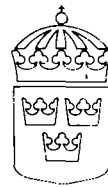


Trafikutskottets betänkande

1985/86:6

om ändring i luftfartslagen (1957:297), m. m. (prop.
1984/85:212)



TU
1985/86:6

Sammanfattning

I proposition 1984/85:212 föreslås ändringar i luftfartslagen (1957:297) jämte följdändringar i viss annan lagstiftning. De föreslagna ändringarna i luftfartslagen är till stora delar av språklig och redaktionell natur. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 1987. Om vissa av de föreslagna ändringarna i luftfartslagen antas kan ett tillägg till den s. k. Chicagokonventionen godkännas. I propositionen föreslås att så sker.

I överensstämmelse med vad som enligt luftfartslagen gäller för närvarande skall i princip tillstånd av regeringen krävas för luftfart i förvärvssyfte. För närvarande får emellertid regeringen delegera tillståndsgivningen beträffande annan luftfart i förvärvssyfte än linjefart till luftfartsverket. I propositionen föreslås att regeringen skall få delegera tillståndsgivningen beträffande all luftfart i förvärvssyfte, således även beträffande linjefart. I de två motionerna i ärendet (m resp. c) motsätter man sig detta förslag.

Utskottet föreslår att riksdagen antar de i propositionen föreslagna lagändringarna och godkänner tillägget till Chicagokonventionen. Utskottet som sålunda tillstyrker propositionsförslaget i ovannämnda delegeringsfråga avstyrker därmed motionerna.

Propositionen

I proposition 1984/85:212 föreslår regeringen (kommunikationsdepartementet) att riksdagen

dels antar i propositionen framlagda 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,
5. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.,

dels godkänner det i regeringsprotokollen den 24 januari och den 30 maj 1985 redovisade, i Montreal den 6 oktober 1980 undertecknade protokollet angående ett tillägg till den i Chicago den 7 december 1944 avslutade konventionen angående internationell civil luftfart (Chicagokonventionen).

Över lagförslagen 1–4 har lagrådets yttrande inhämtats.

De i propositionen framlagda lagförslagen har tagits in i *bilaga 1* till betänkandet.

TU 1985/86:6

Med anledning av propositionen har väckts två motioner.

Motionerna

1985/86:11 av Agne Hansson (c) vari yrkas att luftfartslagen 7 kap. 1 § första stycket skall ha följande lydelse:

Luftfart i förvärvssyfte får inte utövas här i riket utan tillstånd av regeringen.

1985/86:12 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari likaledes yrkas att riksdagen beslutar att den föreslagna luftfartslagens 7 kap. 1 § första stycket skall ges lydelsen:

Luftfart i förvärvssyfte får icke utövas här i riket utan tillstånd av regeringen.

Bakgrund

Den centrala författningen på luftfartens område är luftfartslagen (1957:297). Tillämpningsföreskrifter till luftfartslagen finns i luftfartskungörelsen (1961:558). Luftfartslagen och luftfartskungörelsen trädde i kraft den 1 januari 1962. Till dessa båda författningar ansluter vissa regeringsförfattningar av mera speciell karaktär.

Förslaget till luftfartslag utarbetades av 1945 års luftfartssakkunniga i nära samarbete med utredningar i Danmark, Finland och Norge. De sakkunniga ansåg att en av de viktigaste uppgifterna i lagstiftningsarbetet var att bringa den svenska civila luftfarten i överensstämmelse med internationella konventioner och överenskommelser på luftfartens område. Allteftersom sådana konventioner och överenskommelser efter tillkomsten av luftfartslagen har ändrats eller tillkommit har luftfartslagen ändrats i motsvarande mån. En kortfattad redogörelse för internationella konventioner och överenskommelser som påverkat utformningen av luftfartslagen m. fl. författningar på luftfartens område finns i proposition 1984/85:212 på s. 75–80.

Luftfartslagen omtrycktes i SFS 1979:643 och har även därefter ändrats (1981:811 och 1985:133). Luftfartskungörelsen har ändrats vid ett flertal tillfällen, senast enligt SFS 1985:850.

År 1979 tillkallade regeringen flyglagutredningen (K 1979:09) för att göra en samlad översyn av luftfartsförfattningarna. Översynen skulle enligt direktiven för utredningsarbetet i första hand ha karaktären av en språklig och redaktionell överarbetning. Därutöver skulle vissa frågor av saklig innebörd behandlas.

Flyglagutredningen överlämnade år 1981 till chefen för kommunikationsdepartementet betänkandet (Ds K 1981:12–13) Reviderad luftfartslagstiftning, varmed uppdraget slutfördes. Betänkandet remissbehandlades därefter.

Lagförslagen 1–4 i den här aktuella propositionen grundar sig på förslag av flyglagutredningen och däröver avgivna remissyttranden. Flyglagutredning-

en framlade även förslag till ändring i luftfartskungörelsen och till vissa andra regeringsförfattningar.

TU 1985/86:6

Flyglagutredningen har vid besök i Danmark, Norge och Finland samrätt om sitt arbete med dessa länder beträffande frågor, i vilka nordisk samordning bedömts som väsentlig.

Inom kommunikationsdepartementet förbereds bl. a. utfärdandet av en luftfartsförordning, som avses träda i kraft samtidigt med att de i propositionen förordade ändringarna i luftfartslagen träder i kraft och som då skall ersätta luftfartskungörelsen.

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 luftfarts-certifikat och elevtillstånd m. fl. kompetens- och behörighetsbevis föreslås bli överflyttade från luftfartskungörelsen till luftfartslagen. Prövningen av frågor om återkallelse av certifikat m. m. och om varning flyttas över från luftfartsverket till länsrätt. Det allmännas talan i dessa mål skall föras av luftfartsverket.

Den föreslagna regleringen av vad som skall gälla beträffande luftvärdighet m. m. vid internationell uthyrning av luftfartyg grundar sig på ett i Montreal den 6 oktober 1980 undertecknat protokoll angående ett tillägg till den i Chicago den 7 december 1944 avslutade konventionen angående internationell civil luftfart – den s. k. Chicagokonventionen (SÖ 1946 nr 2). Tillägget har tagits in som en artikel 83 bis i konventionen. Regeringen hemställer att riksdagen godkänner protokollet.

Med anledning av ändringar som föreslås i luftfartslagen föreslås ändringar i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart, lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg, lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar samt lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.

Samtliga lagändringar föreslås träda i kraft den 1 januari 1987.

Utskottet

Utskottet behandlar i det följande propositionsförslagen i den ordning de har upptagits i propositionen. Då erinran genom motioner endast framförts mot ett förslag om att i 7 kap. 1 § luftfartslagen skall inrymmas ett utökad bemyndigande för regeringen att delegera beslutanderätten i fråga om tillstånd till luftfart i förvarvssyfte kommer utskottet att behandla detta förslag närmare. I övrigt kommer utskottet att redovisa propositionsförslagen kortfattat.

1 Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

1.1 Propositionsförslaget (utskottets ställningstagande härtill s. 9–12)

De ändringar som föreslås i luftfartslagen (LL) – vilka huvudsakligen är av språklig och redaktionell natur – berör samtliga paragrafer i lagen utom två, nämligen 2 kap. 2 och 8 §§. En redogörelse för dessa paragrafer lämnas nedan (s. 5).

Några väsentliga förändringar av dispositionen av LL föreslås inte. I en första avdelning, som omfattar 1–14 kap., finns sålunda bestämmelser om civil luftfart och i en andra avdelning omfattande 15 kap. bestämmelser om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. Nedan redovisas översiktligt de olika kapitlen i LL såsom de framstår om ändringsförslagen godtas. Ändringsförslag av mera väsentlig natur redovisas utförligare – däribland det ändringsförslag som kritiseras i de med anledning av propositionen väckta motionerna.

I 1 kap. meddelas vissa grundläggande bestämmelser i fråga om rätten att utöva luftfart i Sverige m. m.

Luftfart i Sverige får i princip endast äga rum med svenska luftfartyg eller med luftfartyg från annan stat med vilken Sverige har träffat avtal 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 m. m., i hela landet.

I en ny 5 § föreskrivs att de bestämmelser i LL 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.

Vidare införs en ny bestämmelse (6 §) om att bestämmelser som gäller för svenska luftfartyg också skall kunna tillämpas på utländska luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av svenska brukare. Enligt en annan ny bestämmelse (7 §) kan för ett svenskt luftfartyg, som innehas med nyttjanderätt av en utländsk brukare, i vissa avseenden föreskrivas undantag från vissa bestämmelser. I 13 kap. 5 § andra stycket tas in en bestämmelse om att utländska luftfartyg, som omfattas av 6 §, såvitt gäller brott mot luftfartsförfattningarna i straffrättsligt avseende skall kunna betraktas som svenska.

Bakgrund till de nya bestämmelserna i 6 § och 7 § är ett tillägg till den s. k. Chicagokonventionen med bestämmelser om överföring från registreringsstaten till brukarens stat av vissa funktioner och förpliktelser vid uthyrning av luftfartyg. Tillägget godkändes vid det tjugotredje församlingsmötet med Internationella civila luftfartsorganisationen, ICAO (International Civil Aviation Organization), i Montreal i oktober 1980 och har redovisats i ett den 6 oktober 1980 dagtecknat protokoll från församlingsmötet. Tillägget har tagits in i Chicagokonventionen efter artikel 83 som artikel 83 bis. Den nya artikeln återges i *bilaga 2* i originalversion på engelska och i översättning till svenska. I artikeln behandlas 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 till den andra staten kan överföra förpliktelser såsom registreringsstat att beträffande luftfartyget iakttä konventionens bestämmelser om trafik (artikel 12), radioutrustning (artikel 30), luftvärdighetsbevis (artikel 31) och luftfartscertifikat (artikel 32 a).

I 2 kap. finns bestämmelser om registrering, nationalitet och märkning av luftfartyg.

Registrering sker i luftfartygsregistret som förs av luftfartsverket och är en förutsättning för att luftfartyget skall få användas vid luftfart. Ytterligare regler om registrering finns för närvarande i kungörelsen (1955:635) med närmare bestämmelser om luftfartygsregistret m. m. (Flyglagutredningen har föreslagit en ny förordning i ämnet.) Ett luftfartyg som har förts in i registret äger svensk nationalitet. Luftfartsverket utfärdar bevis om registreringen (nationalitets- och registreringsbevis). Luftfartyget skall vidare märkas 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.

De enda paragrafer som inte berörs av föreslagna ändringar i LL finns i 2 kap. och är som nämnts ovan 2 och 8 §§ i kapitlet.

Enligt 2 § får luftfartyg 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. Luftfartsverket får dock 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.

Enligt 8 § skall ett luftfartyg föras ur registret 1) om ägaren begär det, 2) om kraven i 2 § inte är uppfyllda, 3) om det har förolyckats eller förstörts, 4) om det efter flygning inte har hörts av på tre månader eller 5) om det inte har haft giltigt luftvärdighetsbevis eller miljövärdighetsbevis på tre år. Ägaren är skyldig att anmäla om något har hänt som enligt punkterna 2-4 medför att ett luftfartyg skall avregistreras. När ett fall enligt punkt 5 inträffar, behöver luftfartyget inte avregistreras om ägaren inom en viss tid som bestäms av luftfartsverket visar att luftfartyget är luftvärdigt och miljövärdigt.

I 3 kap. finns bestämmelser om luftvärdighet och miljövärdighet.

Bestämmelserna går tillbaka på Chicagokonventionen. Huvudregeln är att luftfartyg skall vara luftvärdiga och miljövärdiga när de används vid luftfart. Ansvaret härför åvilar ägaren eller, om någon brukar luftfartyget i ägarens ställe, brukaren. Luftvärdigheten och miljövärdigheten står under tillsyn av luftfartsverket. Verket utfärdar luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis. Svenskt luftfartyg skall, när det använts i luftfart, ha svenskt och/eller av luftfartsverket godkänt utländskt luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis.

I 4 kap. finns bestämmelser om luftfartygs bemanning, luftfartscertifikat m. m.

Luftfarts-certifikat krävs för tjänstgöring som förare, navigatör eller flygmaskinist på ett luftfartyg och utfärdas av luftfartsverket. De hittillsvarande bestämmelserna om luftfarts-certifikat i LL har varit allmänt hållna. Den närmare regleringen av bl. a. förutsättningarna för erhållande, förnyelse och återkallelse av certifikat har skett i luftfarts-kungörelsen. Mot bakgrund av att de för den enskilde och från rättssäkerhets- och trafiksäkerhetssynpunkt mest betydelsefulla bestämmelserna om körkort har tagits in i en lag, körkortslagen (1977:477), föreslås att bestämmelser om erhållande och återkallande av luftfarts-certifikat och av elevtillstånd – som i princip krävs för antagande till utbildning för erhållande av luftfarts-certifikat – m. m. tas in i LL.

Prövningen av de administrativa sanktionerna – återkallelse och varning – mot innehavare av luftfarts-certifikat och elevtillstånd föreslås ankomma på länsrätten. I förslaget till ändring i lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar föreslås att länsrätten i Östergötlands län skall vara forum för prövningen. Det allmännas talan hos länsrätten skall föras av luftfartsverket.

Behörighetsbevis kan krävas för den som innehar luftfarts-certifikat och för annan medlem av besättningen på ett luftfartyg. Även bestämmelserna om erhållande, förnyelse och återkallelse av behörighetsbevis m. m. förslås överflyttade till LL.

I 5 kap. finns bestämmelser om befälhavare på luftfartyg och tjänsten ombord.

Luftfartyg skall när det används vid luftfart ha en befälhavare. Denne skall ha tillsyn över luftvärdigheten, bemanningen m. m. Om någon genom sitt uppträdande utgör en omedelbar fara för luftfartygets säkerhet eller för säkerheten ombord får befälhavaren mot denne vidta de åtgärder som behövs för att avvärja faran. Under vissa förutsättningar får våld brukas.

Om det inträffar en olyckshändelse som medför att någon avlider, att någon blir allvarligt skadad, att luftfartyget får betydande skador eller att egendom får betydande skada skall befälhavaren rapportera detta. Det förutskickas att det i den kommande luftfarts-förordningen skall föreskrivas att rapporteringsskyldigheten skall fullgöras hos luftfartsverket – i överensstämmelse med vad som gäller för närvarande.

I 6. kap. finns bestämmelser om flygplatser och markorganisationen i övrigt.

Flygplatser för allmänt bruk (allmänna flygplatser) får inte inrättas eller drivas utan tillstånd och får inte tas i bruk innan de har godkänts. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva vilka flygplatser som får användas för olika slag av luftfart.

Tjänstgöring som flygledare i flygtrafikledningstjänst, flygtekniker eller flygklararare får fullgöras bara av den som har certifikat. I fråga om erhållande, förnyelse och återkallelse av certifikat m. m. gäller samma bestämmelser som i dessa avseenden gäller i fråga om luftfarts-certifikat. För andra som fullgör tjänst inom markorganisationen får föreskrivas krav på behörighetsbevis. I fråga om dessa behörighetsbevis gäller i viss utsträckning samma bestämmelser som de som gäller i fråga om behörighetsbevis för medlemmar av besättningen på luftfartyg.

I 7 kap. finns regler om tillstånd till luftfartsverksamhet.

För luftfart i förvärvssyfte krävs i princip och skall i princip krävas tillstånd av regeringen. I överensstämmelse med vad som gäller för närvarande skall regeringen få föreskriva att viss luftfart i förvärvssyfte får utövas utan tillstånd, om det är lämpligt med hänsyn till luftfartens art eller omfattning.

Regeringen har för närvarande möjlighet att delegera tillståndsgivningen beträffande annan luftfart i förvärvssyfte än linjefart till luftfartsverket. I propositionen föreslås regeringen få ett bemyndigande att delegera tillståndsgivning beträffande all luftfart i förvärvssyfte, alltså även beträffande linjefart. I motionerna motsätter man sig propositionsförslaget. Utskottet återkommer nedan (s. 9) till frågan om bemyndigande för regeringen att delegera tillståndsgivningen beträffande luftfart i förvärvssyfte, där frågan behandlas närmare.

Tillstånd till inrikes linjefart får i princip bara ges till svenska företag eller företag med kvalificerade svenska ägarförhållanden. Detsamma skall i princip gälla för annan luftfart i förvärvssyfte mellan Sverige och utlandet som inte är linjefart. Regeringen får liksom hittills bestämma att tillstånd inte skall krävas för sådan luftfart i förvärvssyfte som omfattas av avtal mellan Sverige och en främmande stat. I LL skrivs nu in att en utlänning eller ett utländskt företag som driver verksamhet med stöd av ett tillstånd enligt LL eller med stöd av ett avtal skall ha en här bosatt föreståndare, som är ansvarig för verksamheten.

I 8 kap. finns vissa bestämmelser för lufttrafiken.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om flygvägar som luftfartyg skall följa inom svenskt område. Bestämmelser finns också om bl. a. landningsskyldighet, om förbud mot transport av krigsmateriel och annat gods, om fotografering och om fartygshandlingar.

I 9 kap. finns bestämmelser om transporter med luftfartyg av passagerare, resgods eller gods.

Bestämmelser finns sålunda om biljetter, resgodsbevis, flygfraktsedlar samt om rätten att förfoga över godset och om utlämning av godset samt om fraktförarens ansvar för personskador, skador på resgods och gods m. m.

Reglerna bygger i huvudsak på den i Warszawa den 12 oktober 1929 undertecknade konventionen om internationell luftbefordran (SÖ 1937 nr 19) – den s. k. Warszawakonventionen – och ändringsprotokoll till konventionen.

I redovisningen i propositionen av den nuvarande lydelsen av 9 kap. 22 § LL har beaktats en ändring av denna paragraf (1985:133) som trätt i kraft den 1 juli i år (1985:444).

I en inom justitiedepartementet utarbetad promemoria (Ds Ju 1985:3) Flygfraktförarens ansvar för passagerare och gods har föreslagits att Sverige skall tillträda de den 25 september 1975 i Montreal undertecknade protokollet nr 3 och nr 4 med ändringar av Warszawakonventionen m. m. Samtidigt har förslag framlagts till ändringar i LL som är nödvändiga vid ett sådant tillträde. Efter remissbehandling är promemorian föremål för fortsatt beredning inom regeringskansliet.

I 10 kap. finns bestämmelser om ansvaret för skador genom luftfart.

I 1 § anges att 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. I propositionen föreslås, som nämnts, ändring i denna lag. Ändringsförslaget kommer att behandlas nedan (s. 12).

I 11 kap. finns bestämmelser om flygräddningstjänst, bärgning och undersökning av luftfartsolyckor.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter angående åtgärder, då luftfartyg är saknat, förolyckat eller nödställt eller fara hotar lufttrafiken (flygräddningstjänst). Den som medverkar vid bärgning av ett luftfartyg som har förolyckats eller befinner sig i nöd har rätt till bärgarlön enligt bestämmelser härom i sjölagen.

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. Undersökningen skall göras av den myndighet som regeringen föreskriver. Denna myndighet kan i sin tur få överlåta åt annan att göra undersökningen. Nödvändig operativ, teknisk och juridisk sakkunskap skall vara företrädd vid undersökningen.

Bestämmelserna om flygräddningstjänst har i princip lämnats oförändrade i avvaktan på generell lagstiftning om samhällets räddningstjänst.

I 12 kap., som har rubriken Särskilda bestämmelser, finns bl. a. bestämmelser om rätt för luftfartsverket eller den som verket utser att besluta att luftfärd inte får äga rum och att hindra luftfartygets avgång om krav enligt LL m. m. inte är uppfyllda.

I 13 kap. finns ansvarsbestämmelser m. m.

Straffet för brott mot LL:s bestämmelser m. m. blir antingen fängelse i högst två år, böter eller fängelse i högst sex månader eller enbart böter.

I 14 kap. finns vissa bestämmelser om tillämpningen av LL, bemyndiganden och definitioner.

Luftfartsverkets beslut enligt LL eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av LL 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.

I 15 kap. finns som nämnts ovan bestämmelser om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål.

Utskottet behandlar här närmare frågan om bemyndigande för regeringen att delegera tillståndsprövningen beträffande luftfart i förvärvssyfte. Härfter redovisar utskottet sitt ställningstagande till propositionsförslaget om ändring i luftfartslagen i övrigt.

1.2.1 Bemyndigande för regeringen att delegera tillståndsprövningen beträffande luftfart i förvärvssyfte

I här aktuellt avseende gör *luftfartslagen för närvarande* skillnad mellan linjefart – dvs. luftfart i regelbunden trafik – och luftfart i icke regelbunden trafik.

Enligt 7 kap. 1 § första stycket LL får sålunda luftfart i regelbunden trafik (linjefart) i förvärvssyfte ej utövas här i riket utan tillstånd av regeringen.

För annan luftfart i förvärvssyfte – dvs. annan luftfart än linjefart – erfordras enligt andra stycket i paragrafen tillstånd av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

I 87 § luftfartskungörelsen har regeringen bemyndigat luftfartsverket att meddela tillstånd till annan luftfart i förvärvssyfte än linjefart utom i vissa fall då regeringen har förbehållit sig tillståndsprövningen. Sålunda äger luftfartsverket t. ex. pröva frågor om tillstånd till sällskapsreseflygningar mellan orter i Sverige och orter i Europa, i utomeuropeiska stater med kust mot Medelhavet, på Kanarieöarna och på Madeira. Regeringen har förbehållit sig prövningen av frågor om tillstånd till interkontinentala sällskapsreseflygningar.

Inom luftfartsverket avgör generaldirektören ärenden om tillstånd till annan luftfart i förvärvssyfte än linjefart.

I *propositionen* föreslås att regeringen skall ges möjlighet att delegera tillståndsgivningen både beträffande linjefart i förvärvssyfte och annan luftfart i förvärvssyfte. Enligt 7 kap. 1 § första stycket i förslaget till lag om ändring i LL skall sålunda gälla att luftfart i förvärvssyfte inte får utövas här i riket utan tillstånd av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

I propositionen (s. 117–119) anförs bl. a. att luftfartsverket år 1976 tog upp fråga om huruvida tillståndsprövningen för vissa arter av linjefart kunde delegeras till verket. En ändring motiverades som en beredskapsåtgärd inför den kommande utvecklingen. Avsikten var inte att beslutanderätten omedelbart skulle överflyttas till verket. Enligt luftfartsverket var en från såväl praktiska som formella synpunkter lämplig lösning att till verket delegera tillståndsgivningen för linjefart med mindre luftfartyg – luftfartyg med en högsta tillåtna flygvikt ej överstigande 5 700 kg.

Flyglagutredningen föreslog att det i 7 kap. 1 § LL skulle införas ett bemyndigande för regeringen att delegera tillståndsprövningen beträffande luftfart i förvärvssyfte såväl i regelbunden som i icke regelbunden trafik. Utredningen ansåg emellertid att någon bestämmelse om delegering till luftfartsverket inte borde införas för närvarande och föreslog inte heller någon sådan i utredningens förslag till förordning om ändring i luftfartskungörelsen. Utredningen menade att frågan om delegering fick bedömas i

samband med att definitiv ställning togs till den framtida trafikpolitiken.

Föredragande departementschefen anför bl. a. att den s. k. linjetaxitrafiken torde ligga närmast till hands för den i propositionen föreslagna utökade delegeringen av tillståndsgivningen. Med linjetaxitrafik avses trafik med luftfartyg med en högsta tillåten flygvikt ej överstigande 5 700 kg som äger rum med fasta avgångs- och ankomsttider och icke obetydlig turtäthet. Föredraganden förklarar sig dock i huvudsaklig överensstämmelse med den uppfattning som flyglagutredningen redovisat inte nu vara beredd att uttala sig om den närmare omfattningen av en sådan delegering. Saken får enligt föredraganden övervägas i samband med den allmänna trafikpolitiska frågan om linjenätets framtida utformning.

Luftfartsverket förutsätts i propositionen – i enlighet med den ordning som för närvarande gäller – vara den myndighet till vilken en delegering av prövningen av tillståndsärenden skall kunna ske.

I de båda *motionerna* – 1985/86:11 (c) och 1985/86:12 (m) – föreslås att i 7 kap. 1 § första stycket LL skall föreskrivas att luftfart i förvärvssyfte inte får utövas här i riket utan tillstånd av regeringen. Motionsförslagen innebär att regeringen inte skulle få något bemyndigande alls att delegera tillståndsprövningen beträffande luftfart i förvärvssyfte.

I c-motionen anför motionären bl. a. att delegationsfrågan bör övervägas först i samband med den mer övergripande frågan om linjenätets framtida utformning och att skäl inte finns att riksdagen nu skall besluta att ge regeringen delegationsrätt.

Motionärerna i m-motionen anför bl. a. att de för närvarande ej kan ansluta sig till att regeringen skall ges möjlighet att delegera tillståndsgivning såsom föreslås i propositionen. De framhåller bl. a. att överklaganden av beslut av luftfartsverket i tillståndsärenden skulle komma att bli relativt frekventa, varigenom en delegering av tillståndsprövning kunde komma att innebära ytterligare byråkratisering och fördröja beslut i viktiga ärenden. Motionärerna framhåller vidare att regeringen och dess organ intar en *central position inom luftfartspolitik*en, bl. a. med tanke på samarbetet med SAS och de ofta komplicerade förhandlingar som föregår beviljande av koncessioner från flera länder.

I fråga om överväganden om det inrikes flyglinjenätets omfattning m. m. vill *utskottet* erinra om att i proposition 1981/82:98 om vissa luftfartspolitiska frågor ett interregionalt flyglinjenät avgränsades omfattande SAS och Linjeflyg AB:s inrikeslinjer som trafikerades med tyngre jetplan (primärnätet). Detta flyglinjenät ansågs enligt propositionen (s. 25) böra gälla fram till mitten av 1980-talet. Riksdagen hade inte något att erinra mot avgränsningen av primärnätet (TU 1981/82:28, rskr. 339). Det förutskickades i propositionen att regeringen skulle återkomma till frågan om ett sekundärnät.

I den senaste budgetpropositionen (prop. 1984/85:100 bil. 8) togs frågor om ett sekundärnät upp. I ett särskilt avsnitt i propositionen (s. 174–187) redogjorde sålunda kommunikationsministern för sin syn på ”vissa frågor rörande regelbunden luftfart med mindre flygplan – sekundärtrafik”. Mot bakgrund av att flygplanet Saab-Fairchild SF 340 (med en högsta startvikt ca 12 300 kg) skulle komma att sättas in i sekundärtrafik förordades att trafik

med flygplan med en kapacitet och standard av typ SF 340 skulle gälla som övre gräns för vad som borde anses vara sekundärtrafik. En skiss till ett framtida linjenätssystem för sekundärflyget eller – med en term som förordades av kommunikationsministern – regionalflyget lades fram. Enligt kommunikationsministern kunde det skisserade linjenätssystemet bilda en allmän referensram vid tillståndsgivningen.

I ovannämnda redogörelse nämnde kommunikationsministern i fråga om tillstånd (koncessioner) till linjefart bl. a. att SAS förutsatts ha en prioriterad ställning i fråga i företagets inrikestrafik, dvs. linjerna från Stockholm till Kiruna, Luleå, Göteborg och Malmö, vilka ingår i primärnätet. För trafiken i övrigt på primärnätet har Linjeflyg AB tillstånden.

På regionalflygnätet har Linjeflyg AB och andra flygföretag tillstånden. I redogörelsen för sin syn på regionalflyget framhöll kommunikationsministern att regionalflyget är en delmarknad, där det är angeläget att det även i fortsättningen finns flera oberoende företag, vilket borde stimulera till en fortsatt positiv utveckling av detta slag av luftfart. Han påpekade att det varken enligt lagstiftningen eller en klart utbildad praxis fanns någon företrädesrätt för visst företag vid tillståndsprövningen. Någon sådan företrädesrätt borde inte heller införas. Kommunikationsministern förutskickade att förslag i annat sammanhang skulle läggas fram om bemyndigande för regeringen att delegera tillståndsgivningen beträffande vissa slag av regelbunden luftfart. Detta sker genom den nu aktuella propositionen. Riksdagen hade inte något att erinra mot vad kommunikationsministern enligt den ovan lämnade redogörelsen anförde om regionalflyget (TU 1984/85:26, rskr. 333).

Den inrikes linjefarten växer för närvarande kraftigt. Enligt uppgifter som lämnats i luftfartsverkets treårsplan för verksamheten under budgetåren 1986/87–1988/89 ökade sålunda antalet passagerare år 1984 med 15 %. I detta ökningstal ingår en ökning i sekundärtrafiken med 32 %. Antalet passagerare i inrikes linjefart beräknas enligt en prognos som avser tiden t. o. m. år 1990 öka med 6,5 % om året. Man torde enligt utskottets mening kunna räkna med att önskemål kommer att föras fram om att inlemma allt fler orter i den inrikes linjefarten och om att ge allt fler orter direkta flygförbindelser med varandra, m. m.

Inför den utveckling som sålunda kan förutses bör regeringen enligt utskottets mening i detta sammanhang ges möjlighet att delegera tillståndsgivningen även beträffande inrikes linjefart i förvärvssyfte.

Att närmast komma i fråga för delegering synes dock böra vara frågor om tillstånd till linjefart av mera lokal eller inomregional karaktär. Utskottet vill emellertid understryka att prövningen av sådana ärenden om tillstånd till linjefart, vilka kan inrymma intressekonflikter mellan SAS och tillståndssökanden, bör underställas regeringen.

Utskottet förutsätter att sådana frågor om tillstånd till inrikes linjefart, som delegeras till luftfartsverket, skall avgöras av verkets styrelse.

En delegering av tillståndsprövningen beträffande linjefart i förvärvssyfte med de utgångspunkter som utskottet sålunda föreslagit torde i huvudsak tillgodose syftena med motionerna.

Utskottet tillstyrker sålunda den i propositionen föreslagna lydelsen av 7 kap. 1 § första stycket LL och avstyrker motionerna.

TU 1985/86:6

1.2.2 Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen i övrigt

Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen i övrigt har inte föranlett någon erinran från utskottets sida.

Utskottet föreslår att riksdagen antar lagförslaget.

2 Övriga lagförslag

Enligt *lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart* har luftfartygs ägare s. k. strikt ansvar för skada, som i följd av luftfartygs begagnande i luftfart tillfogas person eller egendom, som inte transporteras med luftfartyget.

Den föreslagna ändringen av *lagen* innebär att – när det gäller luftfartyg som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt – nämnda ansvar åvilar köparen. Här aktuellt ansvar för skada skall under vissa villkor även kunna åvila innehavaren vid långtidsuthyrning (leasing) av luftfartyg. I andra fall skall ansvaret kunna vara delat.

I förslaget till ändring i *lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg* föreslås i 7 § en följdändring till förslaget att i en ny 5 § i 1 kap. luftfartslagen bestämmelser skall tas in om vad som skall gälla beträffande luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation. Vidare föreslås vissa redaktionella ändringar.

Som nämnts ovan (s. 6) innebär förslaget till ändring i *lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar* att länsrätten i Östergötlands län skall vara forum för prövningen av vissa frågor om luftfartscertifikat m. m.

I förslaget till ändring i *lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.* föreslås att möjlighet enligt 1 § i *lagen* till förverkande av alkoholhaltiga drycker och andra berusningsmedel som för närvarande är knuten till brott mot 13 kap. 6 § luftfartslagen i stället skall vara knuten till brott mot 13 kap. 1 § luftfartslagen enligt den i propositionen föreslagna lydelsen av *lagen*. Vidare föreslås en ändring av redaktionell natur.

Utskottet har inte något att erinra mot ändringsförslagen. *Utskottet* föreslår att riksdagen antar desamma.

3 Det i Montreal den 6 oktober 1980 undertecknade protokollet angående ett tillägg till Chicagokonventionen

Utskottet har genom sitt ställningstagande till förslaget till lag om ändring i luftfartslagen bl. a. tillstyrkt de mot bakgrund av Montrealprotokollet föreslagna nya paragraferna 6 och 7 i 1 kap. luftfartslagen. Om dessa paragrafer antas kan Sverige ansluta sig till protokollet. *Utskottet* föreslår att riksdagen godkänner detsamma.

Utskottet hemställer

1. *beträffande förslaget till lag om ändring i luftfartslagen*
att riksdagen

a. med bifall till propositionen i denna del och med avslag på motionerna 1985/86:11 (c) och 1985/86:12 (m) godkänner vad utskottet anfört om bemyndigande för regeringen att delegera viss tillståndsprovning,

b. antar det i propositionen framlagda och i bilaga 1 till betänkandet redovisade förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297),

2. *beträffande övriga lagförslag*
att riksdagen antar de i propositionen framlagda och i bilaga 1 till betänkandet redovisade förslagen till

a. lag om ändring i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart,

b. lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg,

c. lag om ändring i lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar,

d. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.,

3. *beträffande ett tillägg till Chicagokonventionen*
att riksdagen godkänner det i Montreal den 6 oktober 1980 undertecknade protokollet angående ett tillägg till den i Chicago den 7 december 1944-avslutade konventionen angående internationell civil luftfart.

Stockholm den 3 december 1985

På trafikutskottets vägnar

Kurt Hugosson

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Olle Östrand (s), Olle Grahn (fp), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Rune Johansson (s), Hugo Bergdahl (fp), Agne Hansson (c), Ingrid Andersson (s), Yngve Wernersson (s), Rune Thorén (c), Wiggo Komstedt (m) och Jan Jennehag (vpk).

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.

tet i främmande stat, med vilken sluits 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 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.

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 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 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.

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.

5 §

Om atomskada gälla särskilda bestämmelser.

Bestämmelserna i 9 kap. gäller också vid luftfart utom riket för 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.

8 §

Om atomskador 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).

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.

9 §

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 i första stycket sägs, skall inskrivningsdomaren ofördröjligen under rättas därom.

Om ett luftfartyg är intecknat, får det avregistreras endast om inteckningshavaren har medgett det.

10 §

Innehaves luftfartyg på grund av köp utan att äganderätten övergått åt 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.

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 obestämd tid eller för 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 för viss tid antecknas i ett bihang till luftfartygsregistret, 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 (brukarförteckning).

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 sluits 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.

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.

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.

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.

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.

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

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.

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.

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

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.

av luftfartsverket föreskriven besiktning eller kontroll ej utförs, blir luftvärdighetsbeviset ogiltigt till dess fartyget förklarats 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 fartyget 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 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 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.

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.

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 gälla 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.

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

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 har tillsyn över bemanningen.

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

Om regeringen föreskriver det, får luftfartsverket uppdraga 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 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 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.

Luftfartscertifikat 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 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.

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.

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§

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 full finns särskilda skäl.

7 §

Vad i 4 och 6 §§ är stadgat om svenskt luftfarts-certifikat 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 sådan tid som har fastställts enligt 14 § första stycket.

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.

Elevtillstånd eller luftfarts-certifikat 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 luftfarts-certifikat 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 luftfarts-certifikat,

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

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 luftfarts-certifikat 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.

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-

stånd (er inran). 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.

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,

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.

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 §.

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, 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.

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 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.

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

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.

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

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 svårligen 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.

7§

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.

Om ett luftfartyg råkar 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 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.

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 transporterats 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.

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.

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 lufrum, 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 tryggnad 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.

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

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.

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

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 krotan.

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.

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.

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.

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, unkommer 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.

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.

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 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 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

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 §

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.

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.

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.

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-

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

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.

Eftersättes vad sålunda är stadgat, må fartygets färd hindras med

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.

Om fartyget bryter mot bestämmelserna i första och andra stycke-

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.

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 annat gods än krigsmateriel eller meddela 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.

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.

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 bestäms 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 full av överbefälhavaren.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller inte fotografering för statens lantmäteriverk.

4 b §

Kameror får utan tillstånd medföras inom riket på sådana luftfur-

tyg 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 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 iakttagas i hälsovårds-, pass-, tull- och

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

andra sådana hänseenden stadgas särskilt.

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 verkställes vederlagsfritt.

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.

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.

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.

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:

För passagerartransporter skall biljetter utfärdas. En biljett skall innehålla

a) uppgift å avgångsort och bestämelseort;

a) uppgift om avgångs- och bestämelseorten,

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-

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

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.

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.

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

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 §

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 lämnas tillsammans med godset. Exemplar 1 förses med beteckningen "för fraktföraren" och undertecknas av avsändaren. Ex-

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 tages 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.

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 §

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

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

8 §

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.*

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 §

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

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

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

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 avsända-
rens närvaro, eller om uppgifterna
avser godsets synliga tillstånd.

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

Rätt att förfoga över godset m. m.

12 §

Mot uppfyllande av sina förplik-
telser på grund av befordringsavta-
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-

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-

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 bestämmelseorten, äger mottagaren, där ej annat föranledes 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-

set under resan eller på bestämmelseorten 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 bestämmelseorten. 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-

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

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

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 befodran 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.

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 luftbefodran 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 befodran 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 16 600 särskilda dragningsrätter. När ersättningen skall utgå som livränta, får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns. Om transporten

² Senaste lydelse 1985:133.

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 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 vård, är ansvarigheten begränsad till trehundra-trettio-två särskilda dragningsrätter för envar passagerare.

utförs av ett svenskt lufttrafikföretag, är gränsen för ansvaret i stället 100000 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.

Skylldighet 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 frånsatt 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.

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 frånsatt 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 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 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 §.

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 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.

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,

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.

fraktförarens huvudkontor finns, eller

det kontor som har medverkat vid avtalets tillkomst finns.

Talan får också väckas vid domstolen i bestämelseorten.

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 bestämelseorten ligger i en stat som inte har biträtt konventionen.

29 §

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.

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 §

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.

Befordran som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren

Transporter som utförs av någon annan än den avtalsslutande fraktföraren

31 §

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*.

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 §

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.

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 tillämpning av bestämmelserna om fraktförarens *ansvarighet* jämställas 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*.

Vid tillämpningen av bestämmelserna om fraktförarens *ansvar* jämställs 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 §.

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*.

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*.

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**Sammanlagda transporter**

37 §

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

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

Villkor, som avser befordringen med annat befordringsmedel, må intagas i luftbefordringshandlingen.

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

Övriga bestämmelser

38 §

Göres i befordringsavtal eller eljest innan skada timat, med avvikelser 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.

Skiljeavtal i fråga om *befordran av gods, vilket träffats innan skada timat*, gäller utan hinder av *bestämelsen 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.

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 å 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 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 *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 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*.

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.

Säframt 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 utförs 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 utförs 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 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, 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.

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-

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

dor 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 *omöörvarande 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 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

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

Iförsta 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.

Utän 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, 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.

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

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, upphör luftpanträtten sedan försäljningen har vunnit laga kraft och köpeskillingen erlagts. Borgenärerna har rätt till betalning ur köpeskillingen enligt bestämmelserna i utsökningsbalken.

Luftpanträtten i godset upphör, om det genom lossning ställs till avsändarens eller mottagarens förfogande. Om godset lämnas ut utan borgenärens tillstånd, svarar den som tar emot godset för fordringen, om han 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, upphör efter tre månader från den dag åtgärderna för bärgningen eller be-

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, upphöre 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.

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

fartyg har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas.

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

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

8§

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

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

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.

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.

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.

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 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.

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.

Finnes 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 befördrats 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 ofördörligen göras hos myndighet som avses i första stycket. Myndigheten äger omhändertaga egendomen när det finnes påkallat.

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 föreläggas 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.

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 §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.

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

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

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 den som utövar tjänst 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

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.,

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.

4. framför luftfartyg som ej är märkt enligt 2 kap. 16 § eller enligt 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 §,

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 §.

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 luftfarts-certifikat, 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 föränsas 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 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-

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.

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.

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.

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.

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 om 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 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.

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 luftfartscertifikat, 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.

TU 1985/86:6

Bil. 1

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

Föreslagen lydelse

TU 1985/86:6

Bil. 1

träffar under denne föräres eller befälhavares handhavande av luftfartyget.

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

TU 1985/86:6

Bil. 1

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 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

TU 1985/86:6

Bil. 1

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.

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 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 2500 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.

Lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.

Bil. 1

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.

Artikel 83 bis i Chicagokonventionen

TU 1985/86:6

Bil. 2

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 överlåtna 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.

Innehållsförteckning

TU 1985/86:6

Sammanfattning	1
Propositionen	1
Motionerna	2
Bakgrund	2
Propositionens huvudsakliga innehåll	3
Utskottet	3
1 Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)	4
1.1 Propositionsförslaget	4
1.2 Utskottets ställningstagande m. m.	9
1.2.1 Bemyndigande för regeringen att delegera till- ståndsprövningen beträffande luftfart i förvärvs- syfte	9
1.2.2 Förslag till lag om ändring i luftfartslagen i övrigt.	12
2 Övriga lagförslag	12
3 Det i Montreal den 6 oktober 1980 undertecknade protokollet angående ett tillägg till Chicagokonventionen	12
4 Hemställan	13
<i>Bilaga 1.</i> Propositionens lagförslag	14
<i>Bilaga 2.</i> Artikel 83 bis i Chicagokonventionen	84

