartsinspektionen av att försvarets transportkapacitet har ökat och att militära åtaganden av civila transporter skapat betydande irritation inom den civila flygbranschen.

Artikel 83 bis i Chicagokonventionen

Article 83 bis

Transfer of certain functions and duties

(a) Notwithstanding the provisions of Articles 12, 30, 31 and 32 (a), when an aircraft registered in a contracting State is operated pursuant to an agreement for the lease, charter or interchange of the aircraft or any similar arrangement by an operator who has his principal place of business or, if he has no such place of business, his permanent residence in another contracting State, the State of registry may, by agreement with such other State, transfer to it all or part of its functions and duties as State of registry in respect of that aircraft under Articles 12, 30, 31 and 32 (a). The State of registry shall be relieved of responsibility in respect of the functions and duties transferred.

(b) The transfer shall not have effect in respect of other contracting States before either the agreement between States in which it is embodied has been registered with the Council and made public pursuant to Article 83 or the existence and scope of the agreement have been directly communicated to the authorities of the other contracting State or States concerned by a State party to the agreement.

(c) The provisions of paragraphs (a) and (b) above shall also be applicable to cases covered by Article 77.

Artikel 83 bis

Överföring av vissa funktioner och förpliktelser

a) Oaktat bestämmelserna i artiklarna 12, 30, 31 och 32 (a), då ett i en fördragsslutande stat registrerat luftfartyg på grundval av hyres-, charter- eller ömsesidigt bytesavtal gällande luftfartyget eller på grundval av någon liknande reglering används av en brukare som driver näringsverksamhet med huvudkontor eller, om verksamheten saknar huvudkontor, är stadigvarande bosatt i annan fördragsslutande stat, kan registreringsstaten genom överenskommelse med sådan annan stat överföra till denna samtliga eller en del av sina funktioner eller förpliktelser såsom registreringsstat i fråga om detta luftfartyg i enlighet med artiklarna 12, 30, 31 och 32 (a). Registreringsstaten befrias från ansvar i fråga om de överlättna funktionerna och förpliktelserna.

b) Överlåtelsen har inte verkan gentemot andra fördragsslutande stater innan antingen överenskommelsen mellan staterna om densamma har registrerats hos rådet och offentliggjorts i enlighet med artikel 83 eller stat som är part i överenskommelsen direkt har meddelat myndigheterna i annan vederbörlig fördragsslutande stat eller stater förekomsten och omfattningen av överenskommelsen.

c) Bestämmelserna i styckena a) och b) ovan tillämpas även på de fall som avses i artikel 77.

De remitterade lagförslagen

1 Förslag till

Lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297)

Härigenom föreskrivs i fråga om luftfartslagen (1957: 297)¹

dels att 2 kap. 6, 7 och 13 §§, 6 kap. 10 § och 13 kap. 7–13 §§ skall upphöra att gälla.

dels att rubriken närmast före 6 kap. 10 § skall utgå.

dels att nuvarande 1 kap. 5 § skall betecknas 1 kap. 8 § och ha nedan angivna lydelse.

dels att nuvarande 3 kap. 10 a § skall betecknas 3 kap. 11 § och ha nedan angivna lydelse.

dels att 1 kap. 1–4 §§, 2 kap. 1, 3–5, 9–12 och 14–16 §§, 3 kap. 1–10 §§, 4 kap. 1–9 §§, 5 kap. 1–4 och 5–11 §§, 6 kap. 1–9 och 11–16 §§, 7 kap., 8 kap. 1–4 och 5–9 §§, 9–13 kap., 14 kap. 1–4 §§ samt 15 kap., rubrikerna till första och andra avdelningen, rubrikerna till 2–7, 9–11 samt 13 och 14 kap., rubrikerna närmast före 2 kap. 1, 12 och 16 §§, 6 kap. 4 § samt 9 kap. 3, 12, 17, 31 och 37 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

dels att i lagen skall införas nya bestämmelser, 1 kap. 5–7 §§, 2 kap. 11 a §, 4 kap. 10–30 §§, 5 kap. 4 a §, 8 kap. 4 a–4 c §§ och 14 kap. 5 § samt närmast före 6 kap. 8 och 11 §§ samt 13 kap. 1 och 6 §§ nya rubriker av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

FÖRSTA AVDELNINGEN

Om civil luftfart

Civil luftfart

1 KAP.

Inledande bestämmelser

1 §

Luftfart *må* här i riket äga rum *allenast med de inskränkningar och under de villkor, som följa av denna lag och med stöd därav meddelade föreskrifter eller som eljest stadgas i lag eller författning.*

Luftfart *får* i Sverige äga rum *bara på de villkor, som anges i denna lag, i bestämmelser som har meddelats med stöd av denna lag eller i andra lagar eller förordningar.*

2 §

Luftfart *må ej* äga rum med *andra* luftfartyg *än sådana som hava svensk nationalitet eller nationalitet i främmande stat, med vilken slutits överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område.*

Luftfart *får* äga rum med *svenska* luftfartyg. *Med luftfartyg som har nationalitet i en annan stat får luftfart äga rum endast om det har träffats avtal med den andra staten om rätt till luftfart inom svenskt område.*

Nuvarande lydelse

När särskilda skäl äro därtill, äger regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket medgiva att luftfart må äga rum utan hinder av vad i första stycket sägs, så ock bestämma villkoren därför.

Luftfart må ej inom svenskt område äga rum i överljudsart.

När synnerliga skäl föreligga, äger regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket medgiva luftfart utan hinder av vad som sägs i första stycket så ock bestämma villkoren därför.

Regeringen äger att av militära skäl eller av hänsyn till allmän ordning och säkerhet inskränka eller förbjuda luftfart inom viss del av riket. Efter regeringens bemyndigande må ock luftfartsverket av hänsyn till allmän ordning och säkerhet inskränka eller för högst två veckor förbjuda luftfart inom visst område.

Under utomordentliga förhållanden eller då eljest hänsyn till allmän säkerhet kräver det äger regeringen tillfälligt inskränka eller förbjuda luftfart inom hela riket.

Denna lag skall, där ej annat följer av vad i lagen är stadgat, med avseende å svenskt luftfartyg lända till efterrättelse jämväl vid luftfart utom riket, såvitt det är förenligt med lag i främmande stat som efter överenskommelse eller eljest är tillämplig.

Bestämmelserna i 9 kap. äro, ändå att luftfartyget icke är av

Föreslagen lydelse

Om det finns särskilda skäl får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer medge att luftfart får äga rum även i andra fall och föreskriva på vilka villkor detta får ske.

2 a §

Luftfartyg får inte inom svenskt område framföras med överljudsart.

Om det finns synnerliga skäl får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer medge undantag från förbudet. I samband därmed får anges på vilka villkor luftfarten får äga rum.

3 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får av militära skäl föreskriva inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av riket. Sådana föreskrifter får också meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer om det behövs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet eller natur- och miljövård. Föreskrifter om förbud som meddelas av annan myndighet än regeringen får dock avse högst två veckor.

Under utomordentliga förhållanden eller när det i övrigt krävs av hänsyn till allmän säkerhet får regeringen tillfälligt föreskriva inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela riket.

4 §

När inte annat följer av denna lag skall den gälla för svenska luftfartyg även vid luftfart utom riket om detta är förenligt med den främmande lag som är tillämplig.

I den mån det följer av avtal med andra stater eller av allmänna rätts-

Nuvarande lydelse

svensk nationalitet, tillämpliga jämväl vid luftfart utom riket, i den mån det följer av överenskommelse med främmande stat eller eljest av allmänna rättsgrundsatser.

Föreslagen lydelse

grundsatser gäller bestämmelserna i 9 kap. också vid luftfart utom riket med utländska luftfartyg.

5 §

De bestämmelser i denna lag som gäller i fråga om luftfartyg som är registrerade i en annan stat skall på motsvarande sätt tillämpas i fråga om luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation.

6 §

Regeringen får föreskriva att denna lag eller med stöd av denna lag utfärdade föreskrifter, som avser skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa samt trafik skall, om detta är förenligt med lagen i registreringsstaten, tillämpas på utländska luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av svenska brukare.

7 §

Regeringen får beträffande svenska luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av utländska brukare föreskriva undantag från denna lag eller med stöd av denna lag utfärdade föreskrifter som avser skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa samt trafik.

5 §

Om *atomskada* gälla särskilda bestämmelser.

8 §

Om *atomsador* gäller särskilda bestämmelser.

2 KAP.

Om registrering av luftfartyg, dess nationalitet och märkning

Registrering, nationalitet och märkning

Registrering**Registreringen**

1 §

Över luftfartyg skall hos luftfartsverket föras register (luftfartygsregister).

Luftfartsverket för register över luftfartyg (luftfartygsregister).

Nuvarande lydelse

Om inskrivning av rätt till luftfartyg samt om vissa internationella förhållanden beträffande rätt till luftfartyg är särskilt stadgat.

Ej må luftfartyg, som är registrerat i främmande stat, registreras här i riket, med mindre det avföres ur den främmande statens register.

Luftfartyg må icke registreras med mindre det har luftvärdighetsbevis och, i den utsträckning regeringen eller efter regeringens bemyndigande luftfartsverket föreskriver, miljövärdighetsbevis. Bevis skall ha utfärdats eller godkänts här i riket.

Ansökan om registrering av luftfartyg skall göras skriftligen av ägaren och innehålla för registreringen nödiga upplysningar rörande fartyget, ägaren och dennes förvärv av fartyget. Ansökningen skall åtföljas av utredning till styrkande av att sökanden är ägare av fartyget och att i övrigt de i 2–4 §§ upptagna villkoren äro uppfyllda, så ock av handling som utmärker när, var och av vem fartyget är byggt.

Luftfartyg, som är intecknat, må ej på grund av ägarens begäran eller annan i 8 § avsedd omständighet avföras ur registret, med mindre i ärendet företes bevis från inskrivningsdomaren, att inteckningshandlingen uppvisats för honom samt att inteckningshavaren samtyckt till åtgärden, men i registret skall göras anmärkning om vad i ärendet förekommit.

Avföres luftfartyg ur registret eller sker i registret anmärkning som

Föreslagen lydelse

Om inskrivning av rätt till luftfartyg och om vissa internationella förhållanden beträffande rätt till luftfartyg finns det särskilda bestämmelser.

3 §

Ett luftfartyg, som är registrerat i en främmande stat, får inte registreras i Sverige om det inte avregistreras i den främmande staten.

4 §

Ett luftfartyg får registreras bara om det har luftvärdighetsbevis. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva att luftfartyg också skall ha miljövärdighetsbevis.

Luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis skall vara utfärdade eller godkända i Sverige.

5 §

Ansökan om registrering av ett luftfartyg skall göras av ägaren. Ansökningen skall vara skriftlig och innehålla de upplysningar som behövs för registreringen.

9 §

Om ett luftfartyg är intecknat får det avregistreras enligt 8 § endast om inteckningshavaren har medgett det.

Nuvarande lydelse

i första stycket sägs, skall inskrivningsdomaren ofördröjligen underättas därom.

Föreslagen lydelse

10 §

Innehaves luftfartyg på grund av köp utan att äganderätten övergått å innehavaren, skola i registret antecknas innehavarens namn och den rätt som tillkommer honom. Det åligger dem som slutit avtalet att ofördröjligen göra anmälan därom till luftfartsverket.

Upplåter någon luftfartyg för obestämd tid eller för en tid av minst två veckor till annan för att av denne nyttjas för egen räkning, skall på begäran av upplåtaren eller innehavaren i registret göras anteckning om upplåtelsen.

Om någon innehar ett registrerat luftfartyg på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, skall innehavet antecknas i luftfartygsregistret. De som träffar avtal om ett sådant köp skall genast anmäla det till luftfartsverket.

Om någon innehar ett registrerat luftfartyg med nyttjanderätt för en obestämd tid eller för en bestämd tid om minst två veckor, skall anteckning om innehavet göras i luftfartygsregistret om ägaren eller innehavaren begär det.

11 §

Har å utrikes ort luftfartyg byggts för svensk räkning eller övergått i svensk ägo och äro de i 2 och 3 §§ för registrering angivna villkoren uppfyllda, må fartyget, i enlighet med bestämmelser som regeringen meddelar, för viss tid antecknas i ett särskilt bihang till luftfartygsregistret.

Om ett luftfartyg har byggts utomlands för svensk räkning eller om ett luftfartyg som finns utomlands har övergått till en svensk ägare, får fartyget antecknas i ett bihang till luftfartygsregistret om förutsättningarna i 2 och 3 §§ är uppfyllda. Anteckningen skall gälla en viss tid.

11 a §

Luftfartsverket för en förteckning över de utländska luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av svenska brukare (brukarförteckning).

Nationalitet

Sedan luftfartyg införts i luftfartygsregistret, äger det svensk nationalitet.

Om införandet i registret skall luftfartsverket utfärda bevis (nationalitets- och registreringsbevis).

Nationaliteten

12 §

Luftfartyg som är införda i luftfartygsregistret har svensk nationalitet.

Luftfartsverket utfärdar bevis om registreringen (nationalitets- och registreringsbevis).

Nuvarande lydelse

Luftfartyg, som antecknats i bihanget till luftfartygsregistret, äger svensk nationalitet så länge anteckningen gäller.

Om anteckningen i bihanget skall *luftfartsverket utfärda* interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis.

Svenskt luftfartyg skall, när det nyttjas till luftfart, hava svenskt nationalitets- och registreringsbevis.

Utländskt luftfartyg skall vid luftfart inom svenskt område hava motsvarande bevis från främmande stat, med vilken slutits överenskommelse om rätt till sådan luftfart.

Nyttjas luftfartyg jämlikt medgivande som avses i 1 kap. 2 § andra stycket, gäller vad regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, *luftfartsverket föreskriver*.

Märkning

Luftfartyg, som införts i luftfartygsregistret eller antecknats i bihanget, skall märkas i enlighet med sin nationalitets- och registreringsbeteckning. Märkena skola föras så länge fartyget kvarstår i registret eller bihanget.

Luftfartyg, som är registrerat i främmande stat med vilken slutits överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område, skall vid sådan luftfart vara märkt i enlighet med föreskrifterna i hemlandet.

Nyttjas luftfartyg jämlikt medgivande som avses i 1 kap. 2 § andra stycket, gäller vad regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, *luftfartsverket föreskriver*.

Föreslagen lydelse

14 §

Luftfartyg som *har* antecknats i bihanget till luftfartygsregistret *har* svensk nationalitet så länge anteckningen gäller.

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

15 §

Ett svenskt luftfartyg skall *ha* svenskt nationalitets- och registreringsbevis när det används vid luftfart.

Ett utländskt luftfartyg skall *ha* motsvarande bevis från registreringsstaten vid luftfart inom svenskt område.

Om luftfartyg används med tillstånd enligt 1 kap. 2 § andra stycket, gäller *de bestämmelser som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer*.

Märkningen

16 §

Luftfartyg som är införda i luftfartygsregistret eller antecknade i bihanget skall vara märkta med sina nationalitets- och registreringsbeteckningar.

Utländska luftfartyg skall vara märkta i enlighet med föreskrifterna i registreringsstaten vid luftfart inom svenskt område.

Om luftfartyg används med tillstånd enligt 1 kap. 2 § andra stycket, gäller *de föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer*.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 KAP.

Om luftvärdighet och miljövårdighet**Luftvärdighet och miljövårdighet**

1 §

Luftfartyg skall, när det nyttjas till luftfart, vara luftvärdigt och miljövårdigt.

Ej må luftfartyg anses luftvärdigt, med mindre det är så konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet samt äger sådana flygegenskaper, att säkerhetens krav äro tillgodosedda.

Ej må luftfartyg anses miljövårdigt med mindre det är konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet så att luftfartyget ej vållar skada genom buller, luftförorening eller likartad störning. Närmare föreskrifter för tillämpningen av detta stycke meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

Luftfartyg skall vara luftvärdiga och miljövårdiga när de används vid luftfart.

Ett luftfartyg anses luftvärdigt om det är konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd på ett sådant sätt samt har sådana flygegenskaper att säkerhetens krav är uppfyllda.

Ett luftfartyg anses miljövårdigt om det är konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd på ett sådant sätt att det inte orsakar skador genom buller eller luftföroreningar eller genom andra liknande störningar.

2 §

Luftfartyg skall undergå besiktning enligt vad regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket föreskriver, så ock i övrigt med avseende å luftvärdigheten vara underkastat tillsyn av luftfartsverket.

Besiktning och tillsyn må enligt vad regeringen bestämmer av luftfartsverket uppdragas åt särskild sakkunnig eller myndighet inom eller utom riket.

Luftfartyg skall beträffande luftvärdigheten stå under tillsyn av luftfartsverket. Detsamma gäller tillbehör och reservdelar till luftfartyg och annan sådan utrustning för fartyg och ombordvarande som har betydelse för säkerheten.

Om regeringen föreskriver det får luftfartsverket uppdra åt särskilda sakkunniga att sköta besiktning och tillsyn.

3 §

Sedan luftfartyg vid besiktning eller annorledes funnits vara luftvärdigt, skall luftfartsverket utfärda bevis därom (luftvärdighetsbevis). Beviset må utfärdas för viss tid och begränsas till att avse luftfart av viss art eller inom visst område. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande,

När ett luftfartyg har visats vara luftvärdigt utfärdar luftfartsverket ett bevis om detta (luftvärdighetsbevis). Beviset kan begränsas till att avse viss tid, viss luftfart eller luftfart inom visst område.

Nuvarande lydelse

luftfartsverket äger föreskriva, att i beviset eller därvid fogad handling skall angivas vad vid fartygets nyttjande skall iakttagas för att det skall anses luftvärdigt.

Luftvärdighetsbevis må förnyas, om fartyget finnes vara luftvärdigt enligt de krav som gälla då förnyelsen skall ske. Luftfartsverket äger åt sakkunnig eller myndighet som avses i 2 § andra stycket uppdraga att förnya luftvärdighetsbevis.

Svenskt luftfartyg skall, när det nyttjas till luftfart, hava svenskt eller av luftfartsverket godkänt utländskt luftvärdighetsbevis.

Utländskt luftfartyg skall vid luftfart inom svenskt område hava luftvärdighetsbevis som i första stycket sägs eller i främmande stat utfärdat eller godkänt bevis som enligt överenskommelse med den staten skall erkännas här i riket.

Luftfartsverket må enligt vad regeringen bestämmer medgiva, att luftfartyg må nyttjas till luftfart utan hinder av vad i första och andra styckena sägs.

Där luftfartyg, för vilket luftvärdighetsbevis utfärdats här i riket, icke undergår föreskriven besiktning eller med avseende å fartyget eller dess utrustning vidtages ändring som må antagas hava betydelse för luftvärdigheten, vare beviset, om ej luftfartsverket bestämmer annat, ogiltigt intill dess fartyget förklarats luftvärdigt. Samma lag vare, där fartyget eller dess utrustning lidit skada som uppenbarligen är av betydelse för luftvärdigheten och skadan icke avhjälpits i den ordning luftfartsverket bestämmer.

Föreslagen lydelse

Ett luftvärdighetsbevis kan förnyas om luftfartyget är luftvärdigt enligt de krav som gäller när förnyelsen skall ske.

Om regeringen bestämmer det får luftfartsverket uppdraga åt särskilda sakkunniga att utfärda och förnya luftvärdighetsbevis.

4 §

När ett svenskt luftfartyg används vid luftfart skall det ha ett svenskt luftvärdighetsbevis eller ett utländskt sådant bevis som har godkänts av luftfartsverket.

Vid luftfart inom svenskt område skall utländska luftfartyg ha sådana luftvärdighetsbevis som anges i första stycket eller bevis som har utfärdats eller godkänts i en annan stat och som skall erkännas här i riket enligt avtal med den staten.

Om regeringen bestämmer det kan luftfartsverket medge att ett luftfartyg får användas vid luftfart även om villkoren i denna paragraf inte är uppfyllda.

5 §

Om ett svenskt luftfartyg inte underhålls på föreskrivet sätt, om föreskrivna ändringar ej utförs, om ändringar som kan antas ha betydelse för luftvärdigheten görs i fartyget eller i dess utrustning eller om av luftfartsverket föreskrivna besiktningar eller kontroller ej utförs, blir luftvärdighetsbeviset ogiltigt till dess fartyget förklarats luftvärdigt. Detsamma gäller om fartyget eller utrustningen har fått skador som uppenbarligen har betydelse för luftvärdigheten. Luftfartsverket kan dock medge undantag från dessa bestämmelser.

Nuvarande lydelse

Förekommer eljest omständighet som må antagas hava betydelse för luftvärdigheten. äger luftfartsverket förklara beviset ogiltigt intill dess fartyget förklarats luftvärdigt.

Är luftvärdighetsbevis ogiltigt, skall det på anmaning ofördröjligen avlämnas till luftfartsverket.

Föreslagen lydelse

Om det inträffar andra omständigheter som kan antas ha betydelse för luftvärdigheten kan luftfartsverket besluta att luftvärdighetsbeviset är ogiltigt till dess fartyget förklaras luftvärdigt.

Ett ogiltigt luftvärdighetsbevis skall efter anmaning genast avlämnas till luftfartsverket.

6 §

Vad i 3 och 5 §§ är stadgat om svenskt luftvärdighetsbevis skall äga motsvarande tillämpning i fråga om godkännande av utländskt luftvärdighetsbevis samt förnyelse och ogiltighet av sådant godkännande.

Bestämmelserna i 3 och 5 §§ gäller på motsvarande sätt i fråga om godkännande av utländskt luftvärdighetsbevis och om förnyelse och ogiltighet av ett sådant godkännande.

7 §

Ägare av luftfartyg som nyttjas till luftfart eller, om annan i ägarens ställe brukar fartyget, denne skall vaka över fartygets luftvärdighet samt, i enlighet med bestämmelser som meddelas av luftfartsverket, så snart ske kan till verket anmäla omständighet av betydelse för luftvärdigheten, så ock i övrigt lämna för tillsynen nödiga upplysningar.

Den som äger ett luftfartyg som används vid luftfart eller den som brukar fartyget i ägarens ställe skall övervaka att fartyget är luftvärdigt. Han skall till luftfartsverket snarast anmäla sådant som har betydelse för luftvärdigheten och även i övrigt lämna de upplysningar som behövs för tillsynen.

8 §

Luftfartsverket så ock den som erhållit uppdrag varom i 2 § andra stycket sägs äger tillträde till luftfartyg för verkställande av förrättning enligt detta kapitel och må därvid påkalla erforderlig medverkan av fartygets ägare eller, om annan i ägarens ställe brukar fartyget, denne samt av dess befälhavare och besättning. Förrättningen skall så utföras, att såvitt möjligt fartygets trafikförhållanden icke rubbas och i övrigt större olägenhet ej förorsakas än som är oundvikligt.

Vid en förrättning enligt detta kapitel skall förrättningsmannen lämnas tillträde till luftfartyget. Fartygets ägare och brukare liksom dess befälhavare och besättning skall medverka i den utsträckning som behövs. Förrättningen skall utföras så att minsta möjliga olägenhet uppstår.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger, för prövning av luftfartygs flygegenskaper eller eljest av särskild anledning, medgiva att luftfartyg må nyttjas till luftfart utan hinder av vad förut i detta kapitel är stadgat.

Om det behövs för att pröva ett luftfartygs flygegenskaper eller av andra särskilda skäl, får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer medge att fartyget används vid luftfart även om villkoren i detta kapitel inte är uppfyllda.

10 §

För rätt att bygga luftfartyg eller å sådant fartyg utföra underhålls-, reparations- och ändringsarbeten må regeringen, där hänsyn till säkerheten kräver det, föreskriva att tillstånd erfordras av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket. Vad nu sagts skall äga motsvarande tillämpning beträffande tillbehör och reservdelar till luftfartyg.

Om det krävs av säkerhetsskäl får regeringen föreskriva att det behövs tillstånd för att bygga luftfartyg och tillverka reservdelar och tillbehör till dem och för att utföra underhålls-, reparations- och ändringsarbeten på fartyg, reservdelar och tillbehör. Frågan om tillstånd prövas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

10 a §

Bestämmelserna i 2–9 §§ om luftvärdighet och luftvärdighetsbevis gälla i tillämpliga delar även miljövärdighet och miljövärdighetsbevis.

11 §

Bestämmelserna i 2–9 §§ om luftvärdighet och luftvärdighetsbevis gäller också i fråga om miljövärdighet och miljövärdighetsbevis.

4 KAP.

Om luftfartygs bemanning

Luftfartygs bemanning, luftfarts-certifikat m. m.

1 §

Luftfartyg skall vara bemannat på betryggande sätt.

Närmare föreskrifter om bemanningen meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

Fartygets ägare eller, om annan i ägarens ställe brukar fartyget, denne skall sörja för att fartyget är behörigen bemannat.

Ett luftfartygs ägare eller den som brukar det i ägarens ställe skall se till att luftfartyget är bemannat på föreskrivet sätt.

2 §

Luftfartygs bemanning skall vara underkastad tillsyn av luftfartsverket.

Luftfartsverket har tillsyn över bemanningen.

Nuvarande lydelse

Luftfartsverket må enligt vad regeringen bestämmer uppdraga åt särskild sakkunnig eller myndighet inom eller utom riket att biträda vid tillsynen.

Föreslagen lydelse

Om regeringen bestämmer det får luftfartsverket uppdra åt särskilda sakkunniga att biträda vid tillsynen.

3 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket meddelar föreskrifter om de villkor som, beträffande medborgarskap, ålder, skicklighet, lämplighet och i övrigt, skola gälla för behörighet att tjänstgöra å luftfartyg.

Endast den som har ett luftfarts-certifikat, som är utfärdat eller godkänt i Sverige, är behörig att tjänstgöra som förare, navigatör eller flygmaskinist på ett luftfartyg.

Behörig enligt första stycket är också den som har ett luftfarts-certifikat som är utfärdat eller godkänt i en annan stat om ett sådant certifikat enligt avtal med den staten skall erkännas i Sverige. För tjänstgöring på svenska luftfartyg i internationell trafik krävs dock ett sådant certifikat som anges i första stycket.

Luftfartsverket får bestämma att ett luftfarts-certifikat som har utfärdats för en svensk medborgare i en annan stat inte gäller för luftfart inom svenskt område.

4 §

För den som uppfyller fastställda villkor för behörighet att vara förare å luftfartyg eller därå förrätta annan tjänst som regeringen bestämmer utfärdar luftfartsverket bevis därom (Luftfarts-certifikat). Certifikatet skall utfärdas för viss tid. Det må begränsas till att avse viss typ av luftfartyg eller till luftfart av viss art eller inom visst område.

Luftfarts-certifikat utfärdas och godkänns av luftfartsverket. Certifikatet utfärdas för viss tid. Det kan begränsas till att gälla under vissa förutsättningar.

Luftfarts-certifikat må förnyas, om innehavaren finnes uppfylla de villkor som gälla då förnyelsen skall ske.

5 §

Den som å luftfartyg förrättar tjänst som avses i 4 § skall hava svenskt eller av luftfartsverket godkänt utländskt luftfarts-certifikat el-

Den som vill genomgå utbildning för luftfarts-certifikat skall ha ett elevtillstånd.

Elevtillstånd utfärdas av luft-

Nuvarande lydelse

ler i främmande stat utfärdat eller godkänt certifikat som enligt överenskommelse med den staten skall erkännas här i riket. I internationell luftfart skall dock den som förrättar sådan tjänst å svenskt fartyg hava svenskt eller av luftfartsverket godkänt utländskt certifikat.

När skäl äro därtill, äger luftfartsverket bestämma att certifikat, som för svensk medborgare utfärdats i främmande stat, ej må godtagas för luftfart inom svenskt område.

Luftfartsverket må enligt vad regeringen bestämmer meddela tillstånd att tjänstgöra å luftfartyg utan hinder av vad i första stycket första punkten sägs.

Svenskt luftfartscertifikat må av luftfartsverket återkallas för viss tid, tills vidare eller för dess återstående giltighetstid, om innehavaren begår förseelse i tjänsten eller av betydelse för denna eller om han eljest icke uppfyller de villkor som gälla för tjänsten.

Förekommer anledning antaga att förhållande som avses i första stycket är för handen, må luftfartsverket omedelbart sätta certifikatet ur kraft intill dess frågan om återkallelse prövats.

När certifikat blivit återkallat eller satt ur kraft, skall det ofördröjligen avlämnas till luftfartsverket.

Vad i 4 och 6 §§ är stadgat om svenskt luftfartscertifikat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om godkännande av utländskt luftfartscertifikat samt förnyelse och återkallelse av sådant godkännande.

Föreslagen lydelse

fartsverket. Tillståndet gäller för viss tid. Det kan begränsas till att gälla under vissa förutsättningar.

Elevtillstånd får ges till den som med hänsyn till sin ålder och sina personliga och medicinska förhållanden i övrigt kan anses lämplig att inneha certifikat. Vid provningen skall beaktas om sökanden är känd för nykterhet och ordentlighet och om det kan antas att han kommer att visa det ansvar och omdöme som krävs av en certifikatinnehavare. Vidare skall beaktas sökandens fysiska och psykiska lämplighet.

För den som inte har elevtillstånd men som ändå kan anses uppfylla de fordringar som anges i tredje stycket får luftfartsverket medge undantag från kravet på sådant tillstånd.

6 §

För att ett luftfartscertifikat skall utfärdas eller utökas krävs att sökanden har ett gällande elevtillstånd och att han uppfyller fastställda krav i fråga om ålder, kunskaper, erfarenhet och skicklighet.

Elevtillstånd krävs inte om luftfartsverket har medgett undantag enligt 5 § fjärde stycket eller om övriga förutsättningar enligt första stycket för utfärdande av certifikat kan anses uppfyllda.

7 §

Elevtillstånd och luftfartscertifikat får inte utfärdas under sådan tid som har fastställts enligt 14 § första stycket.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 §

Om skyldighet för innehavare av luftfartscertifikat att anmäla omständighet av betydelse för hans behörighet samt att underkasta sig undersökningar och prov bestämmer regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket.

Elevtillstånd eller luftfartscertifikat kan förnyas om innehavaren vid tiden för utgången av elevtillståndets eller certifikatets giltighet alljämt uppfyller de krav med avseende på en tillstånds- eller certifikatinnehavares personliga förhållanden som följer av 5 och 6 §§.

9 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger, för utbildningsändamål eller eljest av särskild anledning, medgiva att luftfartyg må nyttjas till luftfart utan hinder av vad förut i detta kapitel är stadgat.

Ett luftfartscertifikat skall återkallas

1. om innehavaren i sin tjänstgöring har varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller andra medel att han inte har kunnat utföra sina uppgifter på ett betryggande sätt,

2. om innehavaren i sin tjänstgöring har gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller har visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom,

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

4. om innehavaren grovt har åsidosatt sina förpliktelser i något annat avseende som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten,

5. om innehavaren på grund av ett onyktert levnadssätt eller andra personliga förhållanden inte längre kan anses lämplig att inneha luftfartscertifikat,

6. om innehavarens förutsättningar att fullgöra den tjänstgöring som certifikatet avser har minskat så väsentligt genom sjukdom, skada eller dylikt att han av flygsäkerhetsskäl inte längre bör inneha certifikat,

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8. om innehavaren inte längre uppfyller de krav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet som gäller för utfärdande av elevtillstånd.

9. om innehavaren inte rättar sig efter ett föreläggande att genomgå kontroll av att han kan förrätta den tjänst som certifikatet avser eller ett föreläggande att lämna intyg angående sin fysiska eller psykiska lämplighet som certifikatinnehavare.

10 §

I fall som avses i 9 § 5–9 får certifikatet i stället för att återkallas begränsas till att gälla under vissa förutsättningar. Ett sådant beslut gäller omedelbart.

11 §

Till grund för återkallelse på grund av brottslig gärning skall beträffande frågan om brott föreligger läggas lagakraftvunnen dom eller åklagarens beslut enligt 20 kap. 7 eller 7 a § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i en annan författning att underlåta åtal för brottet.

12 §

Ett luftfartscertifikat skall försättas ur kraft i avvaktan på slutligt avgörande i återkallelsefrågan om det på sannolika skäl kan antas att certifikatet kommer att återkallas eller begränsas enligt 10 §. Ett beslut om försättande ur kraft gäller omedelbart.

13 §

Bestämmelserna i 9–12 §§ gäller också i fråga om elevtillstånd.

14 §

Om en ansökan angående elevtillstånd eller luftfartscertifikat inte kan bifallas på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett luftfartscertifikat eller ett elev-

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

tillstånd återkallas med stöd av 9 § 1–5, skall en tid fastställas som skall förflyta innan elevtillstånd eller luftfarts-certifikat får utfärdas. Tiden skall bestämmas till två år i sådana fall som avses i 9 § 1–2 och i övriga fall till ett år. Om det finns synnerliga skäl kan tiden bestämmas till kortare tid, dock lägst ett år i sådana fall som avses i 9 § 1–2 och tre månader i övriga fall.

En tid 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. Tiden får dock ej bestämmas till kortare tid än de lägsta tider som anges i första stycket sista meningen.

15 §

I sådana fall som avses i 9 § 3–5 skall innehavaren meddelas varning i stället för att certifikatet eller elevtillståndet återkallas, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Om det inte finns tillräckliga skäl för återkallelse eller varning skall luftfartsverket erinra innehavaren om de krav som gäller för certifikat eller elevtillstånd (erinran). Beslutet skall delges innehavaren.

16 §

Ett luftfarts-certifikat skall omhändertas om innehavaren vid utövande av den tjänst som certifikatet avser

1. har gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller har visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, eller
2. har visat tydliga tecken på påverkan av alkoholhaltiga drycker eller andra medel.

Detsamma gäller om innehavaren på grund av sjukdom, skada eller någon annan sådan orsak inte

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

kan fullgöra tjänsten på ett trafik-säkert sätt.

Certifikatet gäller inte när det är omhändertaget.

17 §

Om ett luftfarts-certifikat eller ett elevtillstånd har varit försatt ur kraft enligt 12 § eller om ett certifi-kat har varit omhändertaget enligt 16 § under minst så lång tid som skulle ha bestämts enligt 14 § första stycket, får återkallelse av certifi-katet eller tillståndet underlåtas.

18 §

Innehavare av luftfarts-certifikat är skyldiga att genomgå undersök-ningar och prov som anordnas av den myndighet regeringen bestäm-mer och att anmäla sådana om-ständigheter som kan antas ha be-tydelse för behörigheten.

Om regeringen föreskriver det får myndigheten uppdra åt andra att genomföra proven.

19 §

Bestämmelserna i 3 § andra stycket, 5–12 och 14–18 §§ skall tillämpas i fråga om godkännande av ett utländskt luftfarts-certifikat och i fråga om förnyelse och åter-kallelse av ett sådant godkännan-de.

Godkännandet får inte avse längre tid än det utländska certifi-katets giltighetstid.

20 §

Om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten, får luftfartsverket besluta att innehavaren av ett luft-farts-certifikat inte får utöva viss verksamhet på ett luftfartyg om han inte har ett gällande bevis om att han uppfyller särskilda villkor (behörighetsbevis).

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskri-va att andra medlemmar av besätti-

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

ningen på ett luftfartsg ände som anges i 3 § skall ha gällande behörighetsbevis.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer fastställer de krav sökanden av ett behörighetsbevis skall uppfylla i de avseenden som anges i 5 och 6 §§.

Bestämmelserna i 7–12 och 14–18 §§ skall också tillämpas i fråga om behörighetsbevis.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om utländska behörighetsbevis.

21 §

Luftfartsverket prövar, med de undantag som anges i 22 §, frågor om certifikat och elevtillstånd enligt denna lag och enligt författningar som har utfärdats med stöd av denna lag.

Om luftfartsverket finner anledning att anta att någon på grund av ett onyktert levnadssätt inte bör ha certifikat får verket höra socialnämnden.

Luftfartsverkets beslut enligt 15 § andra stycket får inte överklagas.

22 §

Länsrätt prövar

1. mål om varning och mål om återkallelse av certifikat och elevtillstånd.

2. mål om nedsättning av tid som bestämts av länsrätten enligt 14 § första stycket.

Frågor om omhändertagande enligt 16 § prövas av de myndigheter som regeringen bestämmer. Regeringen får också uppdra åt andra att pröva sådana frågor. Om ett certifikat har tagits om hand enligt 16 § första stycket, prövar länsrätten om certifikatet skall försättas ur kraft eller återlämnas till innehavaren.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

23 §

Mål som anges i 22 § första stycket anhängiggörs genom ansökan.

24 §

I mål om luftfartscertifikat och elevtillstånd får rätten förelägga den enskilda parten att lämna

1. läkarintyg och andra intyg angående sin fysiska och psykiska lämplighet,

2. bevis om att han har avlagt certifikatprov, eller

3. bevis om att han har genomgått certifikatkontroll.

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

Rätten får, under den förutsättning som anges i 21 § andra stycket, höra socialnämnden.

25 §

Om rätten i ett mål om återkallelse av certifikat eller elevtillstånd beslutar att återkallelse inte skall ske, får rätten meddela särskilda villkor för certifikatet eller besluta att ny personutredning skall göras vid en senare tidpunkt.

26 §

Beslut i ärenden om återkallelse eller varning skall delges parterna.

Rättens beslut i mål om återkallelse av luftfartscertifikat och elevtillstånd gäller omedelbart om inte annat förordnas.

27 §

När rätten har försatt ett certifikat eller elevtillstånd ur kraft på grund av misstanke om brott, skall underrättelse om beslutet genast lämnas till förundersökningsledaren eller åklagaren och till den domstol där åtal har väckts mot innehavaren.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

28 §

I mål om luftfarts-certifikat och elevtillstånd som prövas av länsrätten förs det allmännas talan av luftfartsverket.

29 §

Bestämmelserna i 21–28 §§ skall tillämpas också i fråga om behörighetsbevis och i fråga om godkännande av utländska luftfarts-certifikat samt förnyelse och återkallelse av sådana godkännanden.

30 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från kravet på luftfarts-certifikat i 3 § eller av utbildningsskäl eller annan särskild anledning medge att luftfartyg används till luftfart utan att föreskrivna krav på bemanning är uppfyllda.

5 KAP.

Om luftfartygs befälhavare och om tjänsten ombord**Befälhavare på luftfartyg och tjänsten ombord**

1 §

Å svenskt luftfartyg skall, när det nyttjas till luftfart, finnas befälhavare.

Befälhavaren äger högsta myndighet ombord.

Ett svenskt luftfartyg skall ha befälhavare när det används vid luftfart.

Befälhavaren har den högsta myndigheten ombord.

2 §

Befälhavaren skall vaka över fartygets luftvärdighet ävensom tillse att fartyget är behörigen utrustat, bemannat och lastat samt att luftfärd jämväl i övrigt förberedes och genomföres i enlighet med gällande bestämmelser.

Vad i 3 kap. 7 § stadgas om skyldighet att anmäla omständighet av betydelse för luftvärdigheten och i övrigt lämna för tillsynen nödiga upplysningar äger motsvarande

Befälhavaren skall övervaka att fartyget är luftvärdigt. Han skall se till att det är utrustat, bemannat och lastat på föreskrivet sätt. Vidare skall han se till att luftfärden förbereds och genomföres i enlighet med gällande bestämmelser.

Befälhavaren har samma skyldighet att göra anmälan och lämna upplysningar som ägaren har enligt 3 kap. 7 §.

Nuvarande lydelse

Förelagten lydelse

tillämpning beträffande befälhavaren.

3 §

Det åligger befälhavaren att hava uppsikt över fartyget och dess besättning samt passagerare och gods.

När så prövas nödigt, må befälhavaren tillfälligt ålägga medlem av besättningen att utföra annat arbete än det för vilket han anställts. Passagerare skall noggrant iakttaga vad befälhavaren föreskriver i fråga om ordningen ombord.

Befälhavaren må vägra att taga ombord och äger landsätta medlem av besättningen, passagerare och gods, när omständigheterna kräva det.

Befälhavaren får bestämma att medlemmar av besättningen tillfälligt skall arbeta med annat än det som deras anställning avser. Passagerarna skall följa befälhavarens föreskrifter om ordningen ombord.

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

4 §

När det påkallas av hänsyn till luftfartygets säkerhet eller säkerheten för ombordvarande person eller egendom eller för upprätthållande av lydnaden och ordningen ombord, äger befälhavaren bruka det våld och vidtaga de åtgärder i övrigt som kunna anses försvarliga med hänsyn till omständigheterna.

Om någon genom sitt uppträdande utgör en omedelbar fara för luftfartygets säkerhet eller för säkerheten ombord får befälhavaren vidta de åtgärder mot denne som behövs för att ordningen skall kunna upprätthållas.

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 anmaningar. Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips skall den lindrigaste form användas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än som är absolut nödvändigt.

I fall som avses i första stycket skall medlem av besättningen utan särskild anmaning lämna befälhavaren det bistånd han behöver. Efter anmaning av befälhavaren äger även passagerare lämna sådant bistånd.

Om det till förebyggande av att

Medlemmar av besättningen skall i fall som avses i första stycket lämna befälhavaren den hjälp han behöver. Passagerare får efter anmaning av befälhavaren lämna sådan hjälp. Om åtgärderna med hänsyn till den föreliggande faran måste vidtas omedelbart får besätt-

Nuvarande lydelse

luftfartygets säkerhet eller säkerheten för person eller egendom ombord äventyras är nödvändigt att åtgärd som avses i första stycket vidtages utan dröjsmål, äger medlem av besättningen och passagerare vidtaga åtgärden utan anmaning av befälhavaren.

Förövas å fartyget svårare brott, skall befälhavaren såvitt möjligt vidtaga för utredning i saken nödiga åtgärder, som ej utan våda kunna uppskjutas.

Befälhavaren skall, så långt omständigheterna medgiva, sörja för att den brottslige icke avviker och äger för sådant ändamål taga honom i förvar. Bestämmelserna i 4 § andra stycket äga motsvarande tillämpning. Den brottslige får ej utan eget samtycke hållas i förvar längre än till dess han kan överlämnas till svensk polisman eller, utom riket, till behörig utländsk myndighet eller till svensk konsul.

Föremål som kan antagas äga betydelse för utredning om brottet får befälhavaren taga i förvar. Befälhavaren skall tillhandahålla polisman eller myndighet som avses i andra stycket de upplysningar och de föremål i hans besittning som kunna vara av betydelse för utredning om brottet.

Befälhavaren skall tillse att föreskrivna fartygshandlingar finnas

Föreslagen lydelse

ningsmän och passagerare själva genomföra dem utan anmaning av befälhavaren.

Besättningsmän och passagerare som lämnar hjälp eller annars vidtar åtgärder enligt andra stycket har samma rätt som befälhavaren att bruka våld.

4 a §

Har någon i fall som avses i 4 § gjort större våld än i varje fall är medgivet skall han ändå inte dömas till ansvar, om omständigheterna var sådana att han svärligen kunde besinna sig. Om gärningen anses brottslig får dömas till lindrigare straff än vad som annars är föreskrivet.

5 §

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

Befälhavaren skall om möjligt se till att gärningsmannen inte avviker och får omhändertaga honom för att hindra att han gör det. När någon skall omhändertas gäller 4 §. Gärningsmannen får inte utan sitt medgivande hållas i förvar längre än till dess han kan överlämnas till en behörig svensk eller utländsk myndighet.

Befälhavaren får ta i förvar sådana föremål som kan ha betydelse för utredningen. Han skall till den myndighet som avses i andra stycket ge de upplysningar och överlämna de föremål som kan ha betydelse för utredningen.

6 §

En befälhavare på ett utländskt luftfartyg, som enligt lagen i den

Nuvarande lydelse

ombord och föras i enlighet med givna bestämmelser.

Råkar fartyget i nöd, vare befälhavaren pliktig att göra allt som står i hans makt för att rädda ombordvarande samt bevara fartyg och gods. Måste fartyget övergivas, skall befälhavaren såvitt möjligt sörja för att fartygshandlingarna bringas i säkerhet.

Inträffar vid fartygets nyttjande olyckshändelse, som medför att någon avlider eller får allvarlig kroppsskada eller att betydande skada uppstår å fartyget eller egendom som icke befordras därmed, skall befälhavaren ofördröjligen sörja för att luftfartsverket under rättas om händelsen och snarast möjligt avgiva rapport till verket. Samma lag vare, när allvarlig fara för sådan händelse förelegat eller något inträffat som tyder på väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen.

Är befälhavaren ur stånd att uppfylla vad sålunda föreskrivits, skall det fullgöras av fartygets ägare eller, om annan i ägarens ställe brukade fartyget, av denne.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger begränsa underrättelseplikten ävensom utsträcka den till att åvila jämväl medlem av besättningen, så ock föreskriva att underrättelse skall givas även annan än luftfartsverket.

Envar som gör tjänst ombord skall noggrant efterkomma förmans order angående tjänsten, vederbörligen tillgodose ombordvarandes säkerhet och bästa, sorgfäl-

Föreslagen lydelse

stat som har tillsyn över fartygets luftvärdighet har sådan behörighet som anges i 3–5 §§, har samma behörighet inom svenskt område.

7 §

Om luftfartyget råkar i nöd skall befälhavaren göra allt vad han kan för att rädda de ombordvarande, fartyget och godset. Måste fartyget överges skall han om möjligt se till att fartygshandlingarna tas om hand.

8 §

Inträffar det en olyckshändelse vid användningen av ett luftfartyg och medför olyckan att någon avlider, att någon blir allvarligt skadad, att fartyget får betydande skador eller att egendom som inte transporteras med fartyget får betydande skador, skall befälhavaren rapportera det inträffade. Han skall också rapportera om det har funnits någon allvarlig fara för att en sådan olycka skulle inträffa eller om något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen.

Om befälhavaren inte kan fullgöra dessa skyldigheter skall fartygets ägare eller brukare göra det.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får begränsa underrättelseskyldigheten och besluta att den skall gälla också för medlemmar av besättningen.

9 §

Den som tjänstgör ombord skall sköta sina arbetsuppgifter omsorgsfullt och följa sin förmans order angående tjänsten.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

ligt vårda fartyg och gods samt i övrigt med omsorg och nit fullgöra sina åligganden.

10 §

Ej må någon göra tjänst ombord, därest han på grund av påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller till följd av sjukdom eller uttrötning eller av annan sådan orsak icke kan på betryggande sätt fullgöra vad honom åligger.

En besättningsman får inte tjänstgöra ombord om han på grund av sjukdom, uttrötning, påverkan av alkoholhaltiga drycker eller andra medel eller av andra sådana skäl inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

11 §

Regeringen bestämmer, i vad mån föreskrifterna i detta kapitel skola tillämpas i fråga om utländskt luftfartyg vid luftfart inom svenskt område.

Regeringen får föreskriva i vilken utsträckning föreskrifterna i detta kapitel, utöver vad som följer av 6 §, skall tillämpas i fråga om utländska luftfartyg vid luftfart inom svenskt område.

6 KAP.**Om flygplatser och markorganisationen i övrigt****Flygplatser och markorganisationen i övrigt****Allmänna bestämmelser**

1 §

Flygplats så ock annan anläggning för luftfarten skall uppfylla säkerhetens krav.

Närmare bestämmelser om inrättande samt om underhåll och drift av sådan anläggning och om tillsyn därå meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger bestämma huruvida och under vilka förutsättningar, utan intrång i enskild rätt, sjö eller annat område må nyttjas för luftfartygs landning och uppstigning utan att hava särskilt inrättats för ändamålet.

Flygplatser och andra anläggningar för luftfarten skall uppfylla säkerhetens krav.

Befattningshavare som har hand om säkerhets- och ordningstjänsten vid en allmän flygplats eller vid godkänd enskild flygplats får från flygplatsområde avvisa den som stör ordningen eller uppför sig så att han äventyrar luftfartens säkerhet.

I fråga om användande för start och landning av områden som inte har inrättats för sådana ändamål gäller de föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Den myndighet som i enlighet med vad regeringen bestämmer utövar tillsyn över allmänna flygplat-

Nuvarande lydelse

Regeringen äger förordna om inrättande av luftled ävensom bestämma annat område, inom vilket lufttrafiken skall vara underkastad särskild reglering.

Till tryggande och underlättande av luftfarten anordnas flygsäkerhetsjänst.

Om tillstånd i vissa fall

För inrättande och drift av flygplats till allmänt bruk (allmän flygplats) erfordras tillstånd av regeringen, såvida annan än staten skall utöva driften.

Regeringen äger föreskriva, att allmän flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller kortvarighet eller andra särskilda omständigheter må inrättas eller drivas utan tillstånd varom i första stycket sägs.

Föreslagen lydelse

ser och utrustningen där skall ges tillträde till anläggningen för att utöva tillsynen.

2 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får inrätta flygvägar och besluta om lufrum där särskild reglering skall finnas för lufttrafiken.

Den myndighet som i enlighet med vad regeringen bestämmer utövar tillsyn över anläggningar för att underlätta lufttrafiken i sådana områden som avses i första stycket skall ges tillträde till anläggningen för att utöva tillsynen.

3 §

Flygtrafiktjänst skall finnas för att trygga och underlätta luftfarten.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar ytterligare bestämmelser om flygtrafiktjänsten. Om regeringen bestämmer det får myndigheten uppdra åt andra att svara för sådan tjänst.

Frågor om tillstånd för allmänna flygplatser

4 §

Flygplatser för allmänt bruk (allmänna flygplatser) får inte inrättas eller drivas utan tillstånd av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Nuvarande lydelse

Tillstånd att inrätta eller driva allmän flygplats må meddelas allenast där hinder icke möter av hänsyn till det allmänna.

Vid meddelande av tillstånd skola bestämmas de villkor som finnas erforderliga. Regeringen må förordna luftfartsverket att i särskilda avseenden bestämma villkoren.

Tillståndet må begränsas till viss tid och lösningsrätt förbehållas kronan.

Åsidosätter innehavare av tillstånd i väsentlig mån för verksamheten gällande föreskrifter eller måste det antagas att han är oförmögen att behörigen fullgöra sina förpliktelser med avseende å anläggningen och dess drift, må regeringen återkalla tillståndet.

Regeringen äger bestämma, att för inrättande och drift av annan anläggning för luftfarten än allmän flygplats erfordras tillstånd av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

Villkoren bestämmas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

Föreslagen lydelse

5 §

Tillstånd får beviljas bara om hinder inte möter av hänsyn till det allmänna. Vid prövningen skall hänsyn tas bl. a. till markförhållanden, till störningar som kan uppkomma för omgivningen och till totalförsvaret. Vidare skall hänsyn tas till sökandens tekniska och ekonomiska förutsättningar att driva flygplatsen.

6 §

När tillstånd meddelas får villkor föreskrivas för tillståndet. Om tillståndet meddelas av regeringen får sådana villkor föreskrivas av den myndighet regeringen bestämmer.

Tillståndet får tidsbegränsas. Rätt till inlösen kan förbehållas staten.

7 §

Om en tillståndshavare i väsentlig mån åsidosätter föreskrifterna för verksamheten kan regeringen återkalla tillståndet. Detsamma gäller om det måste antas att tillståndshavaren inte kan fullgöra sina förpliktelser i fråga om anläggningen och dess drift.

Om tillståndet har meddelats av annan myndighet än regeringen får också denna myndighet meddela beslut som avses i första stycket.

Frågor om andra tillstånd

8 §

Regeringen får föreskriva att det krävs tillstånd för inrättande och drift av även andra anläggningar för luftfarten än allmänna flygplatser. Frågor om tillstånd och om villkoren för detta prövas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Om godkännande

9 §

Allmän flygplats så ock annan anläggning för luftfarten som regeringen bestämmer skall, innan den tas i bruk, godkännas i den ordning regeringen förordnar. Vid godkännandet skola knytas erforderliga villkor.

Där fastställda villkor i väsentlig mån åsidosätts eller anläggningen eljest, till följd av ändrade bestämmelser eller annan omständighet, icke uppfyller de krav som gälla för sådan anläggning, ankommer på den myndighet som meddelat godkännandet att återkalla det.

Förekommer omständighet som kan medföra att kraven för godkännande ej längre äro uppfyllda, åligger det anläggningens innehavare att så snart ske kan göra anmälan därom till luftfartsverket. Är omständigheten av beskaffenhet att medföra fara vid anläggningens begagnande, skall innehavaren, utan att avvakta vederbörande myndighets beslut, vidtaga de åtgärder som påkallas för att hindra att anläggningen eller den del därav, varom fråga är, vidare användes.

Allmänna flygplatser får inte tas i bruk innan de har godkänts av den myndighet regeringen bestämmer. Regeringen får föreskriva att det samma skall gälla i fråga om andra anläggningar för luftfarten. I samband med godkännandet skall fastställas de villkor som behövs.

Om villkoren åsidosätts i väsentlig mån skall godkännandet återkallas av den myndighet som har meddelat det. Detta gäller också om anläggningen annars inte uppfyller de krav som gäller för sådana anläggningar.

Anläggningens innehavare skall anmäla om något inträffar som medför att kraven för godkännande inte längre är uppfyllda. Om det krävs av säkerhetsskäl skall han se till att anläggningen inte används.

Om anläggningar som hindrar luftfarten

11 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger meddela bestämmelser som, utan att avsevärt men tillskyndas ägare av mark eller innehavare av särskild rätt därtill, äro ägnade att förebygga att märken, belysningsanläggningar eller andra inrättningar så anordnas, att trafiksäkerheten utsättes för fara. Regeringen äger föreskriva vilka åtgärder som må vidtagas, därest sådana bestämmelser överträdas.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om märken, belysning och andra anordningar som syftar till att förebygga fara för trafiksäkerheten. Föreskrifterna får dock inte utformas så att de medför något avsevärt men för markägarna eller dem som har särskild rätt till märken.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva åtgärder som kan vidtas när fö-

Nuvarande lydelse

Föreslagna lydelse

reskrifter enligt första stycket åsidosätts.

Övriga bestämmelser

12 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger föreskriva vilka flygplatser som må nyttjas för internationell eller inrikes luftfart eller eljest för olika slag av luftfart.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva vilka flygplatser som får användas vid olika slag av luftfart.

13 §

För begagnande av allmän flygplats eller annan anläggning för luftfarten, som är upplåten till allmänt bruk, må avgift uppbäras enligt grunder som bestämmas av regeringen.

Sådan avgift må, när den är förfallen till betalning, uttagas genom utmätning utan föregående dom eller utslag.

Regeringen får meddela föreskrifter om avgifter, som tas ut av dem som använder allmänna flygplatser eller andra allmänna anläggningar och tjänster för luftfarten.

Avgifter som är förfallna till betalning får tas ut genom utmätning utan föregående dom, utslag eller beslut.

14 §

Allmän flygplats så ock annan anläggning för luftfarten, som är upplåten till allmänt bruk, skall på enahanda villkor som för svenska luftfartyg i internationell fart vara öppen för utländska luftfartyg i motsvarande fart, såvida de äro hemmahörande i stat med vilken slutits överenskommelse om sådan förmån.

Allmänna flygplatser och andra allmänna anläggningar för luftfarten skall på samma villkor som för svenska luftfartyg i internationell trafik vara öppna för utländska luftfartyg i sådan trafik, om dessa är registrerade i en stat som har träffat överenskommelse med Sverige om denna förmån.

15 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger fastställa villkor för behörighet att inom markorganisationen eller eljest, annorstädes än å luftfartyg, förrätta tjänst varav trafiksäkerheten är beroende, så ock meddela bestämmelser om certifikat för sådan tjänst.

Tjänstgöring som flygledare i flygtrafikledningstjänst, flygtekniker eller flygklarerare får följgöras bara av den som har gällande certifikat. Certifikatet skall vara utfärdat eller godkänt i Sverige.

I fråga om certifikat och innehavare av certifikat gäller bestämmelserna i 4 kap. 4–19 och 21–30 §§.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva att andra med tjänst inom mark-

Nuvarande lydelse

Vad i 5 kap. 10 § stadgas skall äga motsvarande tillämpning i fråga om trafikledare och flygmekaniker, så ock den som förrättar annan tjänst som regeringen med hänsyn till trafiksäkerheten bestämmer.

Om tillstånd till luftfartsverksamhet

Luftfart i regelbunden trafik (linjefart) i förvärvssyfte må ej utövas här i riket utan tillstånd av regeringen.

För annan luftfart i förvärvssyfte inom riket erfordras tillstånd av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket. Regeringen må dock bestämma, att sådan luftfart med hänsyn till dess art eller ringa omfattning må utövas utan tillstånd.

Regeringen äger föreskriva, att tillstånd av luftfartsverket erfordras för luftfart som avser utbildning, för flyguppvisning eller flygtävling samt för annan luftfartsverksamhet av särskild art, ändå att verksamheten icke äger rum i förvärvssyfte.

Föreslagen lydelse

organisationen eller med annan tjänst av betydelse för säkerheten än som avses i 4 kap. skall ha behörighetsbevis.

Bestämmelserna i 4 kap. 20 § tredje och fjärde styckena samt 30 § gäller i fråga om behörighetsbevis och innehavare av sådana bevis.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får beträffande arbete som utförs inom vissa angivna organisationer medge undantag från kravet på certifikat.

16 §

Bestämmelserna i 5 kap. 10 § gäller också flygledare i flygtrafikledningstjänst, flygtekniker och flygklararerare samt, i den mån regeringen föreskriver det, annan personal inom markorganisationen med tjänstgöring som är av betydelse för säkerheten.

7 KAP.**Tillstånd till luftfartsverksamhet**

1 §

Luftfart i förvärvssyfte får inte utövas här i riket utan tillstånd av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Regeringen får dock föreskriva att annan luftfart i förvärvssyfte än luftfart i regelbunden trafik (linjefart) får utövas utan tillstånd om det är skäligt med hänsyn till luftfartens art eller omfattning.

Regeringen får föreskriva att det krävs tillstånd för att driva skola med utbildning för erhållande av certifikat och för att utöva luftfart som avser utbildning, även om verksamheten inte äger rum i förvärvssyfte. Detsamma gäller i fråga

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

ga om flyguppvisningar, flygtävlingar och annan luftfartsverksamhet av särskild art. Frågor om sådana tillstånd prövas av den myndighet regeringen bestämmer. Om regeringen bestämmer det, får myndigheten uppdra åt andra att göra prövningen.

2 §

Tillstånd må meddelas allenast där hinder icke möter av hänsyn till det allmänna.

Tillstånd får beviljas bara om det inte möter hinder av hänsyn till det allmänna.

De tekniska och ekonomiska förutsättningarna för trafiken skall beaktas vid prövningen.

3 §

Såvitt angår befordran av passagerare eller gods allenast från ort till annan inom riket eller annan inrikes fart, må tillstånd meddelas endast svenska staten, svensk kommun eller annan sådan menighet, svensk medborgare eller svenskt dödsbo, svenskt aktiebolag, vars aktiebrev äro ställda till viss man, ävensom svenskt handelsbolag, vari ej finnes utländsk bolagsman, samt förening, annat samfund, stiftelse eller annan sådan inrättning här i riket, såframt styrelsens samtliga medlemmar äro svenska medborgare. Tillstånd må dock icke meddelas aktiebolag, med mindre dess aktier till ett kapitalvärde och ett röstvärde av minst två tredjedelar tillkomma den, åt vilken tillstånd enligt denna paragraf må meddelas; är denne svenskt aktiebolag, skall det svenska inflytandet däri vara säkerställt i samma omfattning som i det tillståndssökande bolaget.

Tillstånd till luftfart i inrikes trafik får ges endast till

1. svenska staten,
2. svenska kommuner eller landstingskommuner,
3. svenska medborgare eller dödsbon,
4. svenska handelsbolag, som inte har någon utländsk bolagsman,
5. svenska föreningar, samfundligheter eller stiftelser, som inte har några utländska medborgare i styrelsen,
6. svenska aktiebolag, om aktierna i bolaget är ställda till viss man och till ett kapitalvärde och ett röstvärde av minst två tredjedelar ägs av någon som kan få tillstånd enligt denna paragraf.

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

Tillstånd till luftfart med svenskt luftfartyg i förvärvssyfte mellan Sverige och utlandet som inte är linjefart får ges endast till den som uppfyller kraven enligt första stycket 1-6.

Ett tillstånd förfaller om kraven i första stycket inte längre är upp-

Äro de sålunda uppställda förutsättningarna ej längre för handen,

Nuvarande lydelse

vare tillståndet förfallet, där icke rättelse sker inom tid, som bestäms av den myndighet vilken meddelat tillståndet.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger medgiva undantag från vad i denna paragraf stadgas, när särskilda skäl äro därtill.

Vid meddelande av tillstånd skola bestämmas de villkor som finnas erforderliga. Ankommer det på regeringen att geva tillståndet, må regeringen förordna luftfartsverket att i särskilda avseenden bestämma villkoren.

Tillståndet må begränsas till viss tid och lösningsrätt förbehållas kronan.

Åsidosätter innehavare av tillstånd i väsentlig mån för verksamheten gällande föreskrifter eller måste det antagas att han är oförmögen att behörigen upprätthålla verksamheten, må den myndighet som meddelat tillståndet återkalla det.

Har regeringen genom överenskommelse med främmande stat medgivit luftfart inom svenskt område, vare, där regeringen så bestämmer, särskilt tillstånd enligt detta kapitel ej behövt. Regeringen må i sådant fall förordna luftfartsverket att meddela de närmare bestämmelser som finnas erforderliga.

Föreslagen lydelse

fyllda och rättelse inte sker inom den tid som bestäms av den myndighet som har meddelat tillståndet.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får medge undantag från denna paragraf om det finns särskilda skäl.

4 §

När tillstånd meddelas får villkor föreskrivas för tillståndet. Om tillståndet meddelas av regeringen får sådana villkor föreskrivas av den myndighet regeringen bestämmer.

Tillståndet får tidsbegränsas. Rätt till inlösen kan förbehållas staten.

För den verksamhet som en utlänning eller ett utländskt företag driver i Sverige med stöd av ett tillstånd är föreståndaren i Sverige ansvarig.

5 §

Om en tillståndshavare i väsentlig mån åsidosätter föreskrifterna för verksamheten, kan den som har meddelat tillståndet återkalla detta. Tillståndet kan också återkallas om det måste antas att innehavaren inte kan upprätthålla verksamheten.

6 §

Om regeringen genom ett avtal med en främmande stat eller en internationell organisation medger att luftfart får äga rum inom svenskt område, kan regeringen besluta att något tillstånd inte krävs enligt detta kapitel. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva de villkor för luftfarten som behövs.

För den verksamhet som utlänning eller ett utländskt företag driver i Sverige med stöd av ett av-

Nuvarande lydelse

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket må föreskriva, under vilka förutsättningar luftfartyg eller tillbehör eller reservdelar till luftfartyg må upplätas till annan för att av denne nyttjas för egen räkning.

Föreslagen lydelse

tal är föreståndaren i Sverige ansvarig.

7 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får, om det behövs med hänsyn till flygsäkerheten eller annars till luftfarten inom riket, föreskriva att det krävs tillstånd för upplåtelse av luftfartyg till brukare. Detsamma gäller i fråga om upplåtelser av tillbehör eller reservdelar till luftfartyg.

8 KAP.

Vissa bestämmelser för lufttrafiken

1 §

Angående vad vid luftfärd skall iakttagas för att undvika sammanstötning eller annan olyckshändelse och för att i övrigt förebygga skada eller olägenhet förordnar regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om vad som skall iakttagas vid luftfärder för att olyckor och olägenheter skall undvikas.

2 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger bestämma flygvägar som luftfartyg har att följa vid färd inom svenskt område samt meddela särskilda föreskrifter beträffande färd över rikets gräns, såsom angående var gränsen må passeras och vilken flygplats som skall brukas vid luftfartygs avgång eller ankomst.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får fastställa flygvägar som luftfartyg skall följa inom svenskt område. Vidare får föreskrifter meddelas om flygningar över rikets gränser.

3 §

När allmän ordning och säkerhet kräver det, må luftfartyg anmanas att landa. Anmaningen skall ofördröjligen efterkommas. Har annan anvisning ej givits, skall fartyget landa på närmaste allmänna flygplats inom riket, å vilken landning är möjlig. Inkommer luftfartyg i område, där luftfart enligt 1 kap. 3 § är förbjuden, skall det omedel-

När det krävs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet får ett luftfartyg anmanas att landa. Fartyget skall då landa på den plats som anvisas. Om ingen anvisning lämnas skall landningen ske på närmsta möjliga lämpliga allmänna eller godkända enskilda flygplats inom riket.

Ett luftfartyg, som utan tillstånd

Nuvarande lydelse

bart lämna området och anmälan om vad som inträffat göras på snabbaste sätt. Fartyget skall, om annan anvisning ej givits, så snart ske kan landa såsom nyss sagts.

Eftersättes vad sålunda är stadgat, må fartygets färd hindras med erforderliga medel.

Regeringen eller den regeringen bemyndigad bestämmer vem som äger utöva befogenhet varom i första eller andra stycket sägs samt meddelar närmare föreskrifter om tillämpningen i övrigt av vad där stadgas.

Föreslagen lydelse

kommer in i ett sådant område som avses i 1 kap. 3 §, skall omedelbart lämna området. Det inträffade skall snarast anmälas. Om ingen annan anvisning lämnas skall fartyget snarast möjligt landa i enlighet med första stycket.

Om fartyget bryter mot bestämmelserna i första och andra styckena får den fortsatta färden hindras.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva vem som får besluta om åtgärder enligt denna paragraf samt i övrigt meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som avses i paragrafen.

4 §

Krigsmateriel må icke utan medgivande av regeringen eller den regeringen bemyndigad befordras med luftfartyg. Vad i denna lag skall förstås med krigsmateriel bestämmer regeringen.

Regeringen eller den regeringen bemyndigad äger att av hänsyn till allmän ordning och säkerhet förbjuda befordran med luftfartyg av annat gods än krigsmateriel eller meddela närmare bestämmelser om sådan befordran.

Regeringen eller den regeringen bemyndigad äger ock bestämma, huruvida och under vilka villkor fotografiapparat må medföras och brukas å luftfartyg inom svenskt område.

Krigsmateriel får inte transporteras med luftfartyg utan tillstånd av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Om det krävs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer förbjuda transporter med luftfartyg av annat gods än krigsmateriel.

4 a §

Fotografering får inte ske utan tillstånd av överbefälhavaren från luftfartyg i linjefart inom sådana restriktionsområden som bestämts enligt 1 kap. 3 § första stycket. Det samma gäller fotografering från luftfartyg som luftfartsverket i detta avseende har jämställt med fartyg i linjefart. Från andra luftfartyg får fotografering inte ske utan tillstånd. Frågan om tillstånd prövas i

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

fråga om fotografering för kartläggningsändamål av regeringen och i övriga fall av överbefälhavaren.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller inte den fotografering som sker för statens lantmäteriverk.

4 b §

Kameror får medföras inom riket på sådana luftfartyg som anges i 4 a § första stycket och på luftfartyg som används vid fotografering för statens lantmäteriverk.

Kameror får medföras på andra luftfartyg bara om tillstånd har meddelats till fotografering eller om apparaterna förvaras så att de inte kan användas under flygningen.

Befälhavaren skall se till att dessa krav är uppfyllda.

4 c §

Vad som sägs i 4 a och 4 b §§ gäller inte i fråga om sådana luftfartyg som avses i 15 kap. 2 §.

5 §

Såvitt ej i denna lag eller eljest förordnas annat, bestämmer regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket vilka fartygshandlingar som skola finnas för luftfartyg, huruvida de skola medföras ombord samt huru de skola upprättas, föras och förvaras.

Om inget annat föreskrivs i denna lag meddelar regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreskrifter om fartygshandlingar.

6 §

Ej må någon förvägras att taga del av innehållet i fartygshandlingar, såvitt hans rätt är beroende därav.

Om någon för att kunna ta till vara sin rätt behöver ta del av innehållet i en fartygshandling, skall han få det.

I det allmännas verksamhet gäller i stället bestämmelserna i tryckfrihetsförordningen och sekretesslagen (1980:100).

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §

Angående skyldighet för den som förrättar tjänst å luftfartyg att medföra luftfartscertifikat eller annan handling förordnar regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om skyldighet för dem som tjänstgör ombord på luftfartyg att medföra certifikat och andra handlingar.

8 §

Luftfartsverket må, där så prövas nödigt, visitera luftfartyg samt granska fartygshandlingarna och de handlingar som skola medföras av dem som förrätta tjänst å fartyget.

Om det behövs får luftfartsverket visitera luftfartyg och granska fartygshandlingarna och de andra handlingar som skall finnas ombord.

9 §

Om vad vid luftfärd skall iakttagas i hälsovårds-, pass-, tull- och andra sådana hänseenden stadgas särskilt.

Det finns särskilda bestämmelser om vad som skall iakttagas vid luftfärder i fråga om hälsovård, pass och tull och i andra liknande avseenden.

9 KAP.**Om befordran med luftfartyg****Lufttransporter****Bestämmelsernas tillämpningsområde**

1 §

Vad i detta kapitel stadgas gäller befordran med luftfartyg av passagerare, resgods eller gods, vilken utföres mot vederlag eller av lufttrafikföretag verkställes vederlagsfritt.

Detta kapitel gäller sådana lufttransporter av passagerare, resgods eller gods som utföres av lufttrafikföretag. Kapitlet gäller också om transporten utföres av någon annan mot ersättning.

I detta kapitel förstås med Warszawakonventionen den i Warszawa den 12 oktober 1929 undertecknade och genom det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet reviderade konventionen om internationell luftbefordran samt med Guadalajarakonventionen den i Guadalajara den 18 september 1961 undertecknade konventionen om internationell luftbefordran som utföres av annan än den avtalslutande fraktföraren.

2 §

Bestämmelserna i detta kapitel äga icke tillämpning å postbefordran.

Detta kapitel gäller inte transporter av post.

Nuvarande lydelse

Vad i 3–9 §§ stadgas om befordringshandlingar skall icke gälla i fråga om befordran, som utföres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av luftfartsverksamhet.

Befordringshandlingar

Vid befordran av passagerare skall utfärdas biljett, innehållande:

a) uppgift å avgångsort och bestämelseort;
b) där avgångsorten och bestämelseorten äro belägna i samma stat och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum i annan stat, uppgift å platsen för minst en sådan mellanlandning; samt

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen eller lag av motsvarande innehåll och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i fråga om skada på person liksom då resgods förkommer, minskas eller skadas.

Biljetten skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om befordringsavtalets slutande och om villkoren för befordringen.

Är biljett ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, skall befordringsavtalet ändå gälla och vara underkastat bestämmelserna i detta kapitel. Har passageraren med fraktförarens samtycke gått ombord å luftfartyg utan att biljett utfärdats eller innehåller biljetten icke meddelande som avses i första stycket under c), åger fraktföraren dock icke åberopa sådan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 §.

Föreslagen lydelse

Bestämmelserna i 3–9 §§ gäller inte i fråga om transporter som utföres under osedvanliga förhållanden och som inte utgör normal luftfartsverksamhet.

Transporthandlingar

3 §

För passagerartransporter skall biljetter utfärdas. En biljett skall innehålla

a) uppgifter om avgångs- och bestämelseorten,

b) uppgifter om platsen för minst en sådan mellanlandning som skall ske i en annan stat i de fall då avgångs- och bestämelseorterna ligger i samma stat, och

c) ett meddelande om att Warszawakonventionen eller en lag med motsvarande bestämmelser kan gälla för transporten och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvar för personsador och för skador på grund av att resgods kommer bort, minskas eller skadas.

Om inte annat styrks gäller biljetten som bevis om att ett transportavtal har träffats och om villkoren för transporten.

Såväl transportavtalet som bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas även om någon biljett inte har utfärdats, om en utfärdad biljett inte har föreskrivet innehåll eller om biljetten har kommit bort. Om passageraren med fraktförarens samtycke har gått ombord på luftfartyget utan att någon biljett har utfärdats eller om en utfärdad biljett saknar ett meddelande enligt första stycket c), får fraktföraren dock inte åberopa ansvarsbegränsningen enligt 22 §.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Vid befordran av inskrivet resgods skall utfärdas resgodsbevis. Har beviset ej fogats vid biljett som uppfyller föreskrifterna i 3 § första stycket eller intagits i sådan biljett, skall det innehålla:

a) uppgift å avgångsort och bestämelseort;

b) där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna i samma stat och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum i annan stat, uppgift å platsen för minst en sådan mellanlandning; samt

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen eller lag av motsvarande innehåll och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet då resgods förkommer, minskas eller skadas.

Resgodsbeviset skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om resgodsets inskrivning och om villkoren för befordringen.

År resgodsbevis ej utfärdat, har det ej föreskrivet innehåll eller har det förkommit, skall befordringsavtalet ändock gälla och vara underkastat bestämmelserna i detta kapitel. Har fraktföraren mottagit resgodset i sin vård utan att resgodsbevis utfärdats eller innehåller, i fall då beviset icke fogats vid eller intagits i biljett som uppfyller föreskrifterna i 3 § första stycket under c), beviset ej meddelande som avses i första stycket under c) av förevarande paragraf, äger fraktföraren dock icke åberopa sådan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 § andra stycket.

För transporter av inskrivet resgods skall resgodsbevis utfärdas. Ett resgodsbevis som inte har fogats till eller tagits in i en biljett som uppfyller kraven i 3 § första stycket skall innehålla

a) uppgifter om avgångs- och bestämmelseorten,

b) uppgifter om platsen för minst en sådan mellanlandning som skall ske i en annan stat i de fall då avgångs- och bestämmelseorterna ligger i samma stat, och

c) ett meddelande om att Warszawakonventionen eller en lag med motsvarande bestämmelser kan gälla för transporten och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvar för skador på grund av att resgods kommer bort, minskas eller skadas.

Om inte annat styrks gäller resgodsbeviset som bevis om att resgodset har skrivits in och om villkoren för transporten.

Såväl transportavtalet som bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas även om något resgodsbevis inte har utfärdats, om ett utfärdat bevis inte har föreskrivet innehåll eller om beviset har kommit bort. Om fraktföraren har tagit emot resgodset i sin vård utan att något resgodsbevis har utfärdats får fraktföraren dock inte åberopa ansvarsbegränsningen enligt 22 § andra stycket. Detsamma gäller om ett utfärdat bevis, som inte har fogats till eller tagits in i en biljett enligt 3 § första stycket c), saknar meddelande enligt första stycket c).

5 §

Vid befordran av gods äger fraktföraren fordra, att avsändaren upprättar och avlämnar en befordringshandling, betecknad flygfraktsedel. Avsändaren äger fordra, att sådan

För godstransporter kan fraktföraren kräva att avsändaren upprättar och lämnar en flygfraktsedel. Avsändaren får kräva att fraktföraren tar emot en sådan handling.

Nuvarande lydelse

handling mottages av fraktföraren.

Är flygfraktsedel ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, skall befordringsavtalet ändå gälla och, med det undantag som följer av 9§, vara underkastat bestämmelserna i detta kapitel.

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar och avlämnas tillsammans med godset. Det första exemplaret skall förses med beteckningen "för fraktföraren" och undertecknas av avsändaren. Det andra exemplaret skall betecknas "för mottagaren"; det undertecknas av avsändaren och fraktföraren samt åtföljer godset. Det tredje exemplaret undertecknas av fraktföraren och återställes av honom till avsändaren efter godsets mottagande.

Fraktförarens underskrift skall tecknas innan godset tas ombord å luftfartyget; den kan ersättas med stämpel. Avsändarens underskrift kan vara tryckt eller ersättas med stämpel.

Har fraktföraren på avsändarens begäran upprättat flygfraktsedeln, anses han, där ej annat styrkes, hava handlat för avsändarens räkning.

Avser befordringen flera kolli, skall avsändaren, där fraktföraren begär det, upprätta särskilda flygfraktsedlar.

Flygfraktsedeln skall innehålla:

- uppgift å avgångsort och bestämmelseort;

- där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna i samma

Föreslagen lydelse

Såväl transportavtalet som bestämmelserna i detta kapitel med undantag av det som följer av 9§ skall tillämpas även om någon flygfraktsedel inte har utfärdats, om en utfärdad flygfraktsedel inte har föreskrivet innehåll eller om fraktsedeln har kommit bort.

6§

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar och lämnas tillsammans med godset. Exemplar 1 förses med beteckningen "för fraktföraren" och undertecknas av avsändaren. Exemplar 2 förses med beteckningen "för mottagaren" och undertecknas av avsändaren och fraktföraren och följer med godset. Exemplar 3 undertecknas av fraktföraren och lämnas till avsändaren när fraktföraren har tagit emot godset. Fraktföraren skall skriva under de olika exemplaren av fraktsedeln innan godset tas ombord.

Avsändarens underskrift kan vara tryckt. Såväl fraktförarens som avsändarens underskrift kan ersättas med en stämpel.

Om inte annat visas anses fraktföraren handla för avsändarens räkning om han på dennes begäran upprättar flygfraktsedeln.

7§

När transporten avser flera kolli skall särskilda flygfraktsedlar upprättas om fraktföraren begär det.

8§

Flygfraktsedeln skall innehålla

- uppgifter om avgångs- och bestämmelseorten,

- uppgifter om platsen för minst en sådan mellanlandning som skall

Nuvarande lydelse

stat och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum i annan stat, uppgift å platsen för minst en sådan mellanlandning; samt

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen eller lag av motsvarande innehåll och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet då gods förkommer, minskas eller skadas.

Föreslagen lydelse

ske i en annan stat i de fall då avgångs- och bestämmelseorterna ligger i samma stat, och

c) ett meddelande om att Warszawakonventionen eller en lag med motsvarande bestämmelser kan gälla för transporten och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvar för skador på grund av att gods kommer bort, minskas eller skadas.

9 §

Har gods med fraktförarens samtycke tagits ombord å luftfartyg utan att flygfraktsedel utfärdats eller innehåller fraktsedeln icke meddelande som avses i 8 § under c), äger fraktföraren icke åberopa sådan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 § andra stycket.

Om gods har tagits ombord på ett luftfartyg med fraktförarens samtycke trots att någon flygfraktsedel inte har utfärdats eller om en utfärdad fraktsedel saknar meddelande enligt 8 § c) får fraktföraren inte åberopa ansvarsbegränsningen i 22 § andra stycket.

10 §

Avsändaren svarar för skada som fraktföraren eller annan, i förhållande till vilken fraktföraren är ansvarig, lider till följd av att uppgifter rörande godset, vilka avsändaren upptagit i flygfraktsedeln, ej hava föreskrivet innehåll eller eljest äro oriktiga eller ofullständiga.

Om avsändaren i flygfraktsedeln har lämnat uppgifter i fråga om godset som är oriktiga eller ofullständiga, svarar han för de skador som detta medför för fraktföraren eller någon som denne har ansvaret mot.

11 §

Flygfraktsedeln skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om avtalets slutande, om mottagandet av godset och om villkoren för befordringen.

Om inte annat styrks gäller flygfraktsedeln som bevis om att ett avtal har träffats, om att godset har tagits emot och om villkoren för transporten.

Vad i flygfraktsedeln uppgives angående godsets vikt, mått, förpackning och stycketal skall, där ej annat styrkes, äga vitsord. Annan uppgift i flygfraktsedeln om godsets myckenhet eller rymd samt uppgift i densamma om godsets tillstånd äga däremot ej vitsord mot fraktföraren, med mindre han i avsändarens närvaro undersökt uppgiften och tecknat intyg därom å flygfraktsedeln eller ock uppgiften avser godsets synliga tillstånd.

Flygfraktsedelns uppgifter om godsets vikt, mått och förpackning och om antalet kolli gäller om inte annat visas. Andra uppgifter i fraktsedeln om godsets mängd eller volym eller om godsets tillstånd gäller mot fraktföraren bara om han på flygfraktsedeln intygar att han har kontrollerat uppgifterna i avsändarens närvaro eller om uppgifterna avser godsets synliga tillstånd.

Nuvarande lydelse

Rätt att förfoga över godset och godsets utlämnande

Mot uppfyllande av sina förpliktelser på grund av befodringsavtalet äger avsändaren, där det kan ske utan skada för fraktföraren eller annan avsändare, förfoga över godset genom att återtaga det å avgångs- eller bestämmelseflygplatsen, stoppa det vid landning under resan, låta på bestämmelseorten eller under resan utlämna det till annan än den i flygfraktsedeln angivne mottagaren eller begära dess återsändande till avgångsflygplatsen. Avsändaren skall dock gälda kostnad som uppkommer därav. Kan avsändarens order ej verkställas, skall fraktföraren omedelbart underrätta honom därom.

Utför fraktföraren avsändarens order utan att det till denne avlämnade exemplaret av flygfraktsedeln företes, är fraktföraren ansvarig för skada, som därigenom tillskyndas rätte innehavaren av flygfraktsedeln, fraktföraren obetaget att söka sitt åter av avsändaren.

Avsändarens rätt upphör, då mottagarens rätt inträder efter vad i 13 § stadgas. Vägrar mottagaren att mottaga fraktsedeln eller godset eller är han icke att träffa, går rätten att förfoga över godset åter till avsändaren.

När godset framkommit till bestämmelseorten, äger mottagaren, där ej annat föränledes av vad i 12 § stadgas, av fraktföraren utfå flygfraktsedeln och godset, därest han gäldar vad denne äger fordra och i övrigt fullgör de befodringsvillkor som angivits i flygfraktsedeln.

Föreslagen lydelse

Rätt att förfoga över godset m. m.

12 §

Om avsändaren uppfyller sina förpliktelser enligt transportavtalet och ersätter de extra kostnader som uppkommer, kan han återta godset på avgångs- eller bestämmelseflygplatsen eller stoppa det vid landning under resan. Detta gäller dock inte om åtgärden medför skada för fraktföraren eller någon annan avsändare.

Under samma förutsättningar kan han under resan eller på bestämmelseorten lämna ut godset till någon annan än den som är angiven som mottagare på flygfraktsedeln eller begära att det skickas tillbaka till avgångsflygplatsen.

Om avsändarens order inte kan verkställas skall fraktföraren omedelbart underrätta denne.

Om fraktföraren verkställer avsändarens order trots att dennes exemplar av flygfraktsedeln inte visas upp, ansvarar fraktföraren för de skador som därigenom uppstår för fraktsedelns rätte innehavare. Den ersättning som fraktföraren måste utge kan han kräva åter av avsändaren.

Avsändarens rätt till godset upphör när mottagaren får rätt till det enligt bestämmelserna i 13 §. Om mottagaren vägrar att ta emot flygfraktsedeln eller godset eller om han inte är anträffbar, får avsändaren åter rätt att förfoga över godset.

13 §

Om bestämmelserna i 12 § inte leder till annat har mottagaren rätt att få ut flygfraktsedeln och godset när detta har kommit fram till bestämmelseorten. Detta gäller dock endast om han betalar vad fraktföraren har rätt att fordra och uppfyller flygfraktsedelns villkor för transporten.

Nuvarande lydelse

Där ej annat avtalats, skall fraktföraren, så snart godset framkommit, underrätta mottagaren därom.

Vidgår fraktföraren att godset förkommit eller har det ej framkommit senast inom sju dagar efter det godset bort anlända, äger mottagaren mot fraktföraren göra gällande de rättigheter som härflyta ur befodringsavtalet.

Förbehåll, som innefattar avvikelser från bestämmelserna i 12, 13 eller 14 §, skall ej gälla, med mindre det intagits i flygfraktsedeln.

Avsändaren är pliktig att lämna de upplysningar och att vid flygfraktsedeln foga de handlingar, som erfordras för att tull-, accis- och ordningsföreskrifter må kunna fullgöras före godsets avlämnande till mottagaren. Tillskyndas fraktföraren skada till följd av att sådan upplysning eller handling saknas eller är oriktig eller ofullständig, är avsändaren pliktig att ersätta skadan, utan så är att fel eller försummelse ligger fraktföraren eller hans folk till last.

Fraktföraren är icke pliktig att undersöka, om dessa upplysningar och handlingar äro riktiga eller fullständiga.

Fraktförarens ansvarighet

Såvitt ej annat följer av vad nedan stadgas är fraktföraren ansvarig för personskada, vilken drabbar passagerare till följd av händelse

Föreslagen lydelse

Om inte något annat har avtalats skall fraktföraren genast underrätta mottagaren när godset har kommit fram.

14 §

Om godset inte har kommit fram inom sju dagar efter den dag då det borde ha anlänt, kan mottagaren göra sina rättigheter gällande mot fraktföraren enligt transportavtalet. Detsamma gäller om fraktföraren erkänner att godset har kommit bort.

15 §

Förbehåll som avviker från bestämmelserna i 12–14 §§ gäller bara om de är intagna i flygfraktsedeln.

16 §

Avsändaren skall lämna de upplysningar och till flygfraktsedeln foga de handlingar som behövs för att skyldigheter enligt tull-, accis- och ordningsföreskrifter skall kunna fullgöras innan godset avlämnas till mottagaren. Avsändaren skall ersätta de skador som uppstår för fraktföraren på grund av att sådana upplysningar eller handlingar saknas eller är oriktiga eller ofullständiga. Detta gäller dock inte om fraktföraren, någon av dennes anställda eller någon som denne har anlitat har gjort sig skyldig till fel eller försummelser.

Fraktföraren är inte skyldig att undersöka om upplysningarna och handlingarna är riktiga och fullständiga.

Fraktförarens ansvar

17 §

Fraktföraren ansvarar för sådana personskador som drabbar passagerare till följd av händelser som inträffar ombord på luftfartyg

Nuvarande lydelse

som inträffar ombord å luftfartyget eller i samband med att *han* går ombord å fartyget eller lämnar *detta*. Skadeståndet skall bestämmas enligt *de* i strafflagen stadgade grunderna.

Föreslagen lydelse

get eller i samband med att *passageraren* går ombord *på* eller lämnar fartyget. Skadeståndet bestäms enligt skadeståndslagen (1972:207).

18 §

Förkommer, minskas eller skadas inskrivet resgods eller gods till följd av händelse som inträffar *medan* det är i fraktförarens vård *vare sig* på flygplats, ombord å luftfartyg eller, vid landning utanför flygplats, *varhelst* godset *befinner sig*, är fraktföraren, *med nedan* stadgade undantag, ansvarig *därför*.

Har på grund av befordringsavtalet vid lastning, avlämnande eller omlastning befordran verkställts till lands eller sjöledes utanför flygplats, skall dock, där ej fraktföraren visar annat, skada som drabbat resgodset eller godset anses häröra av händelse som inträffat under den i första stycket avsedda tiden.

Fraktföraren ansvarar för skador på grund av att inskrivet resgods eller gods kommer bort, minskas eller skadas under en lufttransport. Lufttransporten omfattar den tid som godset är i fraktförarens vård på en flygplats, ombord på ett luftfartyg eller, vid landning utanför en flygplats, var godset än finns.

Om en transport vid lastning, avlämnande eller omlastning utförs till lands eller sjöledes utanför en flygplats och transporten sker på grund av transportavtalet skall skador på resgodset eller godset anses ha uppkommit till följd av en händelse under lufttransporten om inte annat visas.

19 §

För skada till följd av dröjsmål vid luftbefordran av passagerare, inskrivet resgods eller gods är fraktföraren ansvarig, där ej nedan annorlunda stadgas.

Fraktföraren ansvarar för skador till följd av dröjsmål vid lufttransporter av passagerare, inskrivet resgods eller gods.

20 §

Fraktföraren är *fri från* ansvarighet, *där* han visar att han *och hans* folk vidtagit alla nödiga åtgärder för att undvika *skadan* eller att det varit omöjligt för dem att vidtaga åtgärderna.

Fraktföraren *ansvarar inte för* uppkomna skador *om* han visar att han, *hans* anställda *och de* som han har anlitat har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika *skadorna* eller att det *har* varit omöjligt för dem att vidtaga åtgärderna.

21 §

Visar fraktföraren att den som lidit skadan medverkat därtill genom eget vållande, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

Om fraktföraren visar att den skadelidande har medverkat till skadan genom eget vållande, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

22 §

Vid befordran av passagerare är fraktförarens ansvarighet för envar av dem begränsad till sextontusensexhundra särskilda dragningsrätter; och må förty, där ersättningen skall utgå i form av ränta, dennas kapitaliserade värde icke överskrida sagda gräns. Utföres befordringen av svenskt lufttrafikföretag skall gränsen för ansvarigheten dock vara tvåhundra sjuttiotusen kronor. Företaget skall i biljetten eller i sina standardvillkor för befordran utfästa sig att tillämpa denna gräns för ansvarigheten. I fråga om befordran som endast delvis utföres av svenskt lufttrafikföretag skall vad nu sagts om användning av det högre begränsningsbeloppet och om skyldighet att utfästa sig att tillämpa detta belopp gälla endast i fråga om den del av befordringen som utföres av sådant företag. Avtal må träffas om högre gräns för ansvarigheten än som föreskrives i detta stycke.

Beträffande inskrivet resgods eller gods är fraktförarens ansvarighet begränsad till sjuutton särskilda dragningsrätter för kilogram. Har passageraren eller avsändaren vid godsets överlämnande till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbundet med befordringen, och guldit föreskriven tilläggsavgift, gäller det uppgivna beloppet såsom gräns för fraktförarens ansvarighet, där han ej visar att passagerarens eller avsändarens intresse är lägre. Har av inskrivet resgods eller gods viss del eller något av dess innehåll förkommit, minskats, skadats eller fördröjts, skall vid bestämmandet av gränsen för fraktförarens ansvarighet endast den sammanlagda vikten av det eller de kolli, om vilka fråga är, tagas i beräkning; dock att, om förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet påverkar värdet av andra kolli

Vid passagerartransporter är fraktförarens ansvar för varje passagerare begränsat till 16600 särskilda dragningsrätter. När ersättningen skall utgå som ränta får räntans kapitaliserade värde inte överstiga denna gräns. Om transporten utföres av ett svenskt lufttrafikföretag är gränsen för ansvaret i stället 270000 kronor. Företaget skall i biljetten eller i sina standardvillkor för transporter utfästa sig att tillämpa denna gräns. Vid en transport som bara delvis utföres av ett svenskt företag gäller reglerna om det senare begränsningsbeloppet och om utfästelse att tillämpa detta bara i fråga om den del av transporten som det svenska företaget utför. Avtal kan träffas om högre gränser för ansvaret än de som gäller enligt detta stycke.

Fraktförarens ansvar för inskrivet resgods eller gods är begränsat till 17 särskilda dragningsrätter per kilo. Om passageraren eller avsändaren när godset överlämnas till fraktföraren särskilt anger det intresse som är knutet till transporten och betalar fastställda tilläggsavgifter gäller det då uppgivna beloppet som gräns för fraktförarens ansvar. Detta gäller dock inte om han visar att intresset är lägre än det angivna. Om bara en del av det inskrivna resgodset eller goäset kommer bort, minskas, skadas eller fördröjs, räknas endast den sammanlagda vikten av detta eller dessa kolli när gränsen för fraktförarens ansvar skall bestämmas. Om värdet av även andra kolli som ingår i samma resgodsbevis eller flygfraktsedel påverkas, skall dock även dessa kolli medräknas.

Nuvarande lydelse

som omfattas av samma resgodsbevis eller flygfraktsedel, den sammanlagda vikten jämväl av dessa kolli skall tagas i beräkning.

I fråga om föremål, som passageraren behåller i sin värd, är ansvarigheten begränsad till trehundra-trettio två särskilda dragningsrätter för envar passagerare.

Skyldighet att gälla rättegångskostnad må åläggas fraktföraren utan hinder av att de i denna paragraf stadgade gränserna för ansvarigheten därigenom överskridas. Vad nu sagts skall dock icke gälla, där fraktföraren inom sex månader från den händelse av vilken skadan härrör eller före det talan väckts skriftligen erbjudit den skadelidande ersättning som fränsett rättegångskostnaden ej understiger vad som utdömes.

Med uttrycket "särskilda dragningsrätter" avses i denna lag de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna. Föres talan om ersättning, skall omräkning från särskilda dragningsrätter till svenskt mynt ske efter kursen den dag dom meddelas. Därvid skall kronans värde bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod, som Internationella valutafonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

Föreslagen lydelse

Ansvariet för sådana föremål som passagerarna behåller i sin värd är begränsat till 332 särskilda dragningsrätter för varje passagerare.

Fraktföraren kan åläggas att utge ersättning för rättegångskostnader även om gränserna för hans ansvar därigenom överskrids. Detta gäller dock inte om han skriftligen har erbjudit den skadelidande minst lika mycket i ersättning som det utdömda beloppet fränsett rättegångskostnaderna. Erbjudandet skall ha lämnats inom sex månader från den händelse som medförde skadan eller innan talan har väckts om detta har skett senare.

Med "särskilda dragningsrätter" avses de särskilda dragningsrätter som används av Internationella valutafonden. När talan förs om ersättning skall omräkning till svenskt mynt ske efter kursen den dag domen meddelas. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

23 §

Förbehåll, som innefattar inskränkning i fraktförarens ansvarighet eller bestämmer lägre gränser därför än i 22 § sägs, är ogiltigt.

Vid befordran av gods skall vad i första stycket stadgas ej äga tillämpning å förbehåll, avseende förlust, minskning eller skada, som härrör av godsets egen beskaffenhet eller fel i godset.

Förbehåll som inskränker fraktförarens ansvar eller som anger lägre gränser för ansvaret än 22 § är ogiltiga.

Detta gäller dock inte vid transport av gods om förbehållet avser förlust, minskning eller skada som beror på det transporterade godsets egen beskaffenhet eller på fel i godset.

24 §

De gränser för ansvarigheten som stadgas i 22 § skola ej äga

Gränserna för ansvar enligt 22 § gäller inte om det visas att fraktfö-

Nuvarande lydelse

tillämpning, där det visas att fraktföraren själv eller hans folk i tjänsten orsakat skadan uppsåtligt eller ock, med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma, under grovt åsidosättande av tillbörlig aktsamhet och hänsyn.

Föres talan mot någon av fraktförarens folk på den grund att han vållat skada genom fel eller försummelse i tjänsten av ringare grad än i 24 § sägs, må vad han och fraktföraren kunna förpliktas att sammanlagt utgiva i ersättning icke överskrida den gräns för ansvarigheten som fraktföraren äger åberopa.

Om jämkning i vissa fall av skadeersättning stadgas i 10 kap. 3 §.

Mottages inskrivet resgods eller gods utan anmärkning, skall godset, där ej annat styrkes, anses avlämnat i oskadat skick och i överensstämmelse med befordringshandlingen.

Om skada eller minskning skall anmärkning göras hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten och senast, beträffande resgods, inom sju dagar samt, beträffande gods, inom fjorton dagar från mottagandet. Vid dröjsmål skall anmärkning framställas inom tjuguen dagar från den dag, då resgodset eller godset ställdes till mottagarens förfogande.

Anmärkning skall göras genom anteckning på befordringshandlingen eller eljest i skrift, avsänd inom tid som i andra stycket sägs.

Har ej anmärkning enligt 26 § framställts inom tid som där sägs,

Föreslagen lydelse

raren, någon av hans anställda eller någon som han har anlitat i tjänsten har orsakat skadan uppsåtligt eller genom att, med insikt om att skador sannolikt skulle uppstå, grovt åsidosätta den aktsamhet och hänsyn som kan krävas.

25 §

Om talan förs mot någon av fraktförarens anställda eller någon som fraktföraren har anlitat för att han har vållat skador genom lindrigare fel eller försummelser i tjänsten än som avses i 24 §, får den sammanlagda ersättning som han och fraktföraren kan åläggas att utge inte överskrida de gränser som fraktföraren kan åberopa.

Bestämmelser om jämkning av skadeersättning finns i 10 kap. 3 §.

26 §

När inte annat visas anses inskrivet resgods och gods som tas emot utan anmärkning vara oskadat och i överensstämmelse med transporthandlingen.

Skador och minskningar skall anmärkas hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten. Anmärkningen skall alltid göras senast inom sju dagar från mottagandet, när det gäller resgods, och senast inom fjorton dagar från mottagandet i fråga om annat gods. Dröjsmål skall anmärkas inom 21 dagar från den dag då resgodset eller godset ställdes till mottagarens förfogande.

Anmärkningar skall göras skriftligen, t.ex. genom anteckning på transporthandlingen. Görs anmärkningen i en särskild skrift räknas tidsfristerna från avsändandet av skriften.

27 §

Om inte en anmärkning enligt 26 § har framställts i rätt tid, är rät-

Nuvarande lydelse

är rätten till talan mot fraktföraren förlorad, *utan så är att han förfarit svikligen.*

Talan om *ansvarighet* enligt detta kapitel skall *föras* vid rätten i den ort, där fraktföraren har sitt hemvist, där *hans* huvudkontor eller det kontor *finnes*, *genom vars medverkan avtalet slutits, eller ock på bestämelseorten.*

Talan *må icke* föras annat än vid *svensk domstol* eller *domstol i annan* till Warszawakonventionen *ansluten stat*, med *mindre* enligt avtalet avgångsorten eller bestämelseorten är *belägen* i stat som *ej* biträtt konventionen.

Väckes *ej* talan om *ansvarighet* inom två år från luftfartygets ankomst till bestämelseorten *eller* från den dag, *då* det *skolat* anlända eller *då* *befordringen* avbröts, är rätten till talan förlorad.

Skall befordran, som enligt vad därom avtalats är att anse såsom en enhet, utföras av flera fraktförare var efter annan, är envar av dem, sedan han mottagit passageraren, det inskrivna resgodset eller godset, ansvarig för den del av befordringen, vars utförande ankommer på honom.

Vid befordran av inskrivet resgods eller gods *må* avsändaren *jämväl* hålla sig till den förste fraktföraren och den som äger *utfå* godset till den siste, *ändå* att förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet inträffat medan godset var i annan fraktförares vård. Äro två fraktförare ansvariga *efter vad nu*

Föreslagen lydelse

ten till talan mot fraktföraren förlorad. *Detta gäller dock inte om fraktföraren har handlat svikligt.*

28 §

Talan om *ansvar* enligt detta kapitel skall *väckas* vid rätten i den ort där

fraktföraren har sitt hemvist,
fraktförarens huvudkontor *finns*,
eller

det kontor *som har medverkat vid avtalets tillkomst finns. Talan får också väckas vid rätten i bestämelseorten.*

Talan *får* föras *bara* vid *svenska domstolar* eller *vid domstolar i andra stater som är anslutna till Warszawakonventionen. Detta gäller dock inte om enligt avtalet avgångsorten eller bestämelseorten ligger i en stat som inte har biträtt konventionen.*

29 §

Rätten till talan om *ansvar* är förlorad *om inte* talan väcks inom två år från luftfartygets ankomst till bestämelseorten, från den dag det skulle ha *ankommit* eller från den dag *transporten* avbröts.

30 §

Har det avtalats att en transport skall anses som en enhet även om transporten i olika delar skall utföras av flera fraktförare efter varandra, ansvarar varje fraktförare för sin del av transporten sedan han har tagit emot det som skall transporteras.

När transporten avser inskrivet resgods eller gods, *får* avsändaren hålla sig till den förste fraktföraren *även om* förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet har inträffat medan godset var i en annan fraktförares vård. Den som *har rätt* att *få ut* godset *kan hålla sig till den siste. Om två fraktförare på grund*

Nuvarande lydelse

sagts, skola de svara en för båda och båda för en.

Befordran som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren

I fråga om *befordran* som helt eller delvis *utföres* av annan än den som genom *befordringsavtalet* åtagit sig *befordringen* (den avtalsslutande fraktföraren) äga 32–36 §§ tillämpning, om det *ej* visas att *befordringen* utförts utan den avtalsslutande fraktförarens bemyndigande. Bestämmelserna i 33, 35 och 36 §§ tillämpas dock *endast* i fråga om den del av *befordringen* som *utföres* av annan än den avtalsslutande fraktföraren.

Både den avtalsslutande fraktföraren och den som utför *befordringen* anses vid tillämpning av detta kapitel som fraktförare, den förre i fråga om hela *befordringen* och den senare i fråga om den del av *befordringen* som han utför.

Vid tillämpning av bestämmelserna om fraktförarens *ansvarighet* jämföras vardera fraktföraren och hans folk med den andre fraktförarens folk. Detta medför dock *icke* att *ansvarigheten* för den som utför *befordringen* i den avtalsslutande fraktförarens ställe överskrider de i 22 § angivna gränserna.

Har den avtalsslutande fraktföraren åtagit sig *längre gående* förpliktelser än som följer av detta kapitel eller har passagerare eller avsändare enligt 22 § andra stycket särskilt uppgivit det intresse som är förbundet med *befordringen*, är den som utför *befordringen* i den av-

Föreslagen lydelse

av detta är ansvariga, svarar de solidariskt.

Transporter som utföres av andra än den avtalsslutande fraktföraren

31 §

I fråga om *en transport* som helt eller delvis *utförs* av någon annan än den avtalsslutande fraktföraren gäller 32–36 §§ om det *inte* visas att *transporten* utförs utan bemyndigande från denne. Bestämmelserna i 33, 35 och 36 §§ gäller dock bara i fråga om *de delar* av *transporten* som *utförs* av den andre.

32 §

Den avtalsslutande fraktföraren anses som fraktförare för hela *transporten*. Den som utför *transporten* anses som fraktförare i fråga om den del av *transporten* som han utför.

33 §

Vid tillämpningen av bestämmelserna om fraktförarens *ansvar* jämföras vardera fraktföraren, hans anställda och de som han har anlitat med den andre fraktförarens anställda och dem som denne har anlitat. Detta medför dock *inte* att *ansvaret* för den som utför *transporten* i den avtalsslutande fraktförarens ställe överskrider gränserna i 22 §.

Om den avtalsslutande fraktföraren har åtagit sig förpliktelser utöver bestämmelserna i detta kapitel är den som utför *transporten* i hans ställe *inte* bunden av detta utan sitt eget godkännande. Detsamma gäller om en passagerare eller en avsändare i *enlighet* med 22 § andra

Nuvarande lydelse

talsslutande fraktförarens ställe icke utan eget godkännande bunden härav.

Anvisning eller anmärkning, som enligt bestämmelse i detta kapitel tillställs den ene fraktföraren, äger verkan även mot den andre. Sådan order som avses i 12 § äger dock verkan endast om den tillställs den avtalsslutande fraktföraren.

Föreslagen lydelse

stycket särskilt har angett det intresse som är knutet till transporten.

34 §

Anvisningar eller anmärkningar som enligt detta kapitel tillställs den ene fraktföraren gäller också mot den andre. En order enligt 12 § gäller dock bara om den ges till den avtalsslutande fraktföraren.

35 §

Vad de båda fraktförarna och deras folk kunna förpliktas att sammanlagt utgiva i ersättning må icke överskrida det högsta ersättningsbelopp som någon av fraktförarna kan åläggas att utgiva. Varje skadeståndsskyldig är ansvarig endast intill den gräns som är tillämplig för honom.

Den sammanlagda ersättning som de båda fraktförarna, deras anställda och de som fraktförarna har anlitat kan åläggas att utge får inte överskrida det högsta belopp som gäller för någon av fraktförarna. Var och en ansvarar bara upp till den gräns som gäller för honom.

36 §

Talan om ansvarighet får, vare sig den riktas mot båda fraktförarna eller en av dem, föras vid domstol som enligt 28 § är behörig vid talan mot någon av fraktförarna.

Talan mot endera av eller båda fraktförarna får föras vid en domstol som enligt 28 § är behörig vid talan mot någon av dem.

Sammansatt befordran

Där befordran skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med annat befordringsmedel, gälla bestämmelserna i detta kapitel allenast beträffande luftbefordringen.

Villkor, som avser befordringen med annat befordringsmedel, må intagas i luftbefordringshandlingen.

Sammansatta transporter

37 §

När en transport skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med andra transportmedel gäller bestämmelserna i detta kapitel bara lufttransporten.

Villkor för den andra delen av transporten får tas in i lufttransportehandlingen.

Övriga bestämmelser

38 §

Göres i befordringsavtal eller eljest innan skada timat, med avvikelse från vad i detta kapitel stadgas,

Förbehåll om tillämplig lag eller domstols behörighet som avviker från bestämmelserna i detta kapitel

Nuvarande lydelse

förbehåll om tillämplig lag eller om domstols behörighet, är förbehållet utan verkan.

Skiljeavtal i fråga om *befordran av gods, vilket träffats innan skada timat*, gäller utan hinder av bestämmelsen i första stycket, om skiljemannaförfarandet skall äga rum inom en i 28 § avsedd domstols domvärjo och om tvisten, i den mån Warszawakonventionen och Guadalajarakonventionen äro tillämpliga därpå, skall prövas enligt konventionernas bestämmelser.

Föreslagen lydelse

är ogiltiga om de görs innan någon skada har inträffat.

Ett skiljeavtal i fråga om *gods-transporter* gäller dock alltid om skiljemannaförfarandet skall äga rum inom en behörig domstols domvärjo och om tvisten, i den mån Warszawakonventionen och Guadalajarakonventionen gäller, skall prövas enligt konventionernas bestämmelser.

39 §

I fråga om *befordringshandling* som utfärdats utom riket eller som avser internationell befordran skall i 3 § första stycket under c), 4 § första stycket under c) eller 8 § under c) stadgas fordran å meddelande anses uppfyllt, när handlingen innehåller uppgift om att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen och att denna i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i de fall, som angivas i det lagrum varom fråga är.

Är vid internationell luftbefordran den avtalade avgångsorten eller bestämmelseorten belägen i stat som icke biträtt Warszawakonventionen, äger fraktföraren, ändå att befordringshandlingen icke innehåller meddelande som avses i första stycket, åberopa sådan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 §.

I fråga om *transporthandlingar* som utfärdats utom riket eller som gäller internationella transporter är kravet på meddelande enligt 3 § första stycket c), 4 § första stycket c) eller 8 § c) uppfyllt om handlingen innehåller uppgifter om att Warszawakonventionen kan gälla för transporten och att denna konvention i regel begränsar fraktförarens ansvar i de fall som anges i dessa stadganden.

Om den avtalade avgångsorten eller bestämmelseorten vid en internationell lufttransport ligger i en stat som inte har biträtt Warszawakonventionen får fraktföraren åberopa ansvarsbegränsningen enligt 22 § även om transporthandlingen inte innehåller något meddelande enligt första stycket.

40 §

Såvitt angår inrikes luftbefordran, vid vilken mellanlandning utom riket ej avses skola äga rum, äger regeringen meddela bestämmelser, avvikande från vad i 3, 4, 8 och 9 §§ stadgas angående biljett, resgodsbevis och flygfraktsedel.

Biljetter och resgodsbevis behövs inte vid inrikes lufttransporter om luftfartyget inte skall mellanlanda utom riket.

Vid sådana lufttransporter som avses i första stycket får begränsningen av fraktförarens ansvar enligt 22 § åberopas även om biljetter, resgodsbevis eller flygfraktsedlar inte är utfärdade eller om de saknar

Nuvarande lydelse

Har stat, då den biträdde den i Warszawa den 12 oktober 1929 avslutade konventionen om internationell luftbefordran, avgivit förklaring som avses i tilläggsprotokollet till samma konvention, skola bestämmelserna i detta kapitel ej äga tillämpning å internationell luftbefordran, som utföres omedelbart av den staten eller av territorium för vars utländska angelägenheter den staten svarar.

Såframt en till den reviderade konventionen ansluten stat förklarar, att konventionen icke skall gälla luftbefordran, som utföres för dess militära myndigheter ombord å luftfartyg vilka äro registrerade i den staten och vilkas hela lastförmåga reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning, skola bestämmelserna i detta kapitel ej heller äga tillämpning å sådan befordran.

Föreslagen lydelse

meddelande om begränsningen. Att meddelande om begränsningen skall finnas i standardvillkoren för passagerartransporter följer av 22 § första stycket.

41 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte i fråga om sådana internationella lufttransporter som utförs direkt av en viss stat om denna stat, när den biträdde den konvention som undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929, lämnade en sådan förklaring som avses i tilläggsprotokollet till konventionen. Detsamma gäller om transporten utförs av ett territorium, för vars utländska angelägenheter en sådan stat svarar.

Under förutsättning att en stat som har biträtt Warszawakonventionen har lämnat en förklaring om det, gäller bestämmelserna i detta kapitel inte heller i fråga om en lufttransport som utförs för den statens militära myndigheter med ett luftfartyg som är registrerat i den staten, om fartygets hela lastförmåga har reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning.

10 KAP.**Om ansvarighet för skada i följd av luftfart**

Om ansvarighet för skada, som i följd av luftfartygs begagnande i luftfart tillfogas person eller egendom som icke befordras med fartyget, stadgas i lagen angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

Ansaret för skador genom luftfart

1 §

Bestämmelser om ansaret 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.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

2 §

För ansvarighet för skada som avses i 1 § skall, där regeringen så förordnar, finnas försäkring eller motsvarande säkerhet som regeringen bestämmer.

Om regeringen föreskriver det skall det finnas en trafikförsäkring för ansvaret enligt 1 §. Försäkringen kan ersättas av någon motsvarande säkerhet som regeringen bestämmer.

3 §

Är någon, vilken förrättar tjänst å luftfartyg, pliktig att ersätta skada som i följd av luftfart uppkommit genom hans fel eller försummelse i tjänsten, äger rätten att, med hänsyn till felets eller försummelsens lindriga beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt, nedsätta ersättningen efter vad som prövas skäligt. Vad sålunda studgats skall äga motsvarande tillämpning beträffande den som inom markorganisationen eller eljest, annorstädes än å luftfartyg, förrättar tjänst varav trafiksäkerheten är beroende. I fråga om skadeståndsansvaret för den som är arbetstagare gäller dock 4 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207).

Om någon som tjänstgör på luftfartyg skall utge ersättning för skada i följd av luftfart som har uppkommit genom hans 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).

11 KAP.

Om flygräddningstjänst och bärgning samt om undersökning av luftfartsolyckor

Flygräddningstjänst, bärgning och undersökning av luftfartsolyckor

Flygräddningstjänst

1 §

Föreskrifter angående åtgärder, då luftfartyg är saknat, förolyckat eller nödställt eller fara hotar lufttrafiken (flygräddningstjänst), meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

Regeringen må ålägga ägare eller innehavare av luftfartyg samt

Föreskrifter angående åtgärder, då luftfartyg är saknat, förolyckat eller nödställt eller fara hotar lufttrafiken (flygräddningstjänst), meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. Om regeringen föreskriver det får myndigheten överlåta åt andra att leda flygräddningstjänsten.

Ett luftfartygs ägare eller innehavare och de som tjänstgör på luft-

Nuvarande lydelse

dem som göra tjänst å sådant fartyg eller vid flygplats eller annan anläggning för luftfarten skyldighet att medverka i flygräddningstjänsten, så ock meddela bestämmelser om ersättning av allmänna medel för sådan medverkan. I fråga om ersättning vid personskada gäller lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd och lagen (1977:266) om statlig ersättning vid ideell skada.

Föreslagen lydelse

fartyg eller vid flygplatser eller andra anläggningar för luftfarten är skyldiga att delta i flygräddningstjänsten. Regeringen får också meddela bestämmelser 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.

Bärgning

2 §

Den som bärgar förolyckat eller nödställt luftfartyg eller ombordvarande gods eller något, som hört till sådant fartyg eller gods, så ock envar som medverkar vid bärgningen har rätt att, vare sig bärgningen ägt rum till sjöss, på land eller i luften, få bärgarlön i enlighet med de grunder, som jämlikt 225–227 §§ sjölagen gälla vid bärgning av fartyg och gods. Till andel i lön som skall utgå för bärgningen vare ock den berättigad, vilken under den nöd som föranlett bärgningen räddat människor från fartyget eller medverkat vid deras räddning. Har någon eljest för bevarande av luftfartyg eller gods vidkänts särskilda kostnader, som varit oundgängliga för bevarandet av fartyget eller godset, varde ock dessa honom ersatta.

Har gods eller något, som hört till gods, bärgats eller bevarats, häfte ägaren med det bärgade eller bevarade, men svare ej personligen.

Rätt till bärgarlön skall icke tillkomma den som medverkat vid bärgningsföretag trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, ägare eller innehavare. Vad sålunda stadgats skall äga motsvarande tillämpning beträffande kostnader för bevarande av fartyg och gods.

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 fartyg eller av något som hör till fartyget eller godset. I fråga om bärgarlönen gäller bestämmelserna i 225–227 §§ sjölagen (1891 nr 35 s. 1). Den som i en sådan nödsituation räddar människor från fartyget 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 skall också ersättas om kostnaderna har varit nödvändiga.

Om gods eller något som hör till gods har bärgats eller bevarats svarar ägaren inte personligen utan endast med det som har bärgats eller bevarats.

Den som deltar i en bärgning trots ett uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, ägare eller innehavare har inte rätt till bärgarlön. Detsamma gäller i fråga om ersättning för kostnader för bevarande av fartyg och gods.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

*Borgenär, som har fördran å bär-
garlön eller å ersättning för kostna-
der som avses i 2 §, njute i fartyget
eller godset luftpanträtt med för-
månsrätt enligt 4 § förmånsrättsla-
gen (1970:979), såframt bärgar-
lönen eller ersättningen hänför sig
till åtgärder vilka slutförts här i ri-
ket.*

*I första stycket avsedda fordring-
ar skola, var i förhållande till fordringens belopp, njuta lika rätt om de härröra av samma händelse; eljest skall yngre fordran äga företräde framför äldre.*

Utan borgenärens samtycke må icke, innan betalning för dennes fordran guldits eller säkerhet därför blivit ställd, luftfartyget lämna det ställe, där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet slutfördes, eller godset av ägaren tagas i besittning.

*Den som har en fördran på bär-
garlön eller ersättning för kostnader enligt 2 § (borgenären) har luftpanträtt i fartyget eller godset med förmånsrätt enligt 4 § 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 skall få lämna den plats där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades och för att ägaren skall få ta godset i besittning, krävs att borgenärerna medger detta om de inte har fått betalt för sina fordringar eller säkerhet har ställts för betalningarna.

4 §

Luftpanträtt omfattar ej ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på luftfartyget eller godset.

Luftpanträtten omfattar inte den ersättning för skador på luftfartyg eller gods som utgår på grund av försäkring eller av andra skäl.

5 §

Försäljes luftfartyg eller gods efter utmätning eller under konkurs i den ordning som för försäljning av utmätt sådan egendom är stadgad, upphöre luftpanträtten i fartyget eller godset, men borgenären äge få del i köpeskillingen enligt vad där-om är särskilt stadgat.

Lossas gods, som häftar för fordran, till avsändares eller lastemottagares förfogande, upphöre luftpanträtten i godset. Utlämnas godset utan borgenärens tillstånd, vare den som mottager godset med kunskap om fordringen ansvarig för denna, dock icke utöver det värde godset hade vid lossningen.

Luftpanträtten upphör om luftfartyget eller godset säljs efter utmätning eller under konkurs på det sätt som är föreskrivet i utsökningsbalken. Borgenärerna har dock rätt till del i köpeskillingen i enlighet med särskilda bestämmelser.

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 kände till denna. Han svarar dock inte för mera än det värde som godset hade vid lossningen.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6§

Luftpant rätt i luftfartyg, som är registrerat här i riket, upphöre efter tre månader från det åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av fartyget avslutades, såvida icke inom nämnda tid borgenärens anspråk på pant rätt blivit anmält till inskrivningsdomaren för anteckning i inskrivningsboken för luftfartyg samt dessutom överenskommelse träffats om pant rättens belopp eller talan om pant rättens väckts i laga ordning.

Är fartyget registrerat i främmande stat, som biträtt den i Genève den 19 juni 1948 avslutade konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, vare lag som i första stycket sägs, med iakttagande av att anmälan skall ske hos den myndighet som för inskrivningsboken för fartyget.

I fall då fartyget icke är registrerat eller då det är registrerat i annan främmande stat än i andra stycket sägs, upphöre luftpant rätt i fartyget efter ett år från det åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades, såframt ej inom nämnda tid överenskommelse träffats om pant rättens belopp eller talan om pant rättens väckts i laga ordning.

Luftpant rätten i ett luftfartyg som är registrerat i Sverige upphör efter tre månader från den dag åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av fartyget avslutades. Detta gäller dock inte om borgenärens anspråk på pant rätt inom samma tid har anmälts till inskrivningsmyndigheten för anteckning i inskrivningsboken för luftfartyg och dessutom en överenskommelse har träffats om pant rättens belopp eller talan om pant rättens har väckts i laga ordning.

Bestämmelserna i första stycket gäller också om fartyget är registrerat i en annan stat som har biträtt Genèvekonventionen. Borgenärens anspråk på pant rätt skall då anmälas hos den myndighet som för inskrivningsboken för fartyget.

Om fartyget inte är registrerat eller om det är registrerat i en annan främmande stat än som anges i andra stycket upphör luftpant rätten efter ett år från den dag åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av fartyget avslutades. Detta gäller dock inte om inom samma tid överenskommelse har träffats om pant rättens belopp eller talan om pant rätten har väckts i laga ordning.

Undersökning av luftfartsolyckor

7§

Inträffar vid luftfartygs nyttjande olyckshändelse, som medför att någon avlider eller får allvarlig kroppsskada eller att betydande skada uppstår å fartyget eller egendom som icke befordras därmed, skall undersökning verkställas angående olyckshändelsen och dess orsaker samt uppkomna skador.

Inträffar det en olycka vid användningen av ett luftfartyg och medför olyckan att någon avlider, att någon blir allvarligt skadad, att fartyget får betydande skador, att egendom som inte transporteras med fartyget får betydande skador eller att fartyget är oåtkomligt, skall det göras en undersökning om olyckshändelsen, dess orsaker och de uppkomna skadorna.

Nuvarande lydelse

När allvarlig fara för sådan olyckshändelse förelegat eller något inträffat som tyder på väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen, skall ock undersökning äga rum.

Undersökning varom i 7§ sägs skall verkställas av den myndighet regeringen bestämmer.

Vid undersökningen skall erforderlig operativ, teknisk och juridisk sakkunskap vara företrädd.

På sätt regeringen förordnar skall den myndighet som undersöker olyckan underrätta dem saken kan angå samt bereda dem tillfälle att anföra vad de akta nödigt till bevakande av sin rätt. De äga, såvitt det kan ske utan men för utredningen, närvara vid undersökning å olycksplatsen samt eljest vid utredningsarbetet.

Undersökning skall utföras i samråd med polismyndighet eller åklagare, som i saken leder förundersökning jämlikt 23 kap. rättegångsbalken.

I avvaktan på att undersökningen inledes har luftfartsverket att i samråd med polismyndighet eller på annat lämpligt sätt företaga de åtgärder för säkerställande av utredningen, som finnas nödiga och icke utan våda kunna uppskjutas.

Föreslagen lydelse

Detsamma gäller om det har funnits någon allvarlig fara för att en sådan olycka skulle inträffa, om något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen eller om ett luftfartyg har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas.

8§

En undersökning enligt 7§ skall göras av den myndighet som regeringen föreskriver. Om regeringen föreskriver det får myndigheten överlåta åt andra att göra undersökningen.

Nödvändig operativ, teknisk och juridisk sakkunskap skall vara företrädd vid undersökningen.

10§

Den myndighet som undersöker olyckan skall underrätta dem som kan vara berörda och bereda dem tillfälle att yttra sig. De har rätt att närvara vid undersökningen på olycksplatsen och vid utredningsarbetet i övrigt om så kan ske utan men för utredningen.

11§

Undersökningen skall ske i samråd med den som enligt 23 kap. rättegångsbalken leder förundersökning av det inträffade.

I avvaktan på att undersökningen inleds skall luftfartsverket vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa utredningen och som inte kan uppskjutas.

12§

Den myndighet som undersöker olyckan må hålla förhör med envar som antages kunna lämna upplysning av betydelse för utredningen

Den myndighet som undersöker olyckan får hålla förhör med den som antas kunna ge upplysningar av betydelse för utredningen. Myn-

Nuvarande lydelse

samt granska föremål som kan antagas äga sådan betydelse.

Såframt undersökningen finnes eljest icke kunna behörigen fullföljas, må myndigheten påkalla utredning genom polismyndighet. Vid sådan utredning skall vad i 23 kap. rättegångsbalken är stadgat gälla i tillämpliga delar; tvångsmedel som avses i 24–28 kap. rättegångsbalken må dock användas allenast i den mån anledning förekommer att brott som hör under allmänt åtal förövats.

Finner den myndighet som undersöker olyckan nödigt att vittne eller sakkunnig höres vid domstol eller att föreläggande meddelas någon att såsom bevis tillhandahålla skriftlig handling eller föremål, må myndigheten göra framsättning därom hos den allmänna underrätt, inom vars område händelsen timat eller den vistas som skall höras eller åtgärden eljest angår. Rätten skall anställa förhör eller meddela föreläggande, därest laga hinder ej möter. Angående åtgärd som nu sagts skall i tillämpliga delar gälla vad som är stadgat om bevisupptagning i rättegång utom huvudförhandling.

Anträffas luftfartyg eller gods, som befordrats med luftfartyg, eller något, som hör till sådant fartyg eller gods, och förekommer anledning antaga att luftfartsolycka timat, må vad som anträffats icke avlägsnas eller rubbas utan tillstånd av polismyndighet eller den myndighet som undersöker olyckan, med mindre det sker för att rädda människoliv eller eljest synnerliga skäl äro därtill.

Har någon tillvaratagit egendom som avses i första stycket, skall anmälan därom ofördröjligen göras hos myndighet som avses i första

Föreslagen lydelse

digheten får också granska de föremål som kan antas vara av sådan betydelse.

Myndigheten får begära att polismyndigheten biträder vid utredningen om undersökningen inte kan fullföljas på annat sätt. Bestämmelserna i 23 kap. rättegångsbalken gäller i fråga om en sådan utredning. Tvångsmedel enligt 24–28 kap. rättegångsbalken får dock användas bara om det finns anledning att anta att det har begåtts ett brott som lyder under allmänt åtal.

Myndigheten kan begära att vittnen eller sakkunniga hörs vid domstol eller att någon föreläggs att tillhandahålla handlingar eller föremål som bevis. En sådan begäran skall göras hos den tingsrätt, inom vars område olyckan har skett eller den person som berörs av begäran vistas. Om något laga hinder inte möter skall rätten hålla förhör eller meddela föreläggande. Därvid gäller bestämmelserna om bevisupptagning utom huvudförhandling.

13 §

Om det finns anledning att anta att en luftfartsolycka har inträffat, får luftfartyget, det gods som har transporterats med fartyget och det som hör till fartyget eller godset inte rubbas utan tillstånd av polismyndigheten eller den myndighet som undersöker olyckan. Detta gäller dock inte om åtgärden sker för att rädda människoliv eller om det i övrigt finns synnerliga skäl.

Den som har tillvaratagit egendom som avses i första stycket skall genast anmäla det till polismyndigheten eller den myndighet som

Nuvarande lydelse

stycket. Myndigheten äger omhändertaga egendomen när det finnes påkallat.

Föreslagen lydelse

undersöker olyckan. Om det behövs får myndigheten omhänderta egendomen.

12 KAP.

Särskilda bestämmelser

1 §

Förekommer, då luftfärd skall anträdas, anledning antaga att luftfartyg icke är luftvärdigt eller behörigen bemannat eller att eljest för sådan färd i denna lag eller med stöd därav fastställda villkor ej äro uppfyllda, må luftfärden förbjudas och fartyget hindras att avgå. Beslut härom meddelas av luftfartsverket eller av den som erhållit verkets bemyndigande därtill. I sistnämnda fall skall beslutet omedelbart underställas verkets prövning.

Om det då en luftfärd skall påbörjas kan antas att det luftfartyg, med vilket färden skall ske, inte uppfyller de villkor som anges i denna lag eller som har fastställts med stöd av lagen får luftfartsverket eller den som verket utser besluta att luftfärden inte får äga rum och hindra luftfartygets avgång. Om någon annan än luftfartsverket har meddelat beslutet, skall beslutet genast anmälas till verket och prövas av detta.

2 §

Innehavaren av allmän flygplats må hindra luftfartyg att lämna flygplatsen innan avgifter, som enligt 6 kap. 13 § skola utgå med anledning av fartygets senaste ankomst, uppehåll och avgång, blivit guldna eller säkerhet ställts.

Regeringen äger förordna, att vad i första stycket sägs ej skall gälla internationell fart som regeringen bestämmer.

Innehavaren av en allmän flygplats får hindra ett luftfartygs avgång om de avgifter enligt 6 kap. 13 § som avser fartygets senaste ankomst, uppehåll och avgång inte har betalats och säkerhet inte har ställts.

Regeringen får föreskriva att första stycket inte skall gälla i fråga om viss internationell luftfart.

3 §²

Angående frihet från kvarstad för vissa luftfartyg är särskilt stadgat.

Det finns särskilda bestämmelser om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg.

4 §

Regeringen förordnar efter vilka grunder avgifter och övriga kostnader för förrättningar enligt denna lag skola bestämmas.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter och övriga kostnader för förrättningar enligt denna lag.

² Senaste lydelse 1981: 811.

Nuvarande lydelse

Sådan kostnad må, när den är förfallen till betalning, uttagas genom utmätning utan föregående dom eller utslag.

Föreslagen lydelse

Kostnader som är förfallna till betalning får tas ut genom utmätning utan föregående dom, utslag eller beslut.

5 §

Om innehav och nyttjande av radioanläggning och radiomottagningsapparat å luftfartyg eller inom markorganisationen stadgas särskilt.

Det finns särskilda bestämmelser om innehav och användning av radioanläggningar ombord på luftfartyg och inom markorganisationen.

13 KAP.

Ansvarsbestämmelser

Ansvarsbestämmelser *m. m.*

Ansvar

1 §

Överträder någon förbud enligt 1 kap. 2 a § eller villkor vid medgivande enligt detta lagrum eller förbud eller föreskrift som regeringen meddelat med stöd av 1 kap. 3 §, dömes till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till dagsböter.

Till fängelse i högst två år döms den som vid tjänstgöring ombord på ett luftfartyg är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller andra medel att han inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt. Detsamma gäller i fråga om dem som utövar de tjänster som anges i 6 kap. 16 §.

Överträdelse av förbud eller föreskrift som eljest meddelats med stöd av 1 kap. 3 § straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Om brottet är ringa döms till böter.

2 §

Lämnar någon oriktig uppgift vid ansökan om luftfartygs införande i luftfartygsregistret eller antecknande i bihanget till registret eller vid annan ansökan eller anmälan enligt 2 kap., straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som

Framför någon luftfartyg, som är märkt med oriktig nationalitets- och registreringsbeteckning eller eljest saknar i denna lag eller med stöd därav föreskrivna märken, dömes till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till dagsböter.

1. bryter mot 1 kap. 2 a § första stycket eller mot villkor som har meddelats enligt 1 kap. 2 a § andra stycket,

2. bryter mot sådana förbud eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 3 §,

3. lämnar oriktiga uppgifter vid ansökan eller anmälan enligt 2 kap.,

4. framför luftfartyg i strid med 1 kap. 16 § eller föreskrifter som har meddelats med stöd därav,

5. bryter mot 3 kap. 1 § första stycket eller 4 kap. 1 eller 3 §,

Nuvarande lydelse

Nyttjas luftfartyg utan lov till luftfart, ehuru det saknar luftvärdighetsbevis eller miljövårdighetsbevis eller eljest icke är luftvärdigt eller miljövårdigt enligt vad i 3 kap. sägs, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Samma lag vare, om luftfartyg utan lov nyttjas till luftfart ehuru det icke är bemannat enligt vad i 4 kap. sägs.

Föreslagen lydelse

6. vid tjänstgöring ombord på luftfartyg vägrar att följa befälhavarens order,

7. bryter mot 5 kap. 7 §, 6 kap. 4 § eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 8 §,

8. upplåter eller driver en anläggning i strid med 6 kap. 9 § första stycket,

9. bryter mot 6 kap. 15 § första stycket,

10. utövar luftfart utan tillstånd enligt 7 kap.,

11. vid utövande av luftfart åsidosätter de villkor som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 § första stycket eller 6 § första stycket,

12. bryter mot trafikföreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. 1 eller 2 §,

13. underlåter att landa enligt 8 kap. 3 §,

14. bryter mot 8 kap. 4 §,

15. använder ett luftfartyg vid luftfart utan föreskriven försäkring eller säkerhet enligt 10 kap. 2 §.

3 §

Till böter döms den som

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

2. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 20 § första och andra styckena eller 6 kap. 15 § tredje stycket,

3. bryter mot 8 kap. 4 a § och 4 b § första eller andra stycket,

4. utför passagerartransporter utan att det i biljetter eller standardvillkor finns sådana utfästelser som anges i 9 kap. 22 § första stycket, eller

5. bryter mot 11 kap. 13 §.

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Den som å luftfartyg förrättar tjänst varom i 4 kap. 4 § sägs utan att hava erforderligt luftfartscertifikat, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Till samma straff dömes den som utan att hava erforderligt certifikat förrättar tjänst som avses i 6 kap. 15 §.

Om en gärning har skett av ringa oaktsamhet skall den inte föranleda ansvar enligt denna lag.

5 §

Sätter sig någon som gör tjänst å luftfartyg upp mot befälhavaren och vägrar honom lydnad, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Till samma straff dömes befälhavare som försummar att, när luftfartyg är i nöd, göra vad på honom ankommer enligt 5 kap. 7 §.

För gärning som är belagd med straff enligt brottsbalken skall inte dömas till ansvar enligt denna lag.

Den som med avseende på sådant utländskt luftfartyg som avses i 1 kap. 6 § utom riket har begått brott enligt denna lag eller med stöd därav utfärdade föreskrifter döms, om han befinner sig i Sverige, enligt svensk lag även om 2 kap. 2 § eller 3 § 3–5 brottsbalken inte är tillämpliga. Åtal får väckas utan hinder av 2 kap. 5 § andra stycket samma balk.

Förverkande

6 §

Den som vid förande av luftfartyg eller utövning av annan tjänst ombord eller vid utövning av tjänst som avses i 6 kap. 16 § varit så påverkad av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen som i 5 kap. 10 § sägs, dömes till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till dagsböter, dock ej under tjugufem.

Om ägaren eller någon som är i hans ställe uppsätligen begår eller medverkar till en sådan gärning som anges i 2 § första stycket 1 eller 2, kan 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 fartyget inte finns i behåll kan värdet förklaras förverkat.

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

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller också i fråga om sådant gods som avses i 8 kap. 4 § första och andra styckena om

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

dess ägare eller någon som är i ägarens ställe begär eller medverkar till en sådan gärning som anges i 2 § 14.

14 KAP.

Vissa bestämmelser om lagens tillämpning

Lagens tillämpning, bemyndiganden och definitioner

1 §

I fråga om luftfartyg som *icke* hava förare ombord eller som framdrivas annorledes än med motor eller eljest äro av särskild beskaffenhet äger regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket att, där hinder ej möter av hänsyn till trafiksäkerheten eller det allmänna, medgiva undantag från vad i 2–8 kap. stadgas, så ock meddela de särskilda föreskrifter som finnas erforderliga.

I fråga om luftfartyg som *inte* har någon förare ombord, *inte* är motordrivna eller i övrigt är av särskild beskaffenhet får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddela de särskilda föreskrifter som behövs och föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i 2–8 kap. Föreskrifter och undantag får *inte* utformas så att de strider mot säkerhetens eller det allmännas intresse.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, luftfartsverket äger ock meddela föreskrifter om sådana för rörelse i luften inrättade föremål, som *icke* äro att hänföra till luftfartyg.

I fråga om sådana föremål som är inrättade för rörelse i luften men som *inte* är att anse som luftfartyg gäller de föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

2 §

Talan mot sådant luftfartsverkets beslut i särskilt fall enligt denna lag eller med stöd därav meddelade föreskrifter, som rör certifikat eller behörighetsbevis för personal inom luftfarten, medgivande att utan certifikat göra tjänst å luftfartyg, registrering av luftfartyg eller förbud mot luftfartygs avgång, föres hos kammarrätten genom besvär.

Luftfartsverkets beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen överklagas i frågor som rör elevtillstånd, certifikat, behörighetsbevis, tillstånd att tjänstgöra på luftfartyg utan certifikat, registrering av luftfartyg eller förbud för luftfartyg att avgå hos kammarrätten och i övriga frågor hos regeringen.

Mot annat beslut av luftfartsverket enligt denna lag föres talan hos regeringen genom besvär.

Beslut, som avses i denna paragraf, skall omedelbart lända till efterrättelse, om ej annorlunda förordnas.

Beslut som avses i denna paragraf gäller omedelbart om *inte* annat förordnas.

Nuvarande lydelse

Närmare föreskrifter rörande tillämpningen av denna lag meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

Regeringen må bestämma, att vad i denna lag sägs om luftfartsverket skall i ett eller flera hänseenden i stället gälla annan myndighet som regeringen förordnar.

Föreslagen lydelse

3 §

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag. Regeringen får överlåta åt förvaltningsmyndighet att meddela sådana föreskrifter.

Om regeringen föreskriver det får myndigheten åt andra överlåta förvaltningsuppgift som ansluter till denna lag och som innefattar myndighetsutövning.

4 §

Är Sverige i krig eller krigsfara får regeringen föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i denna lag, i föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag och i andra lagar och författningar av betydelse för luftfarten. Regeringen får därvid 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 skall föreskrifterna underställas riksdagens prövning inom en månad efter utfärdandet. Om någon sådan underställning inte sker eller om föreskrifterna inte godkänns av riksdagen inom två månader från underställningen, upphör föreskrifterna att gälla.

5 §

Vid tillämpningen av denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen avses

med Chicagokonventionen den konvention angående internationell civil luftfart som avslutades i Chicago den 7 december 1944,

med Genèvekonventio-

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

nen den konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg som avslutades i Genève den 19 juni 1948,

med Warszawakonventionen den konvention om internationell luftbefordran som undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929 och reviderades genom det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet, och

med Guadalajarakonventionen den konvention om internationell luftbefordran som utförs av annan än den avtalslutande fraktföraren, som undertecknades i Guadalajara den 18 september 1961.

ANDRA AVDELNINGEN

Om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

15 KAP.

1 §

I fråga om luftfart med svenska militära luftfartyg samt om militära flygplatser och annan militär markorganisation meddelas, i de ämnen i vilka beträffande civil luftfart stadganden äro givna i denna lag, bestämmelser av regeringen eller den regeringen bemyndigar.

Vad i 9 kap. och 10 kap. 3 § även- samt 11 kap. 2 § första och tredje styckena samt 13 § är stadgat med avseende å civil luftfart skall dock gälla jämväl i fall som avses i första stycket.

Bestämmelserna i 6 kap. 15 §, 9 kap., 10 kap. 3 §, 11 kap. 2 § första och tredje styckena och 13 § gäller även i fråga om luftfart med svenska militära luftfartyg och i fråga om den militära markorganisationen.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar i övrigt bestämmelser för den militära luftfarten i de ämnen som anges i den första avdelningen och som inte gäller förhållandet mellan enskilda eller annars måste meddelas i lag.

2 §

Beträffande luftfart med svenska luftfartyg, som utan att vara militära nyttjas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, gäller vad i denna lag, med undantag av 11 kap. 3–6 §§, är stadgat om civil luftfart.

Bestämmelserna i denna lag utom 11 kap. 3–6 §§ gäller även i fråga om luftfart med svenska luftfartyg, som utan att vara militära används endast för statsändamål och inte för affärsdrift.

Nuvarande lydelse

Regeringen eller den regeringen bemyndigad äger i fråga om luftfartyg som avses i första stycket medgiva ytterligare undantag från vad som enligt denna lag gäller om civil luftfart, dock icke såvitt angår de i 1 § andra stycket angivna lagrummen, så ock meddela de särskilda föreskrifter som finnas erforderliga.

Föreslagen lydelse

För sådana luftfartyg får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddela särskilda föreskrifter samt föreskriva och i enskilda fall medge ytterligare undantag från bestämmelserna i 1–8 kap. denna lag. Undantag får dock inte medges från bestämmelser som anges i 1 § första stycket.

3 §

Huruvida och på vilka villkor främmande militära luftfartyg eller andra främmande luftfartyg, som nyttjas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, må vinna tillträde till svenskt område, bestämmer regeringen eller den regeringen bemyndigad.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar bestämmelser i fråga om rätten till luftfart inom svenskt område för utländska militära luftfartyg och andra utländska luftfartyg som används endast för statsändamål och inte för affärsdrift.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1986.

För sådan utbildning enligt luftfartslagen som har påbörjats före lagens ikraftträdande gäller inte bestämmelserna om clevtillstånd.

I fråga om besvär över luftfartsverkets beslut i frågor om återkallelse av certifikat som har meddelats före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

Förekommer i lag eller annan författning hänvisning till föreskrift som har ersatts genom bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

2 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1922: 382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart

Härigenom föreskrivs att 3 och 4 §§ lagen (1922: 382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Brukas någon utan lov annans luftfartyg, svare brukaren i ägarens ställe för skada, som därunder inträffar.

Innehar någon luftfartyg med nyttjanderätt, och ingick i upplåtelsen tillika befogenhet att anställa förare eller befälhavare å luftfartyget, vare sådan brukare lika med luftfartygets ägare ansvarig för skada, som i följd av luftfartygets begagnande i luftfart inträffar; och må ägaren söka sitt åter av brukaren. Lag samma vare, därest brukaren ej innehar luftfartyget med sådan befogenhet, som nyss sagts, men likväl anlitar annan fö-

Föreslugen lydelse

3 §

När ett luftfartyg innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, är köparen i stället för ägaren ansvarig enligt denna lag.

När ett luftfartyg innehas med nyttjanderätt är nyttjanderättshavaren i stället för ägaren ansvarig om

1. ägaren och nyttjanderättshavaren har träffat avtal om att ansvaret skall vila på nyttjanderättshavaren,

2. nyttjanderätten avser en bestämd tid om minst ett år,

3. nyttjanderättshavaren enligt avtalet har rätt att skaffa förare eller befälhavare eller att använda fartyget för luftfart i förvärvssyfte, och

4. anteckning om nyttjanderätten har gjorts i luftfartygsregistret.

Den som utan lov använder ett luftfartyg som tillhör någon annan är i stället för ägaren ansvarig för skador som inträffar vid ett sådant tillfälle.

4 §

När ett luftfartyg innehas med nyttjanderätt men 3 § inte är tillämplig, är nyttjanderättshavaren lika med ägaren ansvarig enligt denna lag om han

1. enligt nyttjanderättsavtalet har rätt att skaffa förare eller befälhavare, eller

2. trots att han saknar sådan rätt använder sig av en annan förare eller befälhavare än den som ägaren har anställt och skador inträffar vid ett sådant tillfälle.

rare eller befälhavare än, den av ägaren anställde, samt skada inträffar under denne förarens eller befälhavares handhavande av luftfartyget.

Den ersättning ägaren kan ha gett ut i ett sådant fall som avses i första stycket får han kräva åter av nyttjanderättshavaren.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1986.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1955: 227) om inskrivning av rätt till luftfartyg

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1955: 227) om inskrivning av rätt till luftfartyg

dels att i 24, 39, 43, 46 och 50 §§ ordet "luftfartsstyrelsen" skall bytas ut mot "luftfartsverket" och att i 53 § ordet "Konungen" skall bytas ut mot "regeringen".

dels att 7 § skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §

Inteckning i luftfartyg må icke beviljas, med mindre den som medgivit inteckningen är införd i luftfartygsregistret såsom ägare av fartyget.

Är ansökan om inteckning ej grundad på medgivande av den som enligt vad luftfartygsregistret utvisar byggt fartyget, skall i ärendet styrkas att från honom äganderätten övergått till den som medgivit inteckningen. Har fartyget tidigare varit registrerat i främmande stat, skall dock, såframt ej eljest laga hinder möter, inteckning beviljas, där den som medgivit inteckningen blivit vid fartygets införande i det svenska registret upptagen såsom ägare eller ock härleder sin rätt från den däri först införde ägaren.

Är ansökan om inteckning ej grundad på medgivande av den som enligt vad luftfartygsregistret utvisar byggt fartyget, skall i ärendet styrkas att från honom äganderätten övergått till den som medgivit inteckningen. Har fartyget tidigare varit registrerat i *en* främmande stat *eller hos en internationell organisation*, skall dock, såframt ej eljest laga hinder möter, inteckning beviljas, där den som medgivit inteckningen blivit vid fartygets införande i det svenska registret upptagen såsom ägare eller ock härleder sin rätt från den däri först införde ägaren.

Har fartyget i tre år näst före ansökningen varit infört i luftfartygsregistret och finnes den som medgivit inteckningen hava varit under hela den tiden upptagen i registret såsom ägare eller härleder han sin rätt från den som vid början av samma tid var införd såsom ägare, skall ansökningen, ändå att annan upplysning om äganderätten ej vinnes, bifallas där ej eljest laga hinder möter.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1986.

4 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar

Härigenom föreskrivs att 14 och 18 §§ lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

14 §²

Länsrätt prövar

1. mål enligt skatte-, taxerings-, uppbörds- och folkbokföringsförfattningarna i den utsträckning som är föreskrivet i dessa författningar,
2. mål enligt socialtjänstlagen (1980: 620), lagen (1980: 621) med särskilda bestämmelser om vård av unga, lagen (1981: 1243) om vård av missbrukare i vissa fall, utlänningslagen (1980: 376), smittskyddslagen (1968: 231), lagen (1970: 375) om utlämning till Danmark, Finland, Island eller Norge för verkställighet av beslut om vård eller behandling och körkortslagen (1977: 477) i den utsträckning som är föreskrivet i dessa lagar samt mål enligt 21 kap. föräldrabalken,
3. mål som avses i 24 § lagen (1984: 3) om kärnteknisk verksamhet.

Länsrätten i Östergötlands län prövar mål enligt luftfartslagen (1957: 297) i den utsträckning som är föreskrivet i den lagen.

18 §³

Länsrätt är domför med en lagfaren domare ensam

1. när åtgärd som avser endast måls beredande vidtages,
 2. vid sådant förhör med vittne eller sakkunnig som begärts av annan länsrätt samt vid sådant förhör i ärende enligt utlänningslagen (1980: 376) som begärts med stöd av 57 § samma lag,
 3. vid beslut som avser endast rättelse av felräkning, felskrivning eller annat uppenbart förbiseende,
 4. vid beslut om återkallelse tills vidare av ett körkort, körkortstillstånd eller traktorkort eller om vägran tills vidare att godkänna ett utländskt körkort, när det är uppenbart att ett sådant beslut bör meddelas,
 5. vid annat beslut som inte innefattar slutligt avgörande av mål.
- 5. vid beslut om försättande ur kraft av ett luftfartscertifikat, elevtillstånd, annat certifikat eller behörighetsbevis, när det är uppenbart att ett sådant beslut bör meddelas,*
6. vid annat beslut som inte innefattar slutligt avgörande av mål.

Om det inte är påkallat av särskild anledning att målet prövas av fullsuttent rätt, är länsrätt domför med en lagfaren domare ensam vid beslut som inte innefattar prövning av målet i sak.

¹ Lagen omtryckt 1981: 1323.

² Senaste lydelse 1984: 9.

³ Senaste lydelse 1984: 868.

Vad som sägs i andra stycket gäller även vid avgörande av

1. mål om utdömande av vite,
2. mål enligt bevissäkringslagen (1975:1027) för skatte- och avgiftsprocessen, enligt lagen (1978:880) om betalningssäkring för skatter, tullar och avgifter, om besiktning enligt fastighetstaxeringslagen (1979:1152), om handlings undantagande från taxeringsrevision, skatterevision eller annan granskning och om befrielse från skyldighet att lämna kontrolluppgift enligt taxeringslagen (1956:623),
3. mål om omedelbart omhändertagande enligt 6 § lagen (1980:621) med särskilda bestämmelser om vård av unga och 8 § lagen (1981:1243) om vård av missbrukare i vissa fall.
4. mål enligt uppbörds- och folkbokföringsförfattningarna med undantag av mål om arbetsgivares ansvarighet för arbetstagares skatt och mål enligt lagen (1984:668) om upphörd av socialavgifter från arbetsgivare,
5. mål om uppdelning av taxeringsvärde enligt 20 kap. 15 § fastighetstaxeringslagen (1979:1152),
6. mål som avser ändring av taxerad inkomst med högst 2 500 kr.,
7. mål enligt skatte- och taxeringsförfattningarna i vilket beslutet överensstämmer med parternas samstämmiga mening,
8. mål om rättshjälp genom offentligt biträde i ett ärende hos en annan myndighet,
9. mål enligt körkortslagen (1977:477), om beslutet innebär att något körkortsingripande inte skall ske eller att varning meddelas eller om det är uppenbart att ett körkort, körkortstillstånd eller traktorkort skall återkallas eller att ett utländskt körkort inte skall godkännas,

10. mål enligt luftfartslagen (1957:297), om beslutet innebär att varning meddelas eller om det är uppenbart att ett luftfartscertifikat, elevtillstånd, annat certifikat eller behörighetsbevis skall återkallas,

10. mål i vilket saken är upperbar.

11. mål i vilket saken är upperbar.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1986.

Innehåll

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag	2
1 Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297)	2
2 Förslag till lag om ändring i lagen (1922: 382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart	66
3 Förslag till lag om ändring i lagen (1955: 227) om inskrivning av rätt till luftfartyg	68
4 Förslag till lag om ändring i lagen (1971: 289) om allmänna förvaltningsdomstolar	69
5 Förslag till lag om ändring i lagen (1958: 205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.	71
Utdrag av regeringsprotokollet den 24 januari 1985	72
1 Inledning	72
2 Allmän motivering	72
2.1 Gällande ordning i huvuddrag	72
2.1.1 Författningar	72
2.1.2 Internationella konventioner och överenskommelser ..	75
2.2 Flyglagutredningens förslag	80
2.3 Remissyttrandena m. m.	80
2.4 Rätten till luftfart	81
2.5 Internationell uthyrning av luftfartyg	82
2.6 Registrering i Sverige, svenskt ägarinflytande	85
2.7 Icke-nationell registrering	87
2.8 Luftvärdighet och miljövärdighet	88
2.9 Bemanning, luftfartscertifikat	90
2.9.1 Författningsteknisk utformning	90
2.9.2 Villkoren för erhållande av certifikat m. m.	91
2.9.3 Certifikatens giltighetstid, förnyelse	94
2.9.4 Återkallelsegrunderna	95
2.9.5 Tiden för återkallelse, m. m.	96
2.9.6 Varning och erinran	98
2.9.7 Försättande ur kraft och omhändertagande	99
2.9.8 Förfarandet vid certifikatåterkallelse m. m.	101
2.10 Luftfartygs befälhavare och tjänsten ombord	111
2.11 Flygplatser och markorganisationen i övrigt	113
2.12 Tillstånd till luftfartsverksamhet	117
2.13 Överträdelse av vissa villkor för trafiken	122
2.14 Vissa bestämmelser för lufttrafiken	131
2.15 Lufttransporter	133
2.16 Ansvar för skador genom luftfart	135
2.17 Flygräddningstjänst, bärgning och undersökning av luftfartsolyckor	137
2.18 Vissa särskilda bestämmelser	139
2.19 Ansvarsbestämmelser	140
2.20 Tillämpningsbestämmelser, bemyndiganden, definitioner ...	142
2.21 Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål	143
2.22 Forum i lufträttsmål	144
3 Upprättade lagförslag	145
4 Specialmotivering	146

4.1 Luftfartslagen (1957:297)	146
4.2 Lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart	177
4.3 Lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg	177
4.4 Lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar	177
5 Hemställan	178
6 Beslut	178

Utdrag av lagrådets protokoll den 24 april 1985	179
---	-----

Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 30 maj 1985	191
1 Anmälan av lagrådsyttrande	191
2 Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen	191
3 Förslaget till lag om ändring i lagen angående ansvarighet för skada i följd av luftfart	193
4 Övrigt	193
5 Ratificering av artikel 83 bis till Chicagokonventionen	193
6 Hemställan	193
7 Beslut	194

Bilagor

1 Sammanfattning av betänkandet Reviderad luftfartslagstiftning (Ds K 1981:12)	195
2 Flyglagutredningens lagförslag (Ds K 1981:13)	198
3 Sammanställning av remissyttrandena över betänkandet	268
4 Artikel 83 bis i Chicagokonventionen	288
5 De remitterade lagförslagen	289