

# Regeringens proposition

## 2009/10:95



Luftfartens lagar

Prop.  
2009/10:95

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 4 februari 2010.

*Fredrik Reinfeldt*

*Åsa Torstensson*  
(Näringsdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

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

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

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

Uppdelningen av flygplatser i "allmänna flygplatser" och "enskilda flygplatser" tas bort. Uppdelningen saknar i dag verklig betydelse och dessutom är det oklart för många vad som avses med de olika typerna av flygplatser. Nu ska samma regelverk gälla fullt ut för alla på lika villkor.

Bestämmelser som i dag lägger vissa hinder mot konkurrens för den lokala flygtrafikledningen tas bort. Detta öppnar legala förutsättningar för att exempelvis en kommunal flygplats ska kunna upphandla flygtrafikledningstjänsten i flygplatsens närområde från andra aktörer än Luftfartsverket.

Dagens onykterhetsbrott vid luftfart ges en egen brottsbenämning som delas in i två grader; flygfylleri och grovt flygfylleri. För flygfylleri införs en nedre promillegräns om 0,2 promille alkohol i blodet motsvarande 0,1 milligram alkohol per liter i utandningsluften. Vidare införs en nollgräns för narkotika genom att straffansvar för flygfylleri också föreslås omfatta den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg efter att ha intagit narkotika i så stor mängd att det under eller efter tjänstgöringen

finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. För att de nya reglerna ska få genomslag och kunna bli effektiva föreslås ökade kontrollmöjligheter för polisen genom att det införs en möjlighet att ta alkoholutandningsprov i form av sållningsprov, dvs. utan att det föreligger någon skäligen misstanke om brott samt att göra ögonundersökning i syfte att ta reda på om en person är drogpåverkad. Med detta tillgodoses en beställning från riksdagen.

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

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

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

*flygsäkerheten*, som innebär att motorer ska fungera, bränsle ska finnas i tillräcklig omfattning, att personalen är utbildad för det den är satt att göra osv., och

*luftfartsskyddet*, som innebär olika åtgärder för att skydda luftfartyg, flygplatser och annat mot terroristattacker och liknande.

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

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

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	9
2	Lagförslag .....	10
2.1	Förslag till luftfartslag .....	10
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:669) om ändring i luftfartslagen (1957:297).....	44
2.3	Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:000).....	45
2.4	Förslag till lag om lufttransporter.....	46
2.5	Förslag till lag om ändring i miljöbalken .....	91
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg .....	92
2.7	Förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. ....	93
2.8	Förslag till lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45).....	95
2.9	Förslag till lag om ändring i lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m. ....	97
2.10	Förslag till lag om ändring i lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning.....	98
2.11	Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov .....	99
2.12	Förslag till lag om ändring i lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd.....	101
2.13	Förslag till lag om ändring i passlagen (1978:302) .....	102
2.14	Förslag till lag om ändring i minerallagen (1991:45)....	103
2.15	Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor .....	104
2.16	Förslag till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617).....	105
2.17	Förslag till lag om ändring i lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation .....	107
2.18	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m.....	108
2.19	Förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken .....	109
2.20	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	110
2.21	Förslag till lag om ändring i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor .....	112
2.22	Förslag till lag om ändring i marknadsföringslagen (2008:486).....	113
2.23	Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	115
3	Ärendet och dess beredning .....	118
4	Allmänna utgångspunkter .....	118
4.1	Författningstekniska frågor .....	119

4.2	Terminologiska frågor kring begreppet säkerhet .....	120
4.3	Författningskommentaren .....	121
4.4	Anpassning till Lissabonfördraget .....	121
5	Några inledande anmärkningar .....	121
5.1	En lag blir två.....	121
5.2	Lagens uppdelning i två avdelningar slopas.....	122
5.3	Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål .....	123
5.4	Luftfartsskydd .....	124
5.5	Andra frågor av mera generell karaktär .....	125
5.6	EU-rätten och luftfartslagen.....	129
5.7	Inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av riket.....	131
5.8	Standarder .....	132
5.9	Överlämnande av förvaltningsuppgifter till enskild.....	133
5.10	Behövs en definition av ”luftfartyg”? .....	137
6	Det lufträttsliga regelverket .....	138
6.1	Inledning .....	138
6.2	Internationella konventioner .....	138
6.2.1	Chicagokonventionen.....	138
6.2.2	Transitöverenskommelsen.....	139
6.2.3	Warszawakonventionen .....	140
6.2.4	Montrealkonventionen 1999 .....	141
6.2.5	Genèvekonventionen.....	142
6.2.6	Romkonventionen .....	143
6.2.7	Tokyokonventionen.....	143
6.2.8	Haagkonventionen.....	143
6.2.9	Montrealkonventionen 1971 .....	144
6.2.10	Den multilaterala överenskommelsen om kommersiella rättigheter i icke regelbunden luftfart i Europa .....	144
6.2.11	Eurocontrolkonventionen och den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter .....	144
6.2.12	1951 års avtal mellan Sverige, Danmark och Norge rörande samarbete på luftfartens område .....	146
6.3	EU .....	146
6.3.1	EU:s transportpolitik och luftfarten.....	146
6.3.2	EU-rättsakter inom området civil luftfart.....	152
6.4	Internationella organisationer m.m. ....	173
6.4.1	ICAO .....	173
6.4.2	ECAC .....	174
6.4.3	JAA .....	174
6.4.4	Eurocontrol.....	175
6.4.5	OPS-utvalget .....	175
6.4.6	IATA .....	175
6.5	Svenska bestämmelser inom området civil luftfart .....	176
6.5.1	Luftfartslagen (1957:297) .....	176
6.5.2	Luftfartsförordningen (1986:171) .....	178
6.5.3	Myndighetsstrukturen på luftfartsområdet .....	179

6.5.4	Transportstyrelsens föreskrifter .....	180	Prop. 2009/10:95
6.5.5	Lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart .....	180	
6.5.6	Lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg .....	180	
6.5.7	Lagen (1939:6) om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg .....	181	
6.5.8	Kungörelsen (1961:563) angående trafikregler för luftfarten .....	181	
6.5.9	Kungörelsen (1961:567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg .....	181	
6.5.10	Kungörelsen (1972:17) om behandling av föremål som upphittats inom flygplats eller på luftfartyg, m.m. ....	181	
6.5.11	Tillträdesförordningen (1992:118) .....	181	
6.5.12	Förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område .....	182	
6.5.13	Lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter....	182	
6.5.14	Lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser och förordningen (2000:151) om marktjänster på flygplatser .....	182	
6.5.15	Lagen (2004:1100) om luftfartsskydd .....	182	
6.5.16	Lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget.....	183	
6.5.17	Förordningen (2005:801) om restriktioner för luftfart inom vissa områden .....	183	
7	Registrering, nationalitet och märkning .....	183	
8	Luftvärdighet och miljövårdighet .....	185	
8.1	Inledning .....	185	
8.2	EU-bestämmelser om luftvärdighet och miljövårdighet .....	186	
8.2.1	EASA-förordningens tillämplighet m.m. ....	186	
8.2.2	Luftvärdighet .....	187	
8.2.3	Miljövårdighet .....	189	
8.2.4	Tillverkning och underhåll av luftfartyg.....	190	
8.2.5	Erkännande av certifikat .....	191	
8.3	Överväganden .....	191	
9	Flygcertifikat .....	193	
9.1	Gällande rätt .....	193	
9.2	Anpassning av certifikatsbestämmelser .....	194	
9.3	Närmare beskrivning av flygcertifikat .....	195	
9.4	Återkallelse av certifikat m.m. ....	197	
9.5	Interimistiska åtgärder .....	198	
9.6	Flygdagbok .....	199	
10	Luftfartygets befälhavare och tjänsten ombord .....	200	

11	Flygplatser och den övriga markorganisationen .....	201
11.1	Inledning .....	201
11.2	Gällande rätt .....	202
11.3	Start- och landningsplatser för luftfartyg .....	204
11.4	Flygplatsterminologin .....	206
11.5	Inrättande och ombyggnad av flygplatser .....	207
11.6	Flygtrafiktjänsten .....	212
11.6.1	Inledning .....	212
11.6.2	Närmare om EU-regleringen .....	214
11.6.3	Myndighet som svarar för flygtrafiktjänsten .....	215
11.6.4	Konkurrens inom lokal flygtrafikledningstjänst .....	216
11.6.5	Tystnadsplikt .....	219
11.7	Elevtillstånd för utbildning till flygledare .....	220
11.8	Avgifter för användning av flygplatser och tjänster för luftfarten .....	221
11.8.1	Särskilt om avgifter för flygtrafiktjänster .....	223
11.8.2	Särskilt om den reviderade Eurocontrolkonventionen .....	224
11.9	Ordningen vid flygplatser m.m. ....	225
11.10	Flyghinder .....	226
11.10.1	Flyghinderanmälan .....	226
11.10.2	Markering av flyghinder m.m. ....	229
12	Rätten till luftfart .....	230
12.1	Inledning .....	230
12.2	Frågor om tillstånd .....	235
12.3	In- och uthyrning av luftfartyg .....	238
12.4	Begränsning av drifttillstånd .....	240
12.5	Tillstånd att bedriva utbildning av flygledare .....	241
13	Vissa bestämmelser om lufttrafiken .....	242
13.1	Inledning .....	242
13.2	Trafikregler för luftfarten .....	242
13.3	Transporter av visst gods .....	244
14	Lag om lufttransporter .....	246
14.1	En ny lag om lufttransporter .....	246
14.2	Information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför flygningen .....	247
14.2.1	Förordningen om svarta listan .....	247
14.2.2	Kompletterande bestämmelser .....	249
14.3	Personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet .....	252
14.3.1	Inledning .....	252
14.3.2	Överväganden .....	254
15	Ansvar för skador genom luftfart .....	256
16	Ansvarsförsäkring för luftfartyg .....	257
16.1	Inledning .....	257
16.2	Krav på ansvarsförsäkring i luftfartslagen .....	259

17	Flygräddningstjänst, bärgning och undersökning av luftfartsolyckor.....	260
18	Tillsyn m.m. ....	261
18.1	Allmänna tillsynsåtgärder.....	261
18.2	Särskilt om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet ....	264
18.2.1	Inledning.....	264
18.2.2	Överväganden.....	265
19	Forum i mål av luftrettslig art .....	266
20	Överklagande av beslut enligt luftfartslagstiftningen.....	267
21	Straffrättsliga frågor.....	269
21.1	Allmänt.....	269
21.2	Onykterhet vid luftfart.....	269
21.2.1	Inledning.....	269
21.2.2	Skärpta regler för flygfylleri.....	270
21.2.3	Nollgräns för narkotika.....	272
21.2.4	Ökade kontrollmöjligheter för polisen.....	272
21.3	Straff vid överträdelser av vissa EU-bestämmelser.....	275
21.4	Oregerliga passagerare .....	278
21.5	Vårdslöshet i flygtrafik.....	280
21.6	Vissa andra straffskärpningar .....	283
21.7	Anpassning av s.k. blankettstraffstadganden.....	284
21.8	Brott som berör utländska luftfartyg som används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd.....	285
22	Konsekvensbeskrivning .....	287
23	Författningskommentar .....	288
23.1	Förslaget till luftfartslag .....	288
23.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:669) om ändring i luftfartslagen (1957:297).....	381
23.3	Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (2010:000).....	382
23.4	Förslaget till lag om lufttransporter .....	383
23.5	Förslaget till lag om ändring i miljöbalken.....	389
23.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg .....	389
23.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. ....	390
23.8	Förslaget till lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45).....	390
23.9	Förslaget till lag om ändring i lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m. ....	390
23.10	Förslaget till lag om ändring i lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning.....	390
23.11	Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov .....	390
23.12	Förslaget till lag om ändring i lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd.....	391
23.13	Förslaget till lag om ändring i passlagen (1978:302) ....	391

23.14	Förslaget till lag om ändring i minerallagen (1991:45).....	391
23.15	Förslaget till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor.....	391
23.16	Förslaget till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617).....	392
23.17	Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation.....	392
23.18	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m. ....	392
23.19	Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken.....	392
23.20	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	393
23.21	Förslaget till lag om ändring i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.....	393
23.22	Förslaget till lag om ändring i marknadsföringslagen (2008:486).....	393
23.23	Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	394
Bilaga 1	Betänkandets sammanfattning.....	395
Bilaga 2	Remissinstanser Lufträttsutredningens slutbetänkande (SOU 1999:42) Ny luftfartslag.....	400
Bilaga 3	Tankarna bakom supplementet.....	401
Bilaga 4	Supplementets lagförslag.....	402
Bilaga 5	Remissinstanser promemorian Ny luftfartslag – supplement (Ds 2007:36).....	467
Bilaga 6	Lagrådsremissens lagförslag.....	468
Bilaga 7	Lagrådets yttrande.....	576
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 4 februari 2010. ....	613
	Rättsdatablad.....	614



Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

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

### 2.1 Förslag till luftfartslag

Härigenom föreskrivs följande.

#### **1 kap. Inledande bestämmelser**

##### **Lagens tillämpningsområde**

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

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

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

1. 3–5 kap.,
2. 8 kap. 1 och 4–6 §§,
3. föreskrifter som meddelats med stöd av bestämmelser som anges i 1 eller 2,
4. 12 kap. 1 och 3 §§ när det gäller tillsyn över bestämmelser som anges i 1–3, samt
5. 13 kap. 1–3 §§, 4 § första stycket 6, 8–11 och andra stycket, 5 §, 6 § första stycket 2 och andra stycket samt 7, 9 och 13 §§.

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

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

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

##### **Luftfart inom svenskt område**

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

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

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

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

**7 §** Luftfartyg får inte inom svenskt område framföras med överljudsfart.

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

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

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

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

### **Luftfartyg av särskild beskaffenhet**

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

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

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

### **Standarder**

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

## **2 kap. Registrering, nationalitet och märkning**

### **Registreringen**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**6 §** Ett luftfartyg ska avregistreras om

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

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

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

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

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

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

## Nationaliteten

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

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

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

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

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

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

## **Märkningen**

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

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

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

## **3 kap. Luftvärdighet och miljövärdighet**

### **Luftfartygs luftvärdighet och miljövärdighet**

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

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

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

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

### **Luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Utprovning av luftfartygs flygegenskaper**

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

### **Tillverkning och underhåll av luftfartyg**

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

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

## **4 kap. Flygcertifikat m.m.**

### **Behörighet att föra ett luftfartyg och tjänstgöra ombord**

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

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

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

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

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



## Utbildning

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

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

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

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

## Behörighetshandlingar

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

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

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

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

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

## Utfärdande av elevtillstånd, flygcertifikat och medicinskt intyg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**15 §** Ett medicinskt intyg utfärdas eller godkännas för viss tid.

### **Återkallelse och begränsning av elevtillstånd eller flygcertifikat**

**16 §** Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska återkallas

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

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

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

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

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

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

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

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

10. om innehavaren själv begär det.

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

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

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

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

### Varning eller erinran

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

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

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

### **Omhändertagande av flygcertifikat**

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

1. visat tydliga tecken på påverkan av alkohol eller något annat ämne, eller

2. gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller har visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom.

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

Ett certifikat gäller inte när det är omhändertaget.

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

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om omhändertagande av flygcertifikat.

### **Spärrtid**

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

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

### **Underlåtelse av certifikatingripande m.m.**

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

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

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

### **Certifikatkontroll**

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

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

### **Godkännande av utländska flygcertifikat**

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

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

### **Prövning av frågor om elevtillstånd och flygcertifikat**

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

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

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

**28 §** Allmän förvaltningsdomstol prövar efter ansökan frågor om

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

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

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

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

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

**30 §** Om rätten i ett mål om återkallelse av ett elevtillstånd, ett flygcertifikat eller ett godkännande av ett utländskt flygcertifikat beslutar att återkallelse inte ska ske, får rätten meddela särskilda villkor för elevtillståndet, certifikatet eller godkännandet.**31 §** I mål som prövas med stöd av 28 § förs det allmännas talan av Transportstyrelsen.**Flygdagbok****32 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en förare av ett luftfartyg och annan ska föra flygdagbok och om hur detta ska ske.**5 kap. Luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord****Luftfartygs befälhavare****1 §** Ett luftfartyg ska ha en befälhavare när det används vid luftfart.

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

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

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

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

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

### **Förberedande och genomförande av flygning**

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

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

### **Upprätthållande av ordning**

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

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

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

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

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

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

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

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

stycket ge de upplysningar och överlämna de föremål som kan ha betydelse för utredningen. Prop. 2009/10:95

### **Försorg om passagerare, luftfartyg och gods**

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

### **Rapporteringskyldighet**

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

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

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

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

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

### **Förbud mot tjänstgöring vid sjukdom m.m.**

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



**Flygplatser och andra start- och landningsplatser**

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

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

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

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

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

**4 §** Flygplatser ska uppfylla flygsäkerhetens och luftfartsskyddets krav.

**Tillstånd att inrätta en flygplats**

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

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

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

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

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

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

### **Drifttillstånd för flygplatser**

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Flygtrafiktjänst**

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

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

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

### **Tystnadsplikt**

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

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

### **Luftfartsskyddet på flygplatser m.m.**

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

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

### **Ordning och säkerhet m.m.**

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

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

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

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

### **Utländska luftfartygs tillträde till flygplatser**

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

### **Avgifter**

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

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

### **Flygledare m.m.**

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

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

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

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

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

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

att bestämmelsen i 5 kap. 9 § ska gälla även annan personal inom markorganisationen med tjänstgöring som är av betydelse för flygsäkerheten. Prop. 2009/10:95

## **Flyghinder**

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

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

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

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

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

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

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

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

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om skyldigheten att göra flyghinderanmälan.

## **Marktjänster**

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

## **7 kap. Tillstånd att bedriva luftfart**

### **Flygsäkerhetsmässiga tillstånd**

#### *Drifttillstånd*

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

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

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

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

**3 §** Ett drifttillstånd får ges endast till

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Bruksflygtillstånd*

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

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

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

#### *Tillstånd att bedriva utbildning*

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

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

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

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

*Krav för trafiktillstånd*

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

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

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

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

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

*Meddelande och återkallande av trafiktillstånd*

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

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

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

**Övriga tillstånd***Tillstånd till inhyrning och uthyrning av luftfartyg*

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

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



### Trafikregler

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

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

### Skyldighet att landa

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

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

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

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

### Transport av visst gods

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

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

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

### Luftfartygshandlingar

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

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

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

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

## **9 kap. Ansvaret för skador genom luftfart**

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>1</sup> EUT L 138, 30.4.2004, s. 1 (Celex 32004R0785).

### **Flygräddningstjänst**

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

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

### **Bärgning**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Undersökning av luftfartsolyckor och tillbud**

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

### **Rapportering av händelser m.m.**

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

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

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

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

**10 §** En arbetsgivare får inte utsätta en arbetstagare för repressalier på grund av att arbetstagaren har rapporterat en händelse enligt denna lag. Prop. 2009/10:95

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

## **11 kap. Särskilda bestämmelser**

### **Avgångsförbud**

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

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

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

### **Avgifter och andra ersättningar för förrättningar**

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

### **Radioanläggningar**

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

## **12 kap. Tillsyn, överklagande m.m.**

### **Tillsyn**

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

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

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

**2 §** Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att den som har skyldigheter enligt artiklarna 5–11 i Europaparlamentets rådets förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet<sup>1</sup> följer dessa bestämmelser.

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

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

## Överklagande

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

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

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

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

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

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

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

<sup>1</sup> EUT L 204, 26.7.2006, s. 1 (Celex 32006R1107).

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

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

### **Krig eller krigsfara**

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

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

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

## **13 kap. Ansvarsbestämmelser m.m.**

### **Ansvarsbestämmelser**

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

Är brottet grovt döms till fängelse i högst två år.

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

**5 §** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen<sup>1</sup> genom att

1. utföra lufttransport utan nödvändig operativ licens,

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

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

**6 §** Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

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

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

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

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

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

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

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

<sup>1</sup> EUT L 293, 31.10.2008, s. 3 (Celex 32008R1008).

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

### Domsrätt

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

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

2. ombord på sådant luftfartyg.

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

### Förverkande

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

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

### Vite

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

### 14 kap. Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

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

1. 5 kap. 8 §,

2. 6 kap. 13 och 19 §§,

3. 9 kap. 6 §, samt

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

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

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

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

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

---

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

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

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

Prop. 2009/10:95

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

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

*Lydelse enligt lagförslag 2.1*

*Föreslagen lydelse*

**6 kap.**

**18 §**

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Häriigenom föreskrivs följande.

### **Inledande bestämmelser**

**1 §** Denna lag innehåller bestämmelser om lufttransporter.

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

### **EU-rättsliga bestämmelser**

**3 §** Bestämmelser om lufttransporter finns i

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

2. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91<sup>2</sup>,

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

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

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

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

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

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

<sup>1</sup> EGT L 285, 17.10.1997, s. 1 (Celex 31997R2027).

<sup>2</sup> EUT L 46, 17.2.2004, s. 1 (Celex 32004R0261).

<sup>3</sup> EUT L 138, 30.4.2004, s. 1 (Celex 32004R0785).

<sup>4</sup> EUT L 344, 27.12.2005, s. 15 (Celex 32005R2111).

<sup>5</sup> EUT L 204, 26.7.2006, s. 1 (Celex 32006R1107).

<sup>6</sup> EUT L 293, 31.10.2008, s. 3 (Celex 32008R1008).

**Lufttransporter som omfattas av Montrealkonventionen**

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

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

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

**Lufttransporter som inte omfattas av Montrealkonventionen**

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

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

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

**Inflationsjustering**

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

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

**Behörig domstol**

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

**Försäkringsplikt**

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

Ansvarsförsäkringen ska täcka sådan förskottsbetalning som avses i Prop. 2009/10:95 artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97.

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

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

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

### **Utländska stats- och militärtransporter**

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

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

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

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

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

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

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

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

**14 §** Konsumentverket ska utöva tillsyn över

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

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

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



**15 §** Ett åläggande att lämna föreskriven information får meddelas

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

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

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

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

1. Konsumentombudsmannen,

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

3. en sammanslutning av konsumenter eller näringsidkare.

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

faite à Chicago le 7 décembre 1944,

den 7 december 1944,

CONVINCED that collective State action for further harmonization and codification of certain rules governing international carriage by air through a new Convention is the most adequate means of achieving an equitable balance of interests,

CONVAINCUS que l'adoption de mesures collectives par les États en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts,

SOM ÄR ÖVERTYGADE OM att det bästa sättet att uppnå en rättvis sammanvägning av alla intressen är att ytterligare harmonisera och kodifiera vissa bestämmelser för internationella lufttransporter genom att anta en ny konvention,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

HAR KOMMIT ÖVERENS OM FÖLJANDE.

CHAPTER I

CHAPITRE I

KAPITEL I

## GENERAL PROVISIONS

## GÉNÉRALITÉS

## ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

### *Article 1*

### *Article 1*

### *Artikel 1*

#### Scope of application

#### Champ d'application

#### Tillämpningsområde

1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.

1. La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien.

1. Denna konvention är tillämplig på varje internationell transport av personer, bagage eller gods som utförs med luftfartyg mot ersättning. Den är också tillämplig på transporter med luftfartyg som lufttransportföretag utför utan ersättning.

2. For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping

2. Au sens de la présente convention, l'expression transport international s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la

2. I denna konvention avses med "internationell transport" varje transport där avgångs- och destinationsorten enligt parternas överenskommelse – oavsett om transportavbrott eller byte av luftfartyg förekommer – ligger antingen inom två fördragsslutande stats territorier eller inom en och samma fördragsslutande stats territorium om en överenskommen mellanlandning görs inom en annan stats territorium, även om den staten inte tillträtt konventionen. Transport mellan två platser på en och samma fördragsslutande stats territorium utan

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

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

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

*Article 2*

**Carriage performed by State and carriage of postal items**

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

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

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

présente convention.

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

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

*Article 2*

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

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

2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.  
3. Les dispositions de la présente convention autres que celles du paragraphe 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.

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

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

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

*Artikel 2*

**Transporter som utförs av en stat och transporter av post**

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

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

## CHAPTER II

DOCUMENTATION AND DUTIES OF THE PARTIES RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS, BAGGAGE AND CARGO

## CHAPITRE II

DOCUMENTS ET OBLIGATIONS DES PARTIES RELATIFS AU TRANSPORT DES PASSAGERS, BAGAGES ET MARCHANDISES

## KAPITEL II

DOKUMENTATION SAMT PARTERNAS SKYLDIGHETER VID TRANSPORT AV PASSAGERARE, BAGAGE OCH GODS

*Article 3***Passengers and baggage**

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

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

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

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

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

*Article 3***Passagers et bagages**

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

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

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

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

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

*Artikel 3***Passagerare och bagage**

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

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

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

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

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

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

*Article 4*

**Cargo**

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

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

*Article 5*

**Contents of air waybill or cargo receipt**

The air waybill or the cargo receipt shall include:

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

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

*Article 4*

**Marchandises**

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

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

*Article 5*

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

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

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

förstörts, förlorats eller skadats och för förseningar.

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

*Artikel 4*

**Gods**

1. För varje godstransport skall en flygfraktsedel tillhandahållas.

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

*Artikel 5*

**Flygfraktsedelns och godskvittots innehåll**

Flygfraktsedeln eller godskvittot skall innehålla:

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

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

c) la mention du poids de l'expédition.

c) uppgift om försändelsens vikt.

*Article 6*

*Article 6*

*Artikel 6*

**Document relating to the nature of the cargo**

**Document relatif à la nature de la marchandise**

**Handling med uppgifter om godsets art**

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

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

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

*Article 7*

*Article 7*

*Artikel 7*

**Description of air waybill**

**Description de la lettre de transport aérien**

**Beskrivning av flygfraktsedeln**

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

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

1. Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre original exemplar.

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

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

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

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

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

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



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

When there is more than one package:

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

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

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

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

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

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

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

Lorsqu'il y a plusieurs colis:

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

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

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

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

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

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

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

När transporten avser flera godsenheter

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

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

*Artikel 9***Bristfälliga handlingar**

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

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

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

the carrier.

personne agissant au nom de l'expéditeur est également l'agent du transporteur.

2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by it, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor or on its behalf.

2. L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.

2. Avsändaren skall ersätta transportören för de skador som transportören eller någon som transportören ansvarar för orsakats på grund av att de uppgifter eller upplysningar som har lämnats av avsändaren eller på dennes uppdrag är oriktiga eller ofullständiga.

3. Subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article, the carrier shall indemnify the consignor against all damage suffered by it, or by any other person to whom the consignor is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements inserted by the carrier or on its behalf in the cargo receipt or in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4.

3. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de marchandises ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4.

3. Om inte annat följer av punkterna 1 och 2 skall transportören ersätta avsändaren för de skador som avsändaren ansvarar för lidit på grund av att de uppgifter eller upplysningar som lämnats av transportören eller på dennes uppdrag och förts in på godskvittot eller registrerats på annat sätt i enlighet med artikel 4.2, är oriktiga eller ofullständiga.

*Article 11*

*Article 11*

*Artikel 11*

**Evidentiary value of documentation**

**Valeur probante des documents**

**Handlingarnas bevisvärde**

1. The air waybill or the cargo receipt is prima facie evidence of the conclusion of the contract, of the acceptance of the cargo and of the conditions of carriage mentioned therein.

1. La lettre de transport aérien et le récépissé de marchandises font foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport qui y figurent.

1. Flygfraktsedeln eller godskvittot skall, om inte annat visas, anses styrka att ett transportavtal ingåtts, att godset accepterats samt att de villkor som anges på flygfraktsedeln eller godskvittot har godtagits.

2. Any statements in the air waybill or the cargo receipt relating to the weight, dimensions and packing of the cargo, as well as those relating to the number of pack ages, are prima facie evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the cargo do not constitute

2. Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de marchandises, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis, font foi jusqu'à preuve du contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la

2. Om inte annat visas, skall uppgifterna på flygfraktsedeln eller godskvittot om godsets vikt, mått eller förpackning eller om antalet godsenheter anses styrkta; uppgifterna på flygfraktsedeln eller godskvittot om godsets mängd, volym eller skick skall anses ha bevisvärde endast under förutsättning att

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

*Article 12*

**Right of disposition of cargo**

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

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

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

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

*Article 12*

**Droit de disposer de la marchandise**

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

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

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

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

*Artikel 12*

**Rätt att förfoga över godset**

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

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

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

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

*Article 13*

**Delivery of the cargo**

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

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

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

*Article 14*

**Enforcement of the rights of consignor and consignee**

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

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

*Article 13*

**Livraison de la marchandise**

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

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

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

*Article 14*

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

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

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

*Artikel 13*

**Avlämnande av gods**

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

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

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

*Artikel 14*

**Avsändarens och mottagarens utövande av sina rättigheter**

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

obligations imposed by the contract of carriage.

*Article 15*

**Relations of consignor and consignee or mutual relations of third parties**

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

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

*Article 16*

**Formalities of customs, police or other public authorities**

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

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

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

*Article 15*

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

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

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

*Article 16*

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

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

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

handlar för egen räkning eller på någon annans uppdrag.

*Artikel 15*

**Förhållandet mellan avsändare och mottagare och gentemot tredje män**

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

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

*Artikel 16*

**Skyldigheter enligt tullens, ordningsmaktens och andra myndigheters föreskrifter**

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

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

## CHAPTER III

LIABILITY OF THE CARRIER AND EXTENT OF COMPENSATION FOR DAMAGE

*Article 17*

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

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

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

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

## CHAPITRE III

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR ET ÉTENDUE DE L'INDEMNISATION PRÉJUDICE

*Article 17*

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

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

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

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

## KAPITEL III

FRAKTFÖRARENS SKADESTÅNDSANSVAR OCH ERSÄTTNINGENS OMFATTNING

*Artikel 17*

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

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

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

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

découlent du contrat de transport.

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

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

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

*Article 18*

*Article 18*

*Artikel 18*

**Damage to cargo**

**Dommage causé à la marchandise**

**Skada på gods**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) un fait de guerre ou un conflit armé;

c) krigshandling eller väpnad konflikt; eller

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

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

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

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

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

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

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

#### *Article 19*

##### **Delay**

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

#### *Article 20*

##### **Exoneration**

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

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

#### *Article 19*

##### **Retard**

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

#### *Article 20*

##### **Exonération**

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

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

#### *Artikel 19*

##### **Försening**

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

#### *Artikel 20*

##### **Jämkning**

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



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

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

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

#### *Article 21*

#### **Compensation in case of death or injury of passengers**

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

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

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

#### *Article 21*

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

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

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

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

#### *Artikel 21*

#### **Ersättning för passagerares dödsfall eller skada**

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

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

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

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

*Article 22*

**Limits of liability in relation to delay, baggage and cargo**

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

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

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

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

*Article 22*

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

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

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

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

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

*Artikel 22*

**Ansvarsbegränsning beträffande försening, bagage och gods**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 23

##### Conversion of monetary units

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

#### Article 23

##### Conversion des unités monétaires

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

#### Artikel 23

##### Omräkning av monetära enheter

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

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

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

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

calculée de la façon déterminée par cet État.

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

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

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

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

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

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

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

#### *Article 24*

##### **Review of limits**

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

#### *Article 24*

##### **Révision des limites**

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

#### *Artikel 24*

##### **Översyn av ansvarsgränserna**

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

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

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

#### *Article 25*

##### **Stipulation on limits**

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

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

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

#### *Article 25*

##### **Stipulation de limites**

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

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

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

#### *Artikel 25*

##### **Avtal om ansvarsgränser**

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

in this Convention or to no limits of liability whatsoever.

présente convention, ou ne comporter aucune limite de responsabilité.

skall gälla.

*Article 26*

*Article 26*

*Artikel 26*

**Invalidity of contractual provisions**

**Nullité des dispositions contractuelles**

**Ogiltiga avtalsvillkor**

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

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

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

*Article 27*

*Article 27*

*Artikel 27*

**Freedom to contract**

**Liberté de contracter**

**Frihet att ingå avtal**

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

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

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

*Article 28*

*Article 28*

*Artikel 28*

**Advance payments**

**Paiements anticipés**

**Förskott**

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

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

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



by the carrier.

versés ultérieurement par le transporteur à titre de dédommagement.

*Article 29*

**Basis of claims**

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

*Article 30*

**Servants, agents – aggregation of claims**

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

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

*Article 29*

**Principe des recours**

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

*Article 30*

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

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

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

*Artikel 29*

**Grund för ersättningskrav**

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

*Artikel 30*

**Anställda och uppdragstagare – sammanlagda skadeståndskrav**

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

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

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

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

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

*Article 31*

**Timely notice of complaints**

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

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

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

*Article 31*

**Délais de protestation**

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

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

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

*Artikel 31*

**Tidsfrist för reklamationer**

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

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

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

4. If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

*Article 32*

**Death of person liable**

In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of this Convention against those legally representing his or her estate.

*Article 33*

**Jurisdiction**

1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination.

2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft, or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier

4. À défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

*Article 32*

**Décès de la personne responsable**

En cas de décès de la personne responsable, une action en responsabilité est recevable, conformément aux dispositions de la présente convention, à l'encontre de ceux qui représentent juridiquement sa succession.

*Article 33*

**Jurisdiction compétente**

1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des États parties, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés au paragraphe 1 du présent article ou, eu égard aux spécificités du transport aérien, sur le territoire d'un État partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans

4. Om någon reklamation inte görs inom den ovan angivna tiden, får talan föras mot transportören endast om denne förfarit svikligt.

*Artikel 32*

**Skadeståndsansvarigs död**

Om den skadeståndsansvarige har avlidit, får en talan om ersättning enligt denna konvention föras mot den som lagligen företräder dödsboet.

*Artikel 33*

**Jurisdiktion**

1. Talan om ersättning skall väckas inom något av de fördragsslutande staternas territorier. Käranden får välja att väcka talan antingen vid domstolen i den ort där transportören har sitt hemvist, där transportörens huvudkontor ligger eller där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits, eller också vid domstolen på destinationsorten.

2. Talan om ersättning då en passagerare dödats eller skadats får väckas antingen vid någon av de domstolar som nämns i punkt 1 eller inom den fördragsslutande stats territorium där passageraren vid olyckstillfället hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad, från eller till vilket transportören bedriver lufttransport av passagerare, antingen med eget luftfartyg eller med någon annan transportörs luftfartyg på grundval av ett affärsavtal och där transportören bedriver sin verksamhet för lufttransport av passagerare från lokaler som ägs eller hyrs av transportören själv

itself or by another carrier with which it has a commercial agreement.

lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

eller av någon annan transportör med vilken transportören har slutit ett affärsavtal.

3. For the purposes of paragraph 2,

(a) "commercial agreement" means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passengers by air;

(b) "principal and permanent residence" means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard.

3. Aux fins du paragraphe 2:

a) "accord commercial" signifie un accord autre qu'un accord d'agence conclu entre des transporteurs et portant sur la prestation de services communs de transport aérien de passagers;

b) "résidence principale et permanente" désigne le lieu unique de séjour fixe et permanent du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager ne sera pas le facteur déterminant à cet égard.

3. I punkt 2 avses med

a) affärsavtal: ett avtal, som inte är ett förmedlingsavtal, mellan transportörer om tillhandahållande av gemensamma tjänster för lufttransport av passagerare,

b) huvudsaklig och stadigvarande bostad: passagerarens fasta och stadigvarande hemvist vid olyckstillfället. Passagerarens nationalitet skall inte vara avgörande i detta avseende.

4. Questions of procedure shall be governed by the law of the court seized of the case.

4. La procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire.

4. I rättegångsfrågor skall lagen i den stat där målet prövas tillämpas.

#### Article 34

#### Article 34

#### Artikel 34

### Arbitration

### Arbitrage

### Skiljeförfarande

1. Subject to the provisions of this Article, the parties to the contract of carriage for cargo may stipulate that any dispute relating to the liability of the carrier under this Convention shall be settled by arbitration. Such agreement shall be in writing.

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties au contrat de transport de fret peuvent stipuler que tout différend relatif à la responsabilité du transporteur en vertu de la présente convention sera réglé par arbitrage. Cette entente sera consignée par écrit.

1. Under de förutsättningar som anges i denna artikel får parterna till ett avtal om godstransport bestämma att tvister avseende transportörens skadeståndsansvar enligt denna konvention skall avgöras genom skiljeförfarande. Ett sådant avtal skall vara skriftligt.

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, take place within one of the jurisdictions referred to in Article 33.

2. La procédure d'arbitrage se déroulera, au choix du demandeur, dans l'un des lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 33.

2. Skiljeförfarandet skall, enligt karendens val, äga rum inom någon av de jurisdiktioner som anges i artikel 33.

3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.

3. L'arbitre ou le tribunal arbitral appliquera les dispositions de la présente convention.

3. Skiljemannen eller skiljenämnden skall tillämpa bestämmelserna i denna konvention.

4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

*Article 35*

**Limitation of actions**

1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

2. The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seised of the case.

*Article 36*

**Successive carriage**

1. In the case of carriage to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in paragraph 3 of Article 1, each carrier which accepts passengers, baggage or cargo is subject to the rules set out in this Convention and is deemed to be one of the parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with that part of the carriage which is performed under its supervision.

2. In the case of carriage of this nature, the passenger or any person entitled to compensation in respect of him or her can take action only against the carrier which performed the carriage during which the accident or the delay occurred, save in the case

4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées faire partie de toute clause ou de tout accord arbitral, et toute disposition contraire à telle clause ou à tel accord arbitral sera nulle et de nul effet.

*Article 35*

**Délai de recours**

1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

2. Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

*Article 36*

**Transporteurs successifs**

1. Dans les cas de transport régis par la définition du paragraphe 3 de l'article 1, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par la présente convention, et est censé être une des parties du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2. Au cas d'un tel transport, le passager ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la

4. Bestämmelserna i punkterna 2 och 3 skall anses ingå i alla klausuler eller avtal om skiljeförfarande, och varje villkor i sådana klausuler eller avtal som strider mot bestämmelserna är ogiltigt.

*Artikel 35*

**Begränsning av talan**

1. Rätten till ersättning är förlorad, om talan inte väckts inom två år från dagen för ankomsten till destinationsorten, beräknad från den dag då luftfartyget skulle ha ankommit eller från den dag då transporten avbröts.

2. Beräkning av denna tid skall ske i enlighet med lagen i den stat där målet prövas.

*Artikel 36*

**Successiv transport**

1. I fråga om transporter som utförs av flera transportörer efter varandra och som faller inom den definition som anges i artikel 1.3, är varje transportör som tar emot passagerare, bagage eller gods underkastad bestämmelserna i denna konvention och skall anses vara part i transportavtalet till den del avtalet behandlar den del av transporten som utförs under dennes kontroll.

2. Vid sådan transport får en passagerare eller en ersättningsberättigad person föra talan endast mot den transportör som utfört den del av transporten under vilken skadan eller förseningen inträffade, såvida inte den första transportören uttryckligen åtagit sig ansvaret

where, by express agreement, the first carrier has assumed liability for the whole journey.

3. As regards baggage or cargo, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against the carrier which performed the carriage during which the destruction, loss, damage or delay took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

*Article 37*

#### **Right of recourse against third parties**

Nothing in this Convention shall prejudice the question whether a person liable for damage in accordance with its provisions has a right of recourse against any other person.

### CHAPTER IV

#### COMBINED CARRIAGE

*Article 38*

#### **Combined carriage**

1. In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of Article 18, apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.

responsabilité pour tout le voyage.

3. S'il s'agit de bagages ou de marchandises, le passager ou l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur, et le destinataire ou le passager qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers le passager, ou l'expéditeur ou le destinataire.

*Article 37*

#### **Droit de recours contre des tiers**

La présente convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.

### CHAPITRE IV

#### TRANSPORT INTERMODAL

*Article 38*

#### **Transport intermodal**

1. Dans le cas de transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions de la présente convention ne s'appliquent, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 18, qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1.

för hela resan.

3. I fråga om bagage och gods får passageraren eller avsändaren väcka talan mot den första transportören, och den passagerare eller mottagare som har rätt att få ut godset får föra talan mot den sista; båda får därutöver föra talan mot den transportör som utfört den del av transporten under vilken förstörelsen, förlusten, skadan eller förseningen inträffade. De nämnda transportörerna ansvarar solidariskt i förhållande till passageraren eller avsändaren eller mottagaren.

*Artikel 37*

#### **Regressrätt gentemot tredje man**

Inget i denna konvention skall inverka på frågan huruvida en person som är ansvarig för skada i enlighet med konventionens bestämmelser har regressrätt gentemot någon annan person.

### KAPITEL IV

#### KOMBINERADE TRANSPORTER

*Artikel 38*

#### **Kombinerad transport**

1. När en transport, som uppfyller villkoren i artikel 1, skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med något annat transportmedel skall bestämmelserna i denna konvention enbart tillämpas på lufttransporten, utom i de fall som anges i artikel 18.4.

2. Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the carriage by air.

2. Rien dans la présente convention n'empêche les parties, dans le cas de transport intermodal, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

2. Utan hinder av denna konvention får vid kombinerade transporter villkor rörande transport med annat transportmedel tas in i transporthandlingen, förutsatt att konventionens bestämmelser iakttas när det gäller lufttransporten.

## CHAPTER V

CARRIAGE BY AIR PERFORMED BY A PERSON OTHER THAN THE CONTRACTING CARRIER

### *Article 39*

#### **Contracting carrier actual carrier**

The provisions of this Chapter apply when a person (hereinafter referred to as "the contracting carrier") as a principal makes a contract of carriage governed by this Convention with a passenger or consignor or with a person acting on behalf of the passenger or consignor, and another person (hereinafter referred to as "the actual carrier") performs, by virtue of authority from the contracting carrier, the whole or part of the carriage, but is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of this Convention. Such authority shall be presumed in the absence of proof to the contrary.

## CHAPITRE V

TRANSPORT AÉRIEN EFFECTUÉ PAR UNE PERSONNE AUTRE QUE LE TRANSPORTEUR CONTRACTUEL

### *Article 39*

#### **Transporteur contractuel Transporteur de fait**

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent lorsqu'une personne (ci-après dénommée "transporteur contractuel") conclut un contrat de transport régi par la présente convention avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur, et qu'une autre personne (ci-après dénommée "transporteur de fait") effectue, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, tout ou partie du transport, mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la présente convention. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

## KAPITEL V

LUFTTRANSPORTER SOM UTFÖRS AV NÅGON ANNAN ÄN DEN AVTALSSLUTANDE TRANSPORTÖREN

### *Artikel 39*

#### **Avtalsslutande transportör faktisk transportör**

Bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas när en person (nedan kallad avtalsslutande transportör) i eget namn sluter ett transportavtal som omfattas av denna konvention med en passagerare eller avsändare eller med någon som handlar på en passagerares eller avsändares uppdrag, medan en annan person (nedan kallad faktisk transportör) på uppdrag av den avtalsslutande transportören utför hela eller en del av transporten men med avseende på sin del inte är en successiv transportör i konventionens mening. Ett sådant uppdrag skall anses föreligga, om inget annat visas.

*Article 40***Respective liability of contracting and actual carriers**

If an actual carrier performs the whole or part of carriage which, according to the contract referred to in Article 39, is governed by this Convention, both the contracting carrier and the actual carrier shall, except as otherwise provided in this Chapter, be subject to the rules of this Convention, the former for the whole of the carriage contemplated in the contract, the latter solely for the carriage which it performs.

*Article 41***Mutual liability**

1. The acts and omissions of the actual carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the contracting carrier.

2. The acts and omissions of the contracting carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the actual carrier. Nevertheless, no such act or omission shall subject the actual carrier to liability exceeding the amounts referred to in Articles 21, 22, 23 and 24. Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights or defences conferred by

*Article 40***Responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur de fait**

Sauf disposition contraire du présent chapitre, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article 39, est régi par la présente convention, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la présente convention, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

*Article 41***Attribution mutuelle**

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les montants prévus aux articles 21, 22, 23 et 24. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la présente convention,

*Artikel 40***Respektive transportörs skadeståndsansvar**

Om den faktiska transportören utför hela eller en del av en transport som enligt det avtal som avses i artikel 39 omfattas av denna konvention och om inget annat sägs i detta kapitel, skall konventionens regler gälla både för den avtalslutande transportören i fråga om hela transporten enligt avtalet och för den faktiska transportören i fråga om den del av transporten som denne utför.

*Artikel 41***Gemensamt skadeståndsansvar**

1. Handling eller underlåtenhet av den faktiska transportören eller dennes anställda eller uppdragstagare under utövande av tjänsten eller uppdraget skall, när det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört, anses också som den avtalslutande transportörens handling eller underlåtenhet.

2. Handling eller underlåtenhet av den avtalslutande transportören eller dennes anställda eller uppdragstagare under utövande av tjänsten eller uppdraget skall, när det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört, anses också som den faktiska transportörens handling eller underlåtenhet. Dock skall inte någon handling eller underlåtenhet göra den faktiska transportören ansvarig till ett belopp som överskrider de belopp som anges i artiklarna 21–24. Den faktiska transportören är utan sitt eget



this Convention or any special declaration of interest in delivery at destination contemplated in Article 22 shall not affect the actual carrier unless agreed to by it.

aucune renonciation à des droits ou moyens de défense prévus par la présente convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de la présente convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

godkännande inte bunden av någon särskild överenskommelse, genom vilken den avtalsslutande transportören åtar sig förpliktelser utöver bestämmelserna i denna konvention eller avstår från att göra gällande ansvarsfrihetsgrunder enligt konventionen och inte heller av en förklaring enligt artikel 22.

#### Article 42

##### **Addressee of complaints and instructions**

Any complaint to be made or instruction to be given under this Convention to the carrier shall have the same effect whether addressed to the contracting carrier or to the actual carrier. Nevertheless, instructions referred to in Article 12 shall only be effective if addressed to the contracting carrier.

#### Article 42

##### **Notification des ordres et protestations**

Les instructions ou protestations à notifier au transporteur, en application de la présente convention, ont le même effet qu'elles soient adressées au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les instructions visées à l'article 12 n'ont d'effet que si elles sont adressées au transporteur contractuel.

#### Artikel 42

##### **Reklamationers och anvisningars adressat**

En reklamation eller en anvisning som enligt denna konvention skall ställas till den ena transportören gäller också mot den andra, oavsett om den riktats till den avtalsslutande eller den faktiska transportören. En anvisning enligt artikel 12 är dock giltig endast om den ges till den avtalsslutande transportören.

#### Article 43

##### **Servants and agents**

In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if they prove that they acted within the scope of their employment, be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent they are, unless it is proved that they acted in a manner that prevents the limits of liability from being invoked in accordance with this Convention.

#### Article 43

##### **Préposés et mandataires**

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé ou mandataire de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente convention, au transporteur dont il est le préposé ou le mandataire, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées conformément à la présente convention.

#### Artikel 43

##### **Anställda och uppdragstagare**

När det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört, får dennes anställda och uppdragstagare och även den avtalsslutande transportörens anställda eller uppdragstagare åberopa samma villkor och ansvarsgränser som enligt konventionen gäller för transportören i fråga, om de kan visa att de handlat under utövande av tjänsten eller uppdraget och det inte visas att de handlat på ett sätt som medför att konventionens ansvarsgränser inte får åberopas.

*Article 44***Aggregation of damages**

In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to that person.

*Article 45***Addressee of claims**

In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately. If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seised of the case.

*Article 44***Cumul de la réparation**

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés et mandataires quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite applicable à cette personne.

*Article 45***Notification des actions en responsabilité**

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

*Artikel 44***Sammanlagd ersättning**

När det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört, får den sammanlagda ersättning som åläggs denne, den avtalslutande transportören eller deras anställda eller uppdragstagare inte överstiga det högsta belopp som gäller för endera av transportörerna enligt denna konvention; dock kan ingen av personerna i fråga åläggas att ansvara till ett belopp som överstiger den gräns som gäller för denna person.

*Artikel 45***Svarande vid skadeståndskrav**

När det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört kan käranden välja att föra talan om ersättning antingen mot den faktiska eller mot den avtalslutande transportören eller mot båda, tillsammans eller var för sig. Om talan förs mot endast en av transportörerna, har denne rätt att kräva att den andre transportören deltar i förfarandet, varvid förfarandet för och följderna av detta skall regleras av lagen i den stat där målet prövas.

*Article 46***Additional jurisdiction**

Any action for damages contemplated in Article 45 must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before a court in which an action may be brought against the contracting carrier, as provided in Article 33, or before the court having jurisdiction at the place where the actual carrier has its domicile or its principal place of business.

*Article 47***Invalidity of contractual provisions**

Any contractual provision tending to relieve the contracting carrier or the actual carrier of liability under this Chapter or to fix a lower limit than that which is applicable according to this Chapter shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Chapter.

*Article 48***Mutual relations of contracting and actual carriers**

Except as provided in Article 45, nothing in this Chapter shall affect the rights and obligations of the carriers between themselves, including any right of recourse or indemnification.

*Article 46***Jurisdiction annexe**

Toute action en responsabilité, prévue à l'article 45, doit être portée, au choix du demandeur, sur le territoire d'un des États parties, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée contre le transporteur contractuel, conformément à l'article 33, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

*Article 47***Nullité des dispositions contractuelles**

Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu du présent chapitre ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans le présent chapitre est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions du présent chapitre.

*Article 48***Rapports entre transporteur contractuel et transporteur de fait**

Sous réserve de l'article 45, aucune disposition du présent chapitre ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les transporteurs, y compris tous droits à un recours ou dédommagement.

*Artikel 46***Jurisdiktioin i särskilda fall**

Talan om ersättning enligt artikel 45 skall väckas inom något av de föredragsslutande staternas territorium. Sökanden får välja att väcka talan antingen vid en domstol där i enlighet med artikel 33 talan får föras mot den avtalslutande transportören eller vid den behöriga domstolen i den ort där den faktiska transportören har sitt hemvist eller huvudkontor.

*Artikel 47***Ogiltiga avtalsvillkor**

Varje avtalsvillkor som har till syfte att befria den avtalslutande transportören eller den faktiska transportören från ansvar enligt detta kapitel eller att bestämma lägre gränser för ansvaret än de som gäller enligt detta kapitel är ogiltiga, men transportavtalet som sådant är trots ett sådant villkor ändå giltigt och omfattas av bestämmelserna i detta kapitel.

*Artikel 48***Transportörernas inbördes förhållande**

Med undantag av vad som föreskrivs i artikel 45 skall inget i detta kapitel inverka på transportörernas rättigheter och skyldigheter gentemot varandra, inklusive eventuell regressrätt och rätt till ersättning för skada.

## CHAPTER VI

## OTHER PROVISIONS

*Article 49***Mandatory application**

Any clause contained in the contract of carriage and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void.

*Article 50***Insurance**

States Parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention. A carrier may be required by the State Party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention.

*Article 51***Carriage Performed in Extraordinary Circumstances**

The provisions of Articles 3 to 5, 7 and 8 relating to the documentation of carriage shall not apply in the case of carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of a carrier's business.

## CHAPITRE VI

## AUTRES DISPOSITIONS

*Article 49***Obligation d'application**

Sont nulles et de nul effet toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence.

*Article 50***Assurance**

Les États parties exigent que leurs transporteurs contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente convention. Un transporteur peut être tenu, par l'État partie à destination duquel il exploite des services, de fournir la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité au titre de la présente convention.

*Article 51***Transport effectué dans des circonstances extraordinaires**

Les dispositions des articles 3 à 5, 7 et 8 relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation d'un transporteur.

## KAPITEL VI

## ÖVRIGA BESTÄMMELSER

*Artikel 49***Obligatorisk tillämpning**

Bestämmelser i transportavtalet eller i särskilda överenskommelser som ingåtts innan någon skada har inträffat, genom vilka parterna avser att bryta mot bestämmelserna i denna konvention antingen genom att bestämma tillämplig lag eller genom att ändra jurisdiktionsreglerna, är ogiltiga.

*Artikel 50***Försäkring**

De fördragsslutande staterna skall av sina transportörer kräva att de tecknar en tillräcklig försäkring som täcker deras skadeståndsansvar enligt denna konvention. En transportör får av en fördragsslutande stat som transportören trafikerar avkrävas bevis om att transportören har en tillräcklig försäkring som täcker dennes skadeståndsansvar enligt denna konvention.

*Artikel 51***Transporter som utförs under extraordinära förhållanden**

Bestämmelserna om transporthandlingar i artiklarna 3–5, 7 och 8 om dokumentation av transporter skall inte tillämpas i fråga om transporter som utförs under extraordinära förhållanden utanför transportörens normala verksamhet.

*Article 52***Definition of days**

The expression "days" when used in this Convention means calendar days, not working days.

## CHAPTER VII

## FINAL CLAUSES

*Article 53***Signature, ratification and entry into force**

1. This Convention shall be open for signature in Montreal on 28 May 1999 by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 10 to 28 May 1999. After 28 May 1999, the Convention shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montreal until it enters into force in accordance with paragraph 6 of this Article.

2. This Convention shall similarly be open for signature by Regional Economic Integration Organisations. For the purpose of this Convention, a "Regional Economic Integration Organisation" means any organisation which is constituted by sovereign States of a given region which has competence in respect of certain matters governed by this Convention and has been duly authorized to sign and to ratify, accept, approve or accede to this Convention. A reference to a "State Party" or "States Parties" in this Convention, otherwise than in paragraph 2 of Article 1, paragraph 1(b) of Article 3, paragraph (b) of Article 5,

*Article 52***Définition du terme "jour"**

Lorsque dans la présente convention il est question de jours, il s'agit de jours ouvrants et non de jours ouvrables.

## CHAPITRE VII

DISPOSITIONS  
PROTOCOLAIRES*Article 53***Signature, ratification et entrée en vigueur**

1. La présente convention est ouverte à Montréal le 28 mai 1999 à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 10 au 28 mai 1999. Après le 28 mai 1999, la convention sera ouverte à la signature de tous les États au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur conformément au paragraphe 6 du présent article.

2. De même, la présente convention sera ouverte à la signature des organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de la présente convention, une "organisation régionale d'intégration économique" est une organisation constituée d'États souverains d'une région donnée qui a compétence sur certaines matières régies par la convention et qui a été dûment autorisée à signer et à ratifier, accepter, approuver ou adhérer à la présente convention. Sauf au paragraphe 2 de l'article 1, au paragraphe 1, alinéa b), de l'article 3, à l'alinéa b) de l'article 5, aux articles 23, 33, 46 et à l'alinéa b) de l'article 57,

*Artikel 52***Definition av dagar**

Med "dagar" förstås i denna konvention kalenderdagar och inte arbetsdagar.

## KAPITEL VII

## SLUTBESTÄMMELSER

*Artikel 53***Undertecknande, ratifikation och ikraftträdande**

1. Denna konvention skall vara öppen för undertecknande i Montreal den 28 maj 1999 för de stater som deltar i den internationella konferensen om lufttransporträtt i Montreal den 10–28 maj 1999. Efter den 28 maj 1999 skall konventionen vara öppen för undertecknande för alla stater vid Internationella civila luftfartsorganisationens huvudkontor i Montreal till dess den träder i kraft i enlighet med punkt 6 i denna artikel.

2. Denna konvention skall också vara öppen för undertecknande av regionala organisationer för ekonomisk integrering. I denna konvention avses med en "regional organisation för ekonomisk integrering" en organisation bestående av självständiga stater i en bestämd region som har behörighet med avseende på vissa frågor, som regleras i denna konvention och som är bemyndigad att underteckna och att ratificera, anta, godkänna eller ansluta sig till denna konvention. Hänvisningar till "konventionsstat" eller "fördragsslutande stater" i denna konvention skall även innefatta regionala organisationer för

Articles 23, 33, 46 and paragraph (b) of Article 57, applies equally to a Regional Economic Integration Organisation. For the purpose of Article 24, the references to “a majority of the States Parties” and “one-third of the States Parties” shall not apply to a Regional Economic Integration Organisation.

3. This Convention shall be subject to ratification by States and by Regional Economic Integration Organisations which have signed it.

4. Any State or Regional Economic Integration Organisation which does not sign this Convention may accept, approve or accede to it at any time.

5. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, which is hereby designated the Depositary.

6. This Convention shall enter into force on the sixtieth day following the date of deposit of the thirtieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depositary between the States which have deposited such instrument. An instrument deposited by a Regional Economic Integration Organisation shall not be counted for the purpose of this paragraph.

toute mention faite d'un “État partie” ou “d'États parties” s'applique également aux organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de l'article 24, les mentions faites d'“une majorité des États parties” et d'“un tiers des États parties” ne s'appliquent pas aux organisations régionales d'intégration économique.

3. La présente convention est soumise à la ratification des États et des organisations d'intégration économique qui l'ont signée.

4. Tout État ou organisation régionale d'intégration économique qui ne signe pas la présente convention peut l'accepter, l'approuver ou y adhérer à tout moment.

5. Les instruments de ratification d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.

6. La présente convention entrera en vigueur le soixantième jour après la date du dépôt auprès du dépositaire du trentième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et entre les États qui ont déposé un tel instrument. Les instruments déposés par les organisations régionales d'intégration économique ne seront pas comptés aux fins du présent paragraphe.

ekonomisk integrering, utom i artikel 1.2, artikel 3.1 b, artikel 5 b, artiklarna 23, 33, 46 och artikel 57 b. Uttrycken ”en majoritet av de fördragsslutande staterna” och ”en tredjedel av de fördragsslutande staterna” i artikel 24 skall inte omfatta sådana organisationer.

3. Denna konvention skall ratificeras av de stater och regionala organisationer för ekonomisk integrering som undertecknat den.

4. En stat eller regional organisation för ekonomisk integrering, som inte undertecknat denna konvention, kan när som helst anta, godkänna eller ansluta sig till den.

5. Ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument skall deponeras hos Internationella civila luftfartsorganisationen, som härmed utnämns till depositarie.

6. Mellan de stater som deponerat ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument hos depositarien träder denna konvention i kraft den sextionde dagen efter den dag då det trettionde instrumentet deponeras. Vid tillämpningen av denna punkt skall ett instrument som deponerats av en regional organisation för ekonomisk integrering inte räknas.

7. For other States and for other Regional Economic Integration Organisations, this Convention shall take effect 60 days following the date of deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

8. The Depositary shall promptly notify all signatories and States Parties of:

(a) each signature of this Convention and date thereof;

(b) each deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession and date thereof;

(c) the date of entry into force of this Convention;

(d) the date of the coming into force of any revision of the limits of liability established under this Convention;

(e) any denunciation under Article 54.

*Article 54*

#### **Denunciation**

1. Any State Party may denounce this Convention by written notification to the Depositary.

2. Denunciation shall take effect 180 days following the date on which notification is received by the Depositary.

*Article 55*

#### **Relationship with other Warsaw Convention Instruments**

This Convention shall prevail over any rules which apply to international carriage by air:

7. Pour les autres États et pour les autres organisations régionales d'intégration économique, la présente convention prendra effet soixante jours après la date du dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

8. Le dépositaire notifiera rapidement à tous les signataires et à tous les États parties:

a) chaque signature de la présente convention ainsi que sa date;

b) chaque dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ainsi que sa date;

c) la date d'entrée en vigueur de la présente convention;

d) la date d'entrée en vigueur de toute révision des limites de responsabilité établies en vertu de la présente convention;

e) toute dénonciation au titre de l'article 54.

*Article 54*

#### **Dénonciation**

1. Tout État partie peut dénoncer la présente convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet cent quatre-vingt jours après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

*Article 55*

#### **Relation avec les autres instruments de la Convention de Varsovie**

La présente convention l'emporte sur toutes règles s'appliquant au transport international par voie aérienne:

7. För andra stater och andra regionala organisationer för ekonomisk integrering blir denna konvention gällande den sextionde dagen efter den dag då ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet deponeras.

8. Depositarien skall omgående underrätta de fördragsslutande staterna om

a) varje undertecknande av denna konvention och den dag då detta sker,

b) varje deponering av ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument och den dag då detta sker,

c) den dag då konventionen träder i kraft,

d) den dag då en ändring av ansvarsgränserna enligt denna konvention träder i kraft,

e) varje uppsägning enligt artikel 54.

*Artikel 54*

#### **Uppsägning**

1. En fördragsslutande stat kan säga upp denna konvention genom skriftlig underrättelse till depositarien.

2. Uppsägningen blir gällande etthundraåtta dagar efter den dag då depositarien tog emot underrättelsen.

*Artikel 55*

#### **Förhållande till Warszawakonventionens instrument**

Denna konvention skall ha företräde framför andra regler för internationell lufttransport

1. between States Parties to this Convention by virtue of those States commonly being Party to

(a) the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the "Warsaw Convention");

(b) the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, done at The Hague on 28 September 1955 (hereinafter called The Hague Protocol);

(c) the Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961 (hereinafter called the Guadalajara Convention);

(d) the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955 signed at Guatemala City on 8 March 1971 (hereinafter called the Guatemala City Protocol);

(e) Additional Protocol Nos 1 to 3 and Montreal Protocol No 4 to amend the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol or the Warsaw Convention as amended by both The Hague Protocol and the Guatemala City Protocol signed at Montreal on 25 September

1) entre États parties à la présente convention du fait que ces États sont communément parties aux instruments suivants:

a) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (appelée ci-après la Convention de Varsovie);

b) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, fait à La Haye le 28 septembre 1955 (appelé ci-après le Protocole de La Haye);

c) Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (appelée ci-après la Convention de Guadalajara);

d) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signé à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala);

e) Protocoles additionnels nos 1 à 3 et Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ou par la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye et par le Protocole de Guatemala, signés

1. mellan de fördragsslutande staterna mot bakgrund av att de är parter till

a) Konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 (nedan kallad Warszawakonventionen),

b) Protokollet med ändring av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929, avslutat i Haag den 28 september 1955 (nedan kallat Haagprotokollet),

c) Konventionen utgörande tillägg till Warszawakonventionen för fastställande av vissa gemensamma bestämmelser rörande internationell luftbefordran som utföres av annan än den avtalslutande transportören, undertecknad i Guadalajara den 18 september 1961 (nedan kallad Guadalajarakonventionen),

d) Protokollet innebärande ändring i konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 i dess lydelse enligt Haagprotokollet av den 28 september 1955, undertecknat i Guatemala City den 8 mars 1971 (nedan kallat Guatemalaprotokollet),

e) tilläggsprotokollen nr 1–3 och Montrealprotokoll nr 4 innebärande ändring av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet, eller Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet och Guatemalaprotokollet,



1975 (hereinafter called the Montreal Protocols); or

à Montréal le 25 septembre 1975 (appelés ci-après les Protocoles de Montréal); ou

undertecknade i Montreal den 25 september 1975 (nedan kallade Montrealprotokollen), eller

2. within the territory of any single State Party to this Convention by virtue of that State being Party to one or more of the instruments referred to in subparagraphs (a) to (e) above.

2) dans le territoire de tout État partie à la présente convention du fait que cet État est partie à un ou plusieurs des instruments mentionnés aux alinéas a) à e) ci-dessus.

2. inom en fördragsslutande stats territorium på grund av att den staten är part till en eller flera av de instrument som anges i punkterna a–e ovan.

*Article 56*

*Article 56*

*Artikel 56*

**States with more than one system of law**

**États possédant plus d'un régime juridique**

**Stater med fler än ett rättssystem**

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

1. Si un État comprend deux unités territoriales ou davantage dans lesquelles des régimes juridiques différents s'appliquent aux questions régies par la présente convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que ladite convention s'applique à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et il peut à tout moment modifier cette déclaration en en soumettant une nouvelle.

1. Om en stat har två eller fler territoriella enheter där olika rättssystem tillämpas i frågor som rör denna konvention, får den staten vid undertecknandet, ratifikationen, antagandet, godkännandet eller anslutningen förklara att konventionen skall omfatta alla dess territoriella enheter eller bara en eller några av dem och får när som helst ändra sin förklaring genom en ny förklaring.

2. Any such declaration shall be notified to the Depositary and shall state expressly the territorial units to which the Convention applies.

2. Toute déclaration de ce genre est communiquée au dépositaire et indique expressément les unités territoriales auxquelles la convention s'applique.

2. En sådan förklaring skall anmälas till depositarien och innehålla en uttrycklig hänvisning till de territoriella enheter där konventionen är tillämplig.

3. In relation to a State Party which has made such a declaration:

3. Dans le cas d'un État partie qui a fait une telle déclaration:

3. För en fördragsslutande stat som har gjort en sådan förklaring skall:

(a) references in Article 23 to "national currency" shall be construed as referring to the currency of the relevant territorial unit of that State; and  
(b) the reference in Article 28 to "national law" shall be construed as referring to the law of the relevant territorial unit of that State.

a) les références, à l'article 23, à la "monnaie nationale" sont interprétées comme signifiant la monnaie de l'unité territoriale pertinente dudit État;  
b) à l'article 28, la référence à la "loi nationale" est interprétée comme se rapportant à la loi de l'unité territoriale pertinente dudit État.

a) med uttrycket "nationell valuta" i artikel 23 förstås valutan i den territoriella enheten i fråga, och  
b) med uttrycket "nationell lagstiftning" i artikel 28 förstås lagstiftningen i den territoriella enheten i fråga.

*Article 57***Reservations**

No reservation may be made to this Convention except that a State Party may at any time declare by a notification addressed to the Depositary that this Convention shall not apply to:

(a) international carriage by air performed and operated directly by that State Party for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State; and/or

(b) the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by that State Party, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention.

DONE at Montreal on the 28th day of May of the year one thousand nine hundred and ninety-nine in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic. This Convention shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Depositary to all States Parties to this Convention, as well as to all States Parties to the Warsaw Convention, The Hague Protocol, the Guadalajara Convention, the Guatemala City Protocol, and the Montreal Protocols.

*Article 57***Réserves**

Aucune réserve ne peut être admise à la présente convention, si ce n'est qu'un État partie peut à tout moment déclarer, par notification adressée au dépositaire, que la présente convention ne s'applique pas:

a) aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par cet État à des fins non commerciales relativement à ses fonctions et devoirs d'État souverain;

b) au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ou loués par ledit État partie et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

FAIT à Montréal le 28e jour du mois de mai de l'an mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi. La présente convention restera déposée aux archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le dépositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États parties à la Convention de Varsovie, au Protocole de La Haye, à la Convention de Guadalajara, au Protocole de Guatemala et aux Protocoles de Montréal.

*Artikel 57***Reservationer**

Denna konvention kan inte vara föremål för någon reservation, med undantag för att varje fördragsslutande stat när som helst genom anmälan till depositarien får förklara att denna konvention inte skall gälla i fråga om

a) internationell lufttransport som utförs och bedrivs direkt av den fördragsslutande staten, när detta sker i icke-kommersiella syften och med hänsyn till statens funktioner och skyldigheter som suverän

b) transport av personer, bagage och gods som utförs för dess militära myndigheter med luftfartyg som är registrerade i eller hyrda av den staten och vars hela lastförmåga har reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning.

TILL BEKRÄFTELSE AV DETTA har undertecknade befullmäktigade ombud med stöd av vederbörliga fullmakter undertecknat denna konvention.

SOM SKEDDE i Montreal den 28 maj 1999 på engelska, arabiska, kinesiska, franska, ryska och spanska språket, vilka texter alla har lika giltighet. Denna konvention skall deponeras i Internationella civila luftfartsorganisationens arkiv, och depositarien skall sända bestyrkta avskrifter till alla de fördragsslutande staterna och till alla stater som är parter i Warszawakonventionen, Haagprotokollet, Guadalajarakonventionen, Guatemala-protokollet och Montrealprotokollen.

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 7 § miljöbalken ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.**

**7 §<sup>1</sup>**

I fråga om renhållning inom vissa vägområden och angränsande områden gäller 26 § väglagen (1971:948).

I fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart och luftfartygs miljövårdighet gäller 1 kap. 2 a § och 3 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297).

I fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart och luftfartygs miljövårdighet gäller 1 kap. 7 § och 3 kap. 1 § luftfartslagen (2010:000).

I fråga om framdragande och begagnande av rörledning gäller i vissa fall 23 § lagen (1978:160) om vissa rörledningar. I fråga om byggande av naturgasledning gäller 2 kap. 4 § naturgaslagen (2005:403).

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2007:218.

Härigenom föreskrivs att 58 § lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**58 §<sup>1</sup>**

I inskrivningsregistret för luftfartyg *skall* antecknas när

I inskrivningsregistret för luftfartyg *ska* antecknas när

1. talan har väckts om hävning eller återgång av förvärv av ett luftfartyg eller om bättre rätt till sådan egendom eller om en annan fråga som angår inskrivning,

2. mål som avses i 1 har avgjorts genom en dom eller ett slutligt beslut som vunnit laga kraft,

3. en inteckning helt eller delvis är ogiltig enligt en dom eller ett slutligt beslut som vunnit laga kraft, eller på grund av förhållande som avses i 36 §,

4. ägaren till ett luftfartyg har försatts i konkurs,

5. ett luftfartyg eller en rättighet som skrivits in i sådan egendom blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning, eller när en konkursförvaltare har begärt att ett luftfartyg *skall* säljas exekutivt,

5. ett luftfartyg eller en rättighet som skrivits in i sådan egendom blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning, eller när en konkursförvaltare har begärt att ett luftfartyg *ska* säljas exekutivt,

6. beslut som avses i 4 eller 5 om konkurs, kvarstad, betalningssäkring eller utmätning har upphävts eller återgått eller när fråga om exekutiv försäljning av ett luftfartyg eller en rättighet som skrivits in i sådan egendom har förfallit av annan anledning,

7. anmälan, bevis eller fördelningslängd inkommit som visar inverkan på inteckning av exekutiv försäljning,

8. någon i enlighet med 11 kap. 6 § luftfartslagen (1957:297) skriftligen anmäler att han eller hon har en fordran för vilken luftpanträtt gäller i luftfartyget,

8. någon i enlighet med 10 kap. 6 § luftfartslagen (2010:000) skriftligen anmäler att han eller hon har en fordran för vilken luftpanträtt gäller i luftfartyget,

9. det visas att luftpanträtt som avses i 8 har upphört att gälla,

10. domstol har meddelat sådan förklaring som avses i 26 §, eller

11. ett luftfartyg enligt 2 kap. 8 § luftfartslagen *skall* avregistreras men det finns hinder mot avregistreringen enligt 2 kap. 9 § samma lag.

11. ett luftfartyg enligt 2 kap. 6 § luftfartslagen *ska* avregistreras men det finns hinder mot avregistreringen enligt 2 kap. 7 § samma lag.

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:82.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 §<sup>1</sup>**

Alkoholhaltiga drycker eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:1009) *skall* förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma *skall* gälla om sådana drycker eller medel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om medlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Spritdrycker, vin eller starköl, som påträffas hos den som förtär eller förvarar sådana drycker i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift *skall*, oavsett vem dryckerna tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma *skall* gälla alkoholdrycker som påträffas hos den som förtär sådana drycker i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen.

Alkoholhaltiga drycker eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 2 *eller* 3 § luftfartslagen (2010:000) eller 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009) *ska* förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma *ska* gälla om sådana drycker eller medel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om medlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Spritdrycker, vin eller starköl, som påträffas hos den som förtär eller förvarar sådana drycker i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift *ska*, oavsett vem dryckerna tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma *ska* gälla alkoholdrycker som påträffas hos den som förtär sådana drycker i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:521.

Vad som sagts i tredje stycket gäller också i fråga om sådana drycker som avses där och som påträffas hos någon som vid tillfället var i sällskap med den som bröt mot bestämmelsen, om det är sannolikt att dryckerna var avsedda även för den senare. Prop. 2009/10:95

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

Härigenom föreskrivs att 15 § atomansvarighetslagen (1968:45) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**15 §<sup>1</sup>**

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage *eller luftfartslagen (1957:297) eller räddningstjänstlagen (1986:1102) eller internationellt fördrag eller lagstiftning i främmande stat inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt denna lag. Avser ersättningen skada som omfattas av ett med stöd av 3 § tredje stycket meddelat förordnande, äger den ersättningskyldige återkräva ersättningen av den anläggningsinnehavare som skulle ha svarat för skadan, om förordnandet ej meddelats.*

Har någon som har sitt huvudkontor i Sverige eller i annan konventionsstat eller någon som är anställd hos sådan person nödgats utge ersättning för atomskada, för vilken den skadelidande på grund av bestämmelserna i 3 § *icke* är berättigad till ersättning enligt denna lag, *äger* han *återkräva* skadeståndet av den anläggningsinnehavare som med bortseende från nämnda bestämmelser skulle ha svarat för skadan. Därvid äger första stycket första punkten motsvarande tillämpning. Har skadan uppkommit under transport av

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage<sup>2</sup>, räddningstjänstlagen (1986:1102), *luftfartslagen (2010:000) eller internationellt fördrag eller lagstiftning i främmande stat inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt denna lag. Avser ersättningen skada som omfattas av ett med stöd av 3 § tredje stycket meddelat förordnande, har den ersättningsskyldige rätt att kräva tillbaka* ersättningen av den anläggningsinnehavare som skulle ha svarat för skadan, om förordnandet *inte* meddelats.

Har någon som har sitt huvudkontor i Sverige eller i annan konventionsstat eller någon som är anställd hos sådan person nödgats utge ersättning för atomskada, för vilken den skadelidande på grund av bestämmelserna i 3 § *inte* är berättigad till ersättning enligt denna lag, *har* han *eller hon rätt att kräva tillbaka* skadeståndet av den anläggningsinnehavare som med bortseende från nämnda bestämmelser skulle ha svarat för skadan. Därvid äger första stycket första punkten motsvarande tillämpning. Har skadan upp-

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2002:1131.

<sup>2</sup> EGT L 140, 30.5.2002, s. 2 (Celex 32002R0889).

atoms substans till mottagare i annan stat än konventionsstat, gäller dock den avsändande anläggningsinnehavarens ansvarighet *ej* längre än till dess substansen lossats från det transportmedel varmed det anlände till den staten. Har skadan uppkommit under transport av atoms substans från avsändare i sådan stat, inträder den mottagande anläggningsinnehavarens ansvarighet *icke* förrän substansen lastats på det transportmedel varmed det sändes från den främmande staten.

Återkravs rätt enligt första eller andra stycket tillkommer *icke* den som själv svarar för skadan enligt 20 §.

kommit under transport av atoms substans till mottagare i annan stat än konventionsstat, gäller dock den avsändande anläggningsinnehavarens ansvarighet *inte* längre än till dess substansen lossats från det transportmedel varmed det anlände till den staten. Har skadan uppkommit under transport av atoms substans från avsändare i sådan stat, inträder den mottagande anläggningsinnehavarens ansvarighet *inte* förrän substansen lastats på det transportmedel varmed det sändes från den främmande staten.

Återkravs rätt enligt första eller andra stycket tillkommer *inte* den som själv svarar för skadan enligt 20 §.

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.



Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 §<sup>1</sup>**

Marknadsdomstolen handlägger mål och ärenden enligt

1. konkurrenslagen (2008:579),
2. marknadsföringslagen (2008:486),
3. lagen (1994:1512) om avtalsvillkor i konsumentförhållanden,
4. lagen (1984:292) om avtalsvillkor mellan näringsidkare,
5. lagen (2000:1175) om talerätt för vissa utländska konsumentmyndigheter och konsumentorganisationer,
6. försäkringsavtalslagen (2005:104),
7. lagen (2005:590) om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m.,
8. lagen (2006:484) om franchisegivares informationsskyldighet,
9. *luftfartslagen (1957:297), och 9. lagen (2010:000) om lufttransporter, och*
10. lagen (1986:436) om näringsförbud.

Bestämmelserna i 14–22 §§ tillämpas inte i mål eller ärenden enligt konkurrenslagen, marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen, lagen om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m., lagen om franchisegivares informationsskyldighet, *luftfartslagen* eller lagen om näringsförbud. I mål enligt marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen eller lagen om franchisegivares informationsskyldighet tillämpas inte heller 13 a §. I stället gäller bestämmelserna i dessa lagar.

Bestämmelserna i 14–22 §§ tillämpas inte i mål eller ärenden enligt konkurrenslagen, marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen, lagen om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m., lagen om franchisegivares informationsskyldighet, *lagen om lufttransporter* eller lagen om näringsförbud. I mål enligt marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen eller lagen om franchisegivares informationsskyldighet tillämpas inte heller 13 a §. I stället gäller bestämmelserna i dessa lagar.

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2008:589.

2.10 Förslag till lag om ändring i lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning

Prop. 2009/10:95

Härigenom föreskrivs att lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning<sup>1</sup> ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Skydd som avses i 17 kap. 5 § brottsbalken *skall* tillkomma

1. befattningshavare som handhar säkerhets- eller ordningstjänst vid kanal- eller slussverk eller järnvägsanläggning eller *allmän flygplats eller godkänd enskild flygplats*;

2. den som för försvaret fullgör bevaknings- eller ordningsuppgift och därvid bär uniform eller märke som tydligt utvisar denna uppgift;

3. trafiktjänsteman för vilken bestämmelserna i 4 kap. ordningslagen (1993:1617) gäller enligt vad som sägs i 2 § nämnda kapitel.

Skydd som avses i 17 kap. 5 § brottsbalken *ska* tillkomma

1. befattningshavare som handhar säkerhets- eller ordningstjänst vid kanal- eller slussverk eller järnvägsanläggning eller flygplats;

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1993:1623.

## 2.11 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

Prop. 2009/10:95

Härigenom föreskrivs att 1 och 2 §§ lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §<sup>1</sup>

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009), 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009), 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 2 § luftfartslagen (2010:000) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov tas av

1. en polisman,
2. en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen, om misstanken gäller brott som avses i 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott, eller
3. en tjänsteman vid Kustbevakningen, om misstanken gäller brott som avses i 20 kap. 4 § sjölagen.

En tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen som ska ta ett alkoholutandningsprov har samma befogenhet som en polisman har enligt 22 § polislagen (1984:387) att stoppa ett fordon eller ett annat transportmedel.

Provtagningen ska ske på ett sätt som inte utsätter den på vilken provet tas för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, ska provet tas i täckt fordon eller fartyg eller inomhus i avskilt rum.

*Lydelse enligt prop. 2009/10:76*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §<sup>2</sup>

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2008:324.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2008:324.

1. förare av motordrivet fordon samt på förare av maskindrivet fordon, om inte fordonet är avsett att föras av gående,

2. förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg, *samt*

3. den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, om fartyget kan antas vara sådant som avses i 20 kap. 4 § första stycket sjölagen (1994:1009).

1. förare av motordrivet fordon samt på förare av maskindrivet fordon, om inte fordonet är avsett att föras av gående,

2. förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg,

3. den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, om fartyget kan antas vara sådant som avses i 20 kap. 4 § första stycket sjölagen (1994:1009), *samt*

4. *den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst som avses i 6 kap. 20 § luftfartslagen (2010:000).*

Bestämmelserna i 1 § andra–fjärde styckena ska tillämpas vid provtagning enligt denna paragraf. Dessutom gäller att prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där personen kontrolleras eller ett ingripande mot honom eller henne sker. Proven ska tas med instrument som kan användas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger ett visst gränsvärde. Prov som enligt denna paragraf får tas på förare av motordrivet fordon får även tas av en bilinspektör som avses i fordonslagen (2002:574).

Om den undersökte begär det ska protokoll föras vid provtagningen och bevis om utförd åtgärd utfärdas.

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §<sup>1</sup>

Denna lag gäller ersättning av staten vid personskada och tillämpas på

1. den som tjänstgör enligt lagen (1994:1809) om totalförsvarspplikt eller inställer sig till mönstring, eller annan uttagning enligt den lagen eller till antagningsprövning enligt lagen (1994:1810) om möjlighet för kvinnor att fullgöra värnplikt eller civilplikt med längre grundutbildning,

2. den som medverkar i räddningstjänst eller i övning med en kommunal organisation för räddningstjänst enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor eller i räddningstjänst enligt 11 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen (1957:297).

2. den som medverkar i räddningstjänst eller i övning med en kommunal organisation för räddningstjänst enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor eller i räddningstjänst enligt 10 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen (2010:000).

3. den som är intagen för vård i kriminalvårdsanstalt, i ett hem som avses i 12 § lagen (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga, i ett hem som avses i 22 § lagen (1988:870) om vård av missbrukare i vissa fall samt den som är häktad eller anhållen eller i annat fall intagen eller tagen i förvar i kriminalvårdsanstalt, häkte eller polisarrest,

4. den som utför samhällstjänst på grund av en föreskrift som meddelats med stöd av 27 kap. 2 a § eller 28 kap. 2 a § brottsbalken,

5. den som utför ungdomstjänst enligt 32 kap. 2 § eller 3 § första stycket 1 brottsbalken,

6. den som utför oavlönat arbete enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 8 § första stycket 2 lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll.

Regeringen får *föreskriva* att lagen *skall* tillämpas även på den som i annat fall än som avses i första stycket frivilligt deltar i verksamhet inom totalförsvaret eller i verksamhet för att avvärja eller begränsa skada på människor eller egendom eller i miljön.

Regeringen får *meddela föreskrifter om* att lagen *ska* tillämpas även på den som i annat fall än som avses i första stycket frivilligt deltar i verksamhet inom totalförsvaret eller i verksamhet för att avvärja eller begränsa skada på människor eller egendom eller i miljön.

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:895.

Häri genom föreskrivs att 5 § passlagen (1978:302) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 §<sup>1</sup>

En svensk medborgare får inte resa ut ur riket utan att medföra giltigt pass.

Första stycket gäller inte

1. mönstrat sjöfolk på fartyg under tjänstgöring ombord på fartyget eller fiskare under yrkesutövning,

2. medlem av besättning på luftfartyg under tjänstgöring ombord på luftfartyget, om han eller hon har *luftfarts-certifikat* eller därmed jämförlig handling,

2. medlem av besättning på luftfartyg under tjänstgöring ombord på luftfartyget, om han eller hon har *flygcertifikat* eller därmed jämförlig handling,

3. den som är medborgare även i annat land än Sverige och som medför legitimationshandling, vilken gäller som pass, utfärdad av en myndighet i det landet,

4. den som reser till Schweiz eller till någon av de stater som har tillträtt eller anslutit sig till konventionen om tillämpning av Schengenavtalet av den 14 juni 1985 eller som har slutit avtal om samarbete enligt konventionen med konventionsstaterna.

En svensk medborgare *skall* vid inresa från annat land medföra giltigt pass. Detta gäller dock inte om det svenska medborgarskapet kan styrkas på annat sätt eller vid inresa från

En svensk medborgare *ska* vid inresa från annat land medföra giltigt pass. Detta gäller dock inte om det svenska medborgarskapet kan styrkas på annat sätt eller vid inresa från

1. en stat som har tillträtt eller anslutit sig till konventionen om tillämpning av Schengenavtalet av den 14 juni 1985,

2. en stat som har slutit avtal om samarbete enligt konventionen med konventionsstaterna, eller

3. Schweiz.

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2005:655.

Häri genom föreskrivs att 3 kap. 7 § minerallagen (1991:45) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**3 kap.**

**7 §<sup>1</sup>**

Undersökningsarbete får inte utan medgivande av bergmästaren äga rum inom

1. område inom trettio meter från allmän väg eller sådan vägsträckning enligt fastställd arbetsplan, *trettio meter* från järnväg eller kanal som är upplåten för allmän trafik *eller trettio meter från allmän flygplats,*

1. område inom trettio meter från allmän väg eller sådan vägsträckning enligt fastställd arbetsplan, *eller* från järnväg, *flygplats* eller kanal som är upplåten för allmän trafik,

2. område inom tvåhundra meter från bostadsbyggnad,

3. område inom tvåhundra meter från kyrka, annan samlingslokal, undervisningsanstalt, hotell eller pensionat eller område inom tvåhundra meter från vårdanstalt, elevhem eller liknande inrättning, om den är avsedd för mer än femtio personer,

4. område inom tvåhundra meter från elektrisk kraftstation eller industriell anläggning, eller

5. område med detaljplan eller områdesbestämmelser enligt plan- och bygglagen (1987:10).

I fall som anges i första stycket 5 får medgivande inte lämnas i strid med planen eller områdesbestämmelserna. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras.

Utan hinder av vad som föreskrivs i första stycket 2–4 får undersökning ske, om medgivande har lämnats av den som berörs av arbetet. I fall som anges i första stycket 2 *skall* medgivande lämnas av ägaren till byggnaden eller marken och den som har nyttjanderätt till den. I fall som anges i första stycket 3 och 4 *skall* medgivandet lämnas av ägare och nyttjanderättshavare.

Utan hinder av vad som föreskrivs i första stycket 2–4 får undersökning ske, om medgivande har lämnats av den som berörs av arbetet. I fall som anges i första stycket 2 *ska* medgivande lämnas av ägaren till byggnaden eller marken och den som har nyttjanderätt till den. I fall som anges i första stycket 3 och 4 *ska* medgivandet lämnas av ägare och nyttjanderättshavare.

Bergmästaren får förena sitt medgivande med villkor.

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2005:161.

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (1992:1672) om paketresor ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**18 §<sup>1</sup>**

Skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, *luftfartslagen (1957:297)*, järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda bestämmelserna.

Skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage<sup>2</sup>, *lagen (2010:000) om lufttransporter*, järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda bestämmelserna.

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2002:1132.

<sup>2</sup> EGT L 140, 30.5.2002, s. 2 (Celex 32002R0889).



Härigenom föreskrivs att 2 kap. 3 och 4 §§ och 3 kap. 10 § ordningslagen (1993:1617) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**2 kap.**

**3 §**

Med offentlig tillställning enligt denna lag avses

- |   |   |
|---|---|
| 1. tävlingar och uppvisningar i sport <i>och</i> idrott,  | 1. tävlingar och uppvisningar i sport, idrott <i>och flygning</i> , |
| 2. danstillställningar,   |   |
| 3. tivolinöjen och festtåg,   |   |
| 4. marknader och mässor, samt   |   |
| 5. andra tillställningar som inte är att anse som allmänna sammankomster eller cirkusföreställningar. |   |

För att en tillställning *skall* anses som offentlig krävs att den anordnas för allmänheten eller att allmänheten har tillträde till den.

För att en tillställning *ska* anses som offentlig krävs att den anordnas för allmänheten eller att allmänheten har tillträde till den.

En tillställning till vilken tillträdet är begränsat genom krav på inbjudan, medlemskap i en viss förening eller annat villkor är dock att anse som en tillställning som allmänheten har tillträde till, om tillställningen uppenbarligen är en del av en rörelse vars verksamhet uteslutande eller väsentligen består i att anordna tillställningar av detta slag. Det samma gäller om tillställningen med hänsyn till omfattningen av den krets som äger tillträde, de villkor som gäller för tillträdet eller andra liknande omständigheter är att jämställa med sådan tillställning.

**4 §<sup>1</sup>**

Allmänna sammankomster och offentliga tillställningar får inte utan tillstånd anordnas på offentliga platser.

Tillstånd att anordna offentlig tillställning krävs även i annat fall, om det är fråga om offentliga danstillställningar, tivolinöjen, marknader eller liknande nöjeställningar eller tävlingar eller uppvisningar i motorsport. Om det kan ske utan fara för ordning och säkerhet eller för trafiken, får emellertid anordnaren befrias från skyldigheten att söka tillstånd enligt detta stycke för tillställning av visst slag. Ett beslut om

Tillstånd att anordna offentlig tillställning krävs även i annat fall, om det är fråga om offentliga danstillställningar, tivolinöjen, marknader eller liknande nöjeställningar eller tävlingar eller uppvisningar i motorsport *eller flygning*. Om det kan ske utan fara för ordning och säkerhet eller för trafiken, får emellertid anordnaren befrias från skyldigheten att söka tillstånd enligt detta stycke för tillställning av visst slag. Ett beslut

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:978.

befrielse får förenas med villkor. om befrielse får förenas med villkor. Prop. 2009/10:95

En allmän sammankomst som avses i 1 § första stycket 4 eller en cirkusföreställning får hållas utan tillstånd, om den med hänsyn till det väntade deltagarantalet, den utvalda platsen och tiden för sammankomsten samt de anordningar som avses förekomma kan antas äga rum utan fara för ordning och säkerhet eller för trafiken.

### 3 kap. 10 §<sup>2</sup>

Regeringen får meddela de föreskrifter om ordningen och säkerheten i en hamn som behövs med hänsyn till den verksamhet som bedrivs i hamnen. Regeringen får överlämna åt en kommun att meddela sådana föreskrifter i fråga om hamnar som ägs eller förvaltas av kommunen eller av ett av kommunen helägt företag. I fråga om hamnar som ägs eller förvaltas av någon annan får regeringen överlämna åt länsstyrelsen att meddela sådana föreskrifter.

Föreskrifter enligt första stycket *skall* ange det område i vatten och på land inom vilket föreskrifterna *skall* gälla.

Vissa bestämmelser om ordningen och säkerheten på fartyg och i hamnanläggningar finns i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd, *och* inom hamnar i lagen (2006:1209) om hamnskydd.

Föreskrifter enligt första stycket *ska* ange det område i vatten och på land inom vilket föreskrifterna *ska* gälla.

Vissa bestämmelser om ordningen och säkerheten på fartyg och i hamnanläggningar finns i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd, inom hamnar i lagen (2006:1209) om hamnskydd, *och på flygplatser i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd och luftfartslagen (2010:000).*

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2006:1215.

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

4 §<sup>1</sup>

Fotografering eller liknande registrering från luftfartyg inom eller av sådana restriktionsområden som bestämts av regeringen enligt 1 kap. 3 § första stycket första meningen luftfartslagen (1957:297) får inte utföras utan tillstånd när det råder höjd beredskap eller under annan tid som regeringen bestämmer med hänsyn till Sveriges försvarsberedskap. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela tillstånd endast om det finns särskilda skäl för det.

Är Sverige i krig eller krigsfara eller råder det sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av att det är krig utanför Sveriges gränser eller av att Sverige har varit i krig eller krigsfara, får regeringen föreskriva att vad som sägs i första stycket om tillstånd *skall* gälla för fotografering och liknande registrering från luftfartyg även inom eller av andra områden än restriktionsområden.

Befälhavare på luftfartyg *skall* se till att fotografering eller liknande registrering inte utförs i strid med bestämmelserna i första och andra styckena.

Fotografering eller liknande registrering från luftfartyg inom eller av sådana restriktionsområden som bestämts av regeringen enligt 1 kap. 8 § första stycket första meningen luftfartslagen (2010:000) får inte utföras utan tillstånd när det råder höjd beredskap eller under annan tid som regeringen bestämmer med hänsyn till Sveriges försvarsberedskap. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela tillstånd endast om det finns särskilda skäl för det.

Är Sverige i krig eller krigsfara eller råder det sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av att det är krig utanför Sveriges gränser eller av att Sverige har varit i krig eller krigsfara, får regeringen föreskriva att vad som sägs i första stycket om tillstånd *ska* gälla för fotografering och liknande registrering från luftfartyg även inom eller av andra områden än restriktionsområden.

Befälhavare på luftfartyg *ska* se till att fotografering eller liknande registrering inte utförs i strid med bestämmelserna i första och andra styckena.

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2007:1260.

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**5 §**

Tullfrihet gäller för markutrustning och undervisningsmateriel som *skall* användas vid eller i samband med civil luftfart och som är specialkonstruerade för att användas som luftfartsutrustning samt delar och tillbehör till sådan materiel, när varorna förtullas för en flygskola, ett lufttrafikföretag, en luftfartsmyndighet eller en annan förvaltning för *allmän* flygplats.

Tullfrihet gäller för markutrustning och undervisningsmateriel som *ska* användas vid eller i samband med civil luftfart och som är specialkonstruerade för att användas som luftfartsutrustning samt delar och tillbehör till sådan materiel, när varorna förtullas för en flygskola, ett lufttrafikföretag, en luftfartsmyndighet eller en annan förvaltning för *en* flygplats.

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

2.19 Förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken

Prop. 2009/10:95

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**2 §<sup>1</sup>**

En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

*En ögonundersökning får även göras på den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst som avses i 6 kap. 20 § luftfartslagen (2010:000), om det kan misstänkas att personen gjort sig skyldig till brott som avses i 13 kap. 2 § luftfartslagen eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med manövrerandet, fullgörandet av uppgiften eller utövandet av tjänsten.*

Undersökningen enligt första stycket får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet.

Undersökningen enligt första eller andra stycket får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet.

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:525.

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 §<sup>1</sup>

I fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (2010:000) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, förarbevis- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens, eller

g) den som bedriver sådan förvärvsmässig transportverksamhet på väg, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 eller rådets förordning (EEG) nr 3821/85,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:1360.

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, samt Prop. 2009/10:95

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204).

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 4 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**2 kap.**  
**4 §**

Vid en anläggning där verksamheten innebär fara för att en olycka *skall* orsaka allvarliga skador på människor eller miljön, är anläggningens ägare eller den som utövar verksamheten på anläggningen skyldig att i skälig omfattning hålla eller bekosta beredskap med personal och egendom och i övrigt vidta nödvändiga åtgärder för att hindra eller begränsa sådana skador.

Den som utövar verksamheten är skyldig att analysera riskerna för sådana olyckor som anges i första stycket.

Första och andra *stycket* gäller även flygplatser som har *godkänts* enligt 6 kap. 9 § första stycket luftfartslagen (1957:297).

Vid en anläggning där verksamheten innebär fara för att en olycka *ska* orsaka allvarliga skador på människor eller miljön, är anläggningens ägare eller den som utövar verksamheten på anläggningen skyldig att i skälig omfattning hålla eller bekosta beredskap med personal och egendom och i övrigt vidta nödvändiga åtgärder för att hindra eller begränsa sådana skador.

Första och andra *styckena* gäller även flygplatser som har *meddelats drifttillstånd* enligt 6 kap. 8 § första stycket luftfartslagen (2010:000).

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.



Härigenom föreskrivs att 1 § marknadsföringslagen (2008:486) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 §**

Denna lag har till syfte att främja konsumenternas och näringslivets intressen i samband med marknadsföring av produkter och att motverka marknadsföring som är otillbörlig mot konsumenter och näringsidkare.

Bestämmelser om marknadsföring finns bl.a. i

- luftfartslagen (1957:297),
- konsumentkreditlagen (1992:830),
- lagen (1992:1672) om paketresor,
- tobakslagen (1993:581),
- alkohollagen (1994:1738),
- lagen (1995:1571) om insättningsgaranti,
- radio- och TV-lagen (1996:844),
- lagen (1996:1006) om anmälningsplikt avseende viss finansiell verksamhet,
- lagen (1996:1118) om marknadsföring av kristallglas,
- lagen (1997:218) om konsumentskydd vid avtal om tidsdelat boende,
- lagen (1999:268) om betalningsöverföringar inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,
- lagen (1999:158) om investerarskydd,
- lagen (2002:562) om elektronisk handel och andra informationssamhällets tjänster,
- lagen (2004:299) om inlåningsverksamhet,
- prisinformationslagen (2004:347),
- distans- och hemförsäljningslagen (2005:59),
- försäkringsavtalslagen (2005:104),

Bestämmelser om marknadsföring finns bl.a. i

- konsumentkreditlagen (1992:830),
- lagen (1992:1672) om paketresor,
- tobakslagen (1993:581),
- alkohollagen (1994:1738),
- lagen (1995:1571) om insättningsgaranti,
- radio- och TV-lagen (1996:844),
- lagen (1996:1006) om anmälningsplikt avseende viss finansiell verksamhet,
- lagen (1996:1118) om marknadsföring av kristallglas,
- lagen (1997:218) om konsumentskydd vid avtal om tidsdelat boende,
- lagen (1999:268) om betalningsöverföringar inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,
- lagen (1999:158) om investerarskydd,
- lagen (2002:562) om elektronisk handel och andra informationssamhällets tjänster,
- lagen (2004:299) om inlåningsverksamhet,
- prisinformationslagen (2004:347),
- distans- och hemförsäljningslagen (2005:59),
- försäkringsavtalslagen (2005:104),

– lagen (2005:405) om försäkringsförmedling, *och*  
– lagen (2006:484) om franchisegivares informations-skyldighet.

– lagen (2005:405) om försäkringsförmedling,  
– lagen (2006:484) om franchisegivares informations-skyldighet, *och*  
– *lagen (2010:000) om lufttransporter.*

Prop. 2009/10:95

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

Härigenom föreskrivs att 10 kap. 19 § samt 29 kap. 8 och 10 §§ offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och bilagan till lagen ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**10 kap.**

**19 §**

Sekretessen enligt 25 kap. 1 §, 2 § andra stycket och 3–5 §§ och 26 kap. 1, 3, 4 och 6 §§ hindrar inte att en uppgift lämnas till en polismyndighet eller någon annan myndighet som ska ingripa mot brott, om uppgiften behövs för att förhindra ett förestående eller avbryta ett pågående brott som avses i

1. 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
2. 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297),
2. 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:000),
3. 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,
4. 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009), eller
5. 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

**29 kap.**

**8 §**

Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha *luftfartscertifikat eller sådant* behörighetsbevis som avses i luftfartslagen (1957:297) för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider betydande men om uppgiften röjs.

Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha *elevtillstånd, certifikat eller* behörighetsbevis som avses i luftfartslagen (2010:000) för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider betydande men om uppgiften röjs.

Sekretessen gäller inte beslut i ärende.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

**10 §**

Sekretess gäller hos Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket och Transportstyrelsen för uppgift som lämnats av en enskild i en rapport om händelse inom civil luftfart enligt 11 kap. 8 § luftfartslagen (1957:297), om det kan antas att den enskilde eller

Sekretess gäller hos Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket och Transportstyrelsen för uppgift som lämnats av en enskild i en rapport om händelse inom civil luftfart enligt 10 kap. 8 § luftfartslagen (2010:000), om det kan antas att den enskilde eller

någon närstående till denne lider någon närstående till denne lider Prop. 2009/10:95  
men om uppgiften röjs. men om uppgiften röjs.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

*Bilaga<sup>1</sup>*

*Nuvarande lydelse*

I enlighet med vad som anges i 2 kap. 4 § ska vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätt att ta del av handlingar hos myndighet i tillämpliga delar gälla också handlingar hos något av de organ som nämns nedan i den mån handlingarna hör till där angiven verksamhet hos organet. Verksamheten anges i förekommande fall med hänvisning till numret i Svensk författningssamling (SFS) på den författning med stöd av vilken verksamheten har uppdragits åt organet.

*Organ*

*Verksamhet*

---

Internationella Handelshögskolan i Jönköping aktiebolag	all verksamhet
Kungliga Svenska Aeroklubben	besiktning och tillsyn av luftfartyg samt utfärdande och förnyande av luftvärdighetsbevis (SFS 1957:297)
Länsbildningsförbunden	statligt stöd till kulturverksamhet genom ideella föreningar (SFS 1976:1046)

---

*Föreslagen lydelse*

I enlighet med vad som anges i 2 kap. 4 § ska vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätt att ta del av handlingar hos myndighet i tillämpliga delar gälla också handlingar hos något av de organ som nämns nedan i den mån handlingarna hör till där angiven verksamhet hos organet. Verksamheten anges i förekommande fall med hänvisning till numret i Svensk författningssamling (SFS) på den författning med stöd av vilken verksamheten har uppdragits åt organet.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:1270.

*Organ**Verksamhet*

---

Internationella Handelshögskolan i Jönköping aktiebolag	all verksamhet
Kungliga Svenska Aeroklubben	besiktning och tillsyn av luftfartyg samt utfärdande och förnyande av luftvärdighetsbevis <i>och miljövärdighetsbevis (SFS 2010:000)</i>
Länsbildningsförbunden	statligt stöd till kulturverksamhet genom ideella föreningar (SFS 1976:1046)

---

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

Den 9 maj 1996 beslutade regeringen att tillkalla en särskild utredare för att göra en översyn av gällande författningar på den civila luftfartens område och utarbeta förslag till den författningsreglering som behövdes (dir. 1996:32). Utredningen antog namnet Lufträttsutredningen.

Lufträttsutredningen avlämnade 1997 ett delbetänkande, *Rättigheter i luftfartyg* (SOU 1997:122). Delbetänkandet behandlades av regeringen i propositionen *Rättigheter i luftfartyg* (prop. 2003/04:27).

Den 30 mars 1999 avlämnade Lufträttsutredningen sitt slutbetänkande *Ny luftfartslag* (SOU 1999:42). Utredningens egen sammanfattning finns med i *bilaga 1*. Slutbetänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna återfinns i *bilaga 2*. En sammanställning av remissvaren finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N1999/6379/RS).

Av olika skäl hanns det inte med att slutföra lagstiftningsarbetet i sådan tid att man kunde utgå från slutbetänkandets förslag. Bland annat har nya EU-rättsakter tillkommit i sådan utsträckning att förslaget måste ses över för att kunna ligga till grund för fortsatt lagstiftningsarbete. Under år 2007 har därför tjänstemän inom Näringsdepartementet utarbetat promemorian *Ny luftfartslag – supplement* (Ds 2007:36), i vilken Luftfartslagsutredningens förslag uppdaterats där så bedömts vara erforderligt. En kort redovisning av tankarna bakom supplementet finns i *bilaga 3*. De lagförslag som fanns med i supplementet finns i *bilaga 4*. Promemorian har remissbehandlats under våren 2008. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. En sammanställning av remissvaren finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2008/416/RS).

### Lagrådet

Lagrådet har yttrat sig över lagförslagen i den lydelse de har enligt *bilaga 6*.

Lagrådets yttrande finns i *bilaga 7*.

Lagrådet har haft åtskilliga synpunkter. De flesta kommenteras i författningskommentaren till respektive paragraf. I några fall har regeringen utvecklat sin ståndpunkt och kommenterat Lagrådets synpunkter i särskilda avsnitt, se avsnitt 5.5, 5.9, 5.10, 11.6.1, 18.1 och 21.8. I förhållande till lagrådsremissen har också ett antal redaktionella ändringar gjorts.

## 4 Allmänna utgångspunkter

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

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

Den översyn av luftfartslagstiftningen som har gjorts är så omfattande att Lufträttsutredningen bedömde att den borde utmynna i en ny lag. I enlighet med vad som angavs i utredningens direktiv har utredningen strävat efter att begränsa antalet regler och författningar.

Den nuvarande luftfartslagen bygger på ett förslag som utarbetades i nära samarbete med utredningar i Danmark, Finland och Norge. Luftfartslagarna i dessa länder uppvisar fortfarande mycket stora likheter i fråga om uppbyggnad och struktur. Inte minst därför att det alltför ofta förekommer ett omfattande skandinaviskt luftfartssamarbete ansåg utredningen att det har ett värde att lagarna även fortsättningsvis har en likartad uppbyggnad. Utredningen har mot denna bakgrund så långt möjligt försökt behålla den nuvarande kapitelindelningen i luftfartslagen och den inbördes ordningen mellan de olika kapitlen. En författningstekniskt klarare och enhetligare struktur har emellertid eftersträvat.

#### 4.1 Författningstekniska frågor

De nationella luftfartslagstiftningarna bygger i mycket stor utsträckning på ett internationellt regelverk. Enligt Lufträttsutredningens direktiv var huvudsyftet med utredningen att modernisera och anpassa den svenska luftfartslagstiftningen till det internationella regelverket. I detta sammanhang uppkommer frågan på vilken författningsnivå dessa regler – som inte sällan är av teknisk natur och mycket detaljerade – ska genomföras i den nationella rättsordningen. Vid den författningstekniska utformningen har utgångspunkten varit att det är väsentligt att de för den enskilde och från rätts- och flygsäkerhetssynpunkt mest betydelsefulla bestämmelserna regleras i lag. Det är emellertid av rent praktiska skäl också angeläget att lagen inte belastas med regler av mera administrativ karaktär. Teknisk-operativa bestämmelser och andra flygsäkerhetsbestämmelser som gäller den praktiska luftfartsverksamheten förändras ständigt och det är därför av betydelse att sådana bestämmelser kan ändras på ett smidigt sätt. Sådana regler bör mot denna bakgrund finnas i förordningar och föreskrifter som utfärdas på myndighetsnivå. Bland annat för att kunna bedöma på vilken författningsnivå olika internationella regler ska genomföras och för att kunna ge erforderliga bemyndiganden fann utredningen det nödvändigt att även göra en översyn av luftfartsförordningen. Denna översyn har lett till att utredningen även lämnade ett förslag till ny luftfartsförordning. För att öka överskådligheten hade

## 4.2 Terminologiska frågor kring begreppet säkerhet

I luftfartslagstiftningen återfinns ett antal grundläggande begrepp, såsom luftfart och luftfartyg. Någon definition av sådana begrepp ges emellertid inte i lagstiftningen. Vid den nuvarande luftfartslagens tillkomst diskuterades frågan om begreppsdefinitioner skulle tas in i lagen. Det ansågs dock att man borde avstå från detta under hänvisning bl.a. till den snabba tekniska utvecklingen och till svårigheterna att fastslå enhetliga betydelser av begreppen för olika delar inom luftfarten. Flyglagutredningen avstod av samma skäl från att föreslå några definitioner av begreppen. (Se prop. 1957:69 s. 45–46, Ds 1981:12 s. 36 och prop. 1984/85:212 s. 81). Lufträttsutredningen har inte heller funnit skäl att i sitt förslag uppta några begreppsdefinitioner. I detta avseende får man därför hålla sig till vedertagen begreppsbestämning på området. Sådana finns t.ex. i bilagorna till Chicagokonventionen och i ICAO:s definitioner.

Begreppet säkerhet är av grundläggande betydelse för all luftfartsverksamhet och förekommer på ett stort antal ställen i luftfartslagstiftningen. Inom luftfarten finns två speciella säkerhetsområden. Det ena är den teknisk-operativa flygsäkerheten (på engelska *safety*) och det andra är den säkerhet (på engelska *security*) som inom luftfarten kan hotas av olagliga handlingar såsom våld, terrorism, kapning, sabotage m.m.

Någon definition av de olika säkerhetsbegreppen förekommer emellertid inte i den nuvarande luftfartslagen och ingenstans anges vilket säkerhetsområde som avses när begreppet säkerhet används. Det får anses vara av vikt att det av författningstexten framgår i vilken betydelse begreppet säkerhet används. Utredningen föreslog därför att det när det rör sig om den teknisk-operativa flygsäkerheten (*safety*) används begreppet *flygsäkerhet* och när det rör sig om den säkerhet som kan hotas av olagliga handlingar (*security*) används begreppet *luftfartsskydd*. Dessa förslag till begrepp har sedan utredningen lämnat sitt slutbetänkande vunnit gehör inom flygbranschen och numera också i svensk lagstiftning, exempelvis genom lagen (2004:1100) om luftfartsskydd. En liknande användning av begreppen har etablerats också inom sjöfarten där det numera exempelvis finns en lag (2004:487) om sjöfartsskydd och en lag (2006:1209) om hamnskydd.

Förutom i dessa båda betydelser förekommer ordet säkerhet i uttrycket *allmän ordning och säkerhet*. Uttrycket allmän ordning och säkerhet är ett standardbegrepp som förekommer i många författningar inom olika rättsområden. Begreppet har emellertid inte närmare definierats i lagstiftningen och det torde även ha något olika omfång i olika författningar.

I lufträttsliga sammanhang används begreppet allmän ordning och säkerhet inte enbart i samband med intresset av att motverka straffsanktionerade handlingar utan även när det gäller att söka säkerställa förutsättningar för en trygg luftfart i allmänhet och för en i detta sammanhang i möjligaste mån trygg och friktionsfri samlevnad medborgare emellan.



Begreppet allmän ordning och säkerhet är således ett vidare begrepp än såväl luftfartsskydd som flygsäkerhet. Prop. 2009/10:95

Det möter vissa svårigheter att avgränsa begreppet allmän ordning och säkerhet från övriga säkerhetsbegrepp. Hur den gränsen dras torde emellertid inte ha någon större betydelse från rättslig synpunkt och det finns därför ingen anledning att i detta sammanhang göra någon sådan gränsdragning. När det gäller begreppet allmän säkerhet kan det dock sägas att hit hör inte endast faror som framkallas av människor utan även faror som härrör från djur, naturhändelser, industriolyckor och andra yttre omständigheter.

### 4.3 Författningskommentaren

Vid utformningen av författningskommentaren till förslaget till luftfartslag har utredningen relativt utförligt kommenterat nästan varje enskild paragraf. Således har även bestämmelser som inte har ändrats i sak kommenterats. Detta torde inte vara vanligt i svenskt lagstiftningsarbete. Mot bakgrund av att förarbetena till de befintliga bestämmelser som arbetas in i utredningens förslag återfinns på ett stort antal ställen och att förarbetena sträcker sig över en tid av cirka 90 år bedömdes det dock vara ändamålsenligt att välja en sådan modell. I denna proposition har detta synsätt behållits. Det ska dock för tydlighetens skull anmärkas att när en bestämmelse, som inte har ändrats i sak, kommenteras är inte avsikten att den ska få en ändrad materiell innebörd.

### 4.4 Anpassning till Lissabonfördraget

Den 1 december 2009 trädde Lissabonfördraget i kraft. Därigenom får vissa beteckningar annan lydelse. I denna proposition har utan närmare kommentarer ”EG-rätt” ersatts med ”EU-rätt” och ”gemenskapen” med ”unionen” där inte särskilda skäl talat för att låta den äldre beteckningen stå kvar. Beträffande begreppet ”EG-lufttrafikföretag” är detta ett begrepp som har en legal definition i flera EU-rättsakter, bl.a. i EU:s lufttrafikförordning, förordning (EG) nr 1008/2008. Detta begrepp får därför stå kvar oförändrat.

## 5 Några inledande anmärkningar

### 5.1 En lag blir två

**Regeringens förslag:** Nuvarande civilrättsliga bestämmelser om lufttransporter i 9 kap. luftfartslagen (1957:297) bryts ut och bildar en egen lag, lagen om lufttransporter.

**Lufträttsutredningens förslag:** Utredningen har inte föreslagit en sådan uppdelning.

**Supplementets förslag:** I supplementet föreslås en sådan uppdelning som behandlas här.

**Remissinstanserna:** Endast en remissinstans, *Konsumentverket*, har kommenterat förslaget att dela upp lagstiftningen, och då framfört positiva kommentarer.

**Skälen för regeringens förslag:** I 9 kap. den nuvarande luftfartslagen finns bestämmelser av civilrättsligt slag om lufttransporter. Kapitlet genomgick en omfattande förändring 2002 (prop. 2002/03:18, bet. 2002/03:LU2, rskr. 2002/03:65) och hela Montrealkonventionen 1999 fogades till luftfartslagen som bilaga. Ändringen blev även omfattande i Svensk författningssamling, där lagen (2002:1130) om ändring i luftfartslagen (1957:297) omfattar 54 sidor. Den nuvarande luftfartslagen har således blivit mycket omfattande och kan upplevas som svårhanterlig. En uppdelning av regelverket i två lagar är visserligen inte i linje med direktiven till Lufträttsutredningen, men flera praktiska skäl talar för en uppdelning.

## 5.2 Lagens uppdelning i två avdelningar slopas

**Regeringens förslag:** Uppdelningen av den nuvarande luftfartslagen i två avdelningar – en för civil luftfart och en för militär luftfart och annan luftfart för statsändamål – slopas. Bestämmelser som rör statsluftfart bildar ett självständigt kapitel, 14 kap. i slutet av en ny luftfartslag.

**Lufträttsutredningens förslag:** Lufträttsutredningen föreslog också ett slopande av indelningen i avdelningar. Utredningen föreslog att bestämmelserna om statsluftfart skulle tas in i 1 kap. den nya lagen.

**Supplementets förslag:** Supplementet behandlar inte denna fråga närmare.

**Remissinstanserna** har inte närmare kommenterat detta.

**Skälen för regeringens förslag:** Den nuvarande luftfartslagen är uppdelad i två huvudavdelningar. Den första avdelningen omfattar 1–14 kap. och rör civil luftfart, dvs. luftfart som inte sker för statsändamål. Den andra avdelningen består av endast ett kapitel (15 kap.) med tre paragrafer och avser militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. Det är endast vissa av bestämmelserna i den första avdelningen som är tillämpliga på sådan luftfart som avses i den andra avdelningen. Indelningen av luftfartslagen i två avdelningar har sin grund i att Chicagokonventionen enligt artikel 3 är tillämplig bara på icke statliga luftfartyg. Som statliga luftfartyg i konventionens mening anses bl.a. militär-, tull- och polisfartyg. Chicagokonventionen är dock tillämplig på statliga luftfartyg som används för affärsdrift.

Utgångspunkten i den nuvarande luftfartslagen är att lagens första avdelning ska tillämpas på all civil luftfart inom svenskt område. Som huvudregel gäller lagen därför även utländska luftfartyg och medborgare vid luftfart inom svenskt område. På ett antal ställen i lagen finns det emellertid särregler för svenska och utländska luftfartyg respektive medborgare.

Enligt Lufträttsutredningens mening finns det inte något bärande skäl för att luftfartslagen ska vara uppdelad i två avdelningar. Det föreslås därför att den nuvarande tudelningen av lagen slopas. Frågan om hur statsluftfarten ska behandlas, se nästa avsnitt.

### 5.3 Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

**Regeringens bedömning:** En arbetsgrupp inom Regeringskansliet har tittat närmare på den rättsliga regleringen av militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. Därför bör endast redaktionella ändringar i nu gällande bestämmelser göras när de förs över till den nya luftfartslagen och regeringen får i stället återkomma i denna del till riksdagen.

**Lufträttsutredningens förslag:** Lufträttsutredningen hade enligt sitt uppdrag att göra en översyn av regelverket för den civila luftfarten. I sitt förslag gjordes vissa redaktionella ändringar som berörde militär luftfart och också annan luftfart för statsändamål. Utredningen föreslog dock att när militära luftfartyg används för civila ändamål ska som huvudregel civila luftfartsregler gälla.

**Supplementets förslag:** I supplementet föreslogs endast de redaktionella ändringar som erfordras med anledning av att bestämmelserna om statsluftfarten flyttas till den nya lagens 1 kap. Vidare hänvisades till samma bedömning som regeringen redovisar ovan.

**Remissinstanserna:** Framför allt *Försvarsmakten* reagerade kraftigt mot Lufträttsutredningens förslag. Man saknade utredning och analys av de för militär luftfart specifika frågorna. *Försvarsmakten* har förklarat sig vara i allt väsentligt positiv till de förslag till ny lufträttslig reglering som lämnas i supplementet.

**Skälen för regeringens bedömning:** Det militära regelverket har inte anpassats till dagens situation där Sverige deltar i militär samverkan med andra stater, och främmande länders militära plan flyger i svenskt luft- rum. Inte heller till en situation där svensk industri producerar militära flygplan för andra staters behov. Reglerna säger inget om vad som gäller när ett svenskt företag provflyger ett militärt flygplan innan leverans har skett till *Försvarsmakten*. En översyn av gällande regelverk för den militära luftfarten är därför ett starkt önskemål, och då inte bara från *Försvarsmaktens* sida. Andra erfarenheter under senare tid pekar också på att det kan finnas ett behov av klarläggande av om ett luftfartyg ska behandlas som ett statsluftfartyg eller som ett vanligt civilt luftfartyg.

Regeringen har därför låtit en arbetsgrupp inom Regeringskansliet se över regleringen av militär luftfart och annan statsluftfart. I arbetsgruppen har också företrädare för Rikspolisstyrelsen, *Försvarsmakten*, Kustbevakningen och Transportstyrelsen deltagit. Arbetsgruppens tankar och förslag återfinns i promemorian *Statsluftfarten* (Ds 2009:56). Den promemorian remissbehandlas för närvarande. Mot denna bakgrund bör gällande bestämmelser om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål kunna föras över till den nya lagen i ett i det närmaste oförändrat skick. Regeringen får återkomma till riksdagen när arbetsgruppens förslag behandlats i sedvanlig ordning. För att underlätta det

kommande arbetet placeras bestämmelserna om militär luftfart och om annan statsluftfart i förslaget i 14 kap. Detta innebär också att utredningens förslag till 1 kap. 4 § tredje stycket brutits ut och får bilda 14 kap. 3 §.

## 5.4 Luftfartsskydd

**Regeringens bedömning:** Sedan Lufträttsutredningen lämnade sitt förslag har bestämmelser om luftfartsskydd antagits av EU samt kompletterande bestämmelser meddelats i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd. Några förslag rörande luftfartsskyddet bör därför inte lämnas i detta sammanhang.

**Lufträttsutredningens förslag:** Lufträttsutredningen lämnade förslag om reglering av luftfartsskyddet i den nya luftfartslagen.

**Supplementets förslag:** I supplementet föreslogs att lufträttsutredningens förslag rörande luftfartsskydd utmönstras ur den nya lagen.

**Remissinstanserna:** Många remissinstanser hade negativa synpunkter på Lufträttsutredningens förslag rörande luftfartsskyddet. På förslaget i supplementet har dock ingen närmare berört denna del.

**Skälen för regeringens bedömning:** På grund av terrorhändelserna i USA den 11 september 2001 beslutades Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten. EG-förordningen har därefter kompletterats med ett antal kommissionsförordningar (se avsnitt 6.3.2). Nationellt har i Sverige lagen (2004:1100) om luftfartsskydd trätt i kraft den 1 januari 2005. Genom lagen upphävdes lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats (prop. 2003/04:154, bet. 2003/04:JuU2, rskr. 2004/05:21).

EU:s regelverk har varit föremål för översyn. Kommissionens ambition med nya regler är att flytta över vissa bestämmelser av verkställighetskaraktär från ett regelverk som hanteras av Europaparlamentet och rådet gemensamt till kommissionen med stöd av ett kommittologiförfarande. Den nya förordningen, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EUT L 97, 9.4.2008, s. 72, Celex 32008R0300), har nyligen kommit. De nya bestämmelserna bedöms i dagsläget inte påverka de svenska bestämmelserna på något mera genomgripande sätt. Den nya förordningen trädde i kraft den 29 april 2008, men de flesta bestämmelserna ska inte börja tillämpas förrän tillämpningsbestämmelser antagits eller senast den 29 april 2010. Då några tillämpningsbestämmelser inte är att vänta såvitt avser artikel 23 i vilken förordning (EG) nr 2320/2002 upphävs, kommer artikel 23 inte att börja tillämpas förrän den 29 april 2010. Regeringen kommer att återkomma till riksdagen i särskild ordning med förslag som anpassar gällande lagstiftning om luftfartsskydd till den nya EG-förordningen.

Frågan om luftfartsskyddet har således fått en separat lösning efter det att Lufträttsutredningen lämnade sitt förslag. Regeringen anser att det

## 5.5 Andra frågor av mera generell karaktär

**Regeringens förslag:** Rätten att använda ett luftfartyg inom svenskt område knyts till att luftfartyget är registrerat i ett land som är medlem i Internationella civila luftfartsorganisationen, ICAO, eller att detta följer av ett luftfartsavtal med annat land. Vidare anges det att registrering är en förutsättning för att ett luftfartyg ska få användas inom svenskt område.

Det ges möjlighet att meddela föreskrifter om att vissa luftfartyg av miljöskäl inte får tillträde till svenskt luftrum.

För luftfartyg som inte används vid tillståndspliktig luftfart och som stadigvarande används inom svenskt område ställs det krav på att det ska vara registrerat i Sverige.

**Lufträttsutredningens förslag:** överensstämmer nästan med regeringens förslag.

**Supplementets förslag:** I supplementet behandlas inte dessa frågor närmare.

**Remissinstanserna:** Svenska Allmänflygföreningen vill att det ska förtydligas vad som menas med svenskt område i 1 kap. 1 §. Föreningen vill också att registreringskravet i 1 kap. 6 § ska vara detsamma oavsett hur luftfartyget brukas. Man ifrågasätter om inte förslaget i denna del strider mot EU-rätten. Även *Kungliga Svenska Aeroklubben, KSAK*, anser att kravet i 1 kap. 6 § kan få negativa konsekvenser för det ideella flyget. Exempelvis fallskärmshoppningen kommer att få stora problem med tillgång till flygplan. Kraven bör i stället utformas så att viss verksamhet med sådana flygplan görs möjlig om lämplig driftsorganisation finns och dokumenterat underhåll kan uppvisas.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Kort om gällande rätt*

Enligt artikel 12 i Chicagokonventionen förbinder sig varje fördragslutande stat att vidta åtgärder för att varje luftfartyg, som färdas inom dess territorium, och varje luftfartyg, som är försett med dess nationalitetsmärke, varhelst fartyget befinner sig iakttar gällande trafikbestämmelser. Vidare förbinder sig varje fördragslutande stat att låta åtala den, som bryter mot tillämpliga bestämmelser. Det finns även en rad andra artiklar i Chicagokonventionen (t.ex. artiklarna 20, 29 och 30) som innebär att den stat där ett luftfartyg är registrerat ska se till att luftfartyget och dess besättning uppfyller vissa villkor varhelst luftfartyget befinner sig. Mot denna bakgrund är svensk luftfartslagstiftning enligt 1 kap. 4 § första stycket den nuvarande luftfartslagen tillämplig även på svenska luftfartyg vid luftfart utomlands. Enligt 2 kap. 3 § brottsbalken ska brott som begås utomlands ombord på svenska luftfartyg bedömas enligt svensk lag och av svensk domstol. Detsamma gäller brott som utomlands

begås i tjänsten av en befälhavare eller en besättningsman på ett svenskt luftfartyg.

Till följd av Warszawakonventionen kan det ankomma på svensk domstol att i enlighet med svensk lagstiftning som överensstämmer med konventionen, dvs. 9 kap. i den nuvarande luftfartslagen, avgöra en tvist med anledning av luftbefordran som utförts utomlands med utländskt luftfartyg. Det vanligaste fallet torde vara att flygningens bestämmelseort är svensk. Det är även tänkbart med andra fall, såsom då anknypningen till Sverige består i att biljetten eller flygfraktsedeln utfärdats här i landet, medan befordringen skett mellan två främmande stater utan mellanlandning inom svenskt område. Det är också möjligt att svensk lag på grund av den internationella privaträttens grundsatser kan bli tillämplig på internationell luftbefordran som inte faller under Warszawa-konventionen. Det är mot denna bakgrund som det finns ett stadgande i 1 kap. 4 § andra stycket. den nuvarande luftfartslagen om att bestämmelserna i 9 kap. gäller också vid luftfart utom riket med utländska luftfartyg, i den mån det följer av avtal med andra stater eller av allmänna rättsgrundsatser.

I 1 kap. 2 § den nuvarande luftfartslagen föreskrivs vilka luftfartyg som får användas vid luftfart inom svenskt område. Luftfart med luftfartyg som har nationalitet i ett annat land än Sverige får äga rum endast om det träffats avtal med det andra landet om rätt till luftfart inom svenskt område. Om det finns särskilda skäl får emellertid regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge undantag från detta krav. Det är viktigt att framhålla att i den aktuella bestämmelsen regleras endast vilka luftfartyg med avseende på nationalitet, som får användas vid luftfart inom svenskt område. Frågan om vilken luftfartsverksamhet som en ägare till eller en brukare av ett luftfartyg får bedriva här i landet regleras på annat håll.

I en resolution år 1967 om nationalitet hos och registrering av luftfartyg som används i sådana internationella lufttrafikföretag som avses i artikel 77 i Chicagokonventionen har ICAO fastställt hur konventionens bestämmelser ska tillämpas på luftfartyg som inte är registrerade på nationell basis. En form av registrering enligt artikel 77 är ”international registration”, enligt vilket system luftfartyg som ställs till en internationell organisations förfogande ska kunna registreras hos den internationella organisationen som då blir registreringsmyndighet. De luftfartyg som blir föremål för gemensam eller icke-nationell registrering ska få en allmän beteckning som bestäms av ICAO.

För att anpassa svensk lagstiftning till ICAO-resolutionen infördes år 1986 bestämmelsen i 1 kap. 5 § den nuvarande luftfartslagen enligt vilken de bestämmelser i den nuvarande luftfartslagen som gäller i fråga om luftfartyg som är registrerade i en annan stat ska tillämpas också i fråga om luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation.

I 1 kap. 6 § den nuvarande luftfartslagen föreskrivs att bestämmelser som gäller för svenska luftfartyg också ska kunna tillämpas på utländska luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av svenska brukare. I 1 kap. 7 § den nuvarande luftfartslagen finns en regel som innebär att svenska luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av utländska brukare i vissa avseenden ska anses ha samma nationalitet som brukaren.

Dessa bestämmelser bygger på ett tillägg till Chicagokonventionen (artikel 83 a, på engelska *article 83 bis*) om att vid uthyrning av luftfartyg vissa funktioner och förpliktelser kan föras över från registreringsstaten till brukarstaten. Sverige har ratificerat artikel 83 a, som trätt i kraft den 20 juni 1997.

Artikeln behandlar det fall då ett luftfartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat används av en brukare som driver näringsverksamhet med huvudkontor i en annan fördragsslutande stat eller av en brukare som är stadigvarande bosatt i en sådan stat. Mellan dessa stater kan träffas en överenskommelse, varigenom registreringsstaten överför till den andra staten samtliga eller en del av sina funktioner eller förpliktelser. För att en överenskommelse enligt artikel 83 a ska ha verkan gentemot andra fördragsslutande stater ska den antingen registreras hos ICAO:s råd och offentliggöras eller ska berörda stater underläggas om den.

### *Överväganden*

När det gäller den nya luftfartslagens tillämpningsområde är det enligt regeringens mening en självklar utgångspunkt att den i allmänhet ska vara tillämplig även på utländska luftfartyg vid luftfart inom svenskt område. I den nuvarande luftfartslagen är det emellertid beträffande vissa bestämmelser oklart om de gäller enbart för svenska luftfartyg eller om de även ska tillämpas på utländska luftfartyg. Lufträttsutredningen har därför vinnlagt sig om att försöka klart ange när en bestämmelse endast ska vara tillämplig på svenska luftfartyg.

De senaste decennierna har leasing av luftfartyg ökat markant. När ett svenskt flygföretag hyr in ett utländskt luftfartyg och använder det i sin verksamhet är dock inte den svenska luftfartslagstiftningen generellt sett tillämplig vid luftfart utomlands. I 1 kap. 6 § den nuvarande luftfartslagen finns en bestämmelse om att regeringen får föreskriva att sådana bestämmelser i lagen och med stöd av lagen utfärdade föreskrifter som avser skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa samt trafik ska, om detta är förenligt med lagen i registreringsstaten, tillämpas på utländska luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av svenska brukare. Regeringen har utnyttjat detta bemyndigande genom att i 6 § luftfartsförordningen föreskriva att vissa angivna bestämmelser i den nuvarande luftfartslagen och luftfartsförordningen ska tillämpas, i den utsträckning överenskommelse härom enligt artikel 83 a i Chicagokonventionen har träffats med registreringsstaten, på utländska luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av svenska brukare. Det finns dock ingen bestämmelse i den nuvarande luftfartslagen eller luftfartsförordningen som direkt utsträcker tillämpligheten av de bestämmelser som anges i 6 § luftfartsförordningen utanför svenskt område. Det finns emellertid en bestämmelse i 13 kap. 5 § andra stycket den nuvarande luftfartslagen om att straffbestämmelserna i luftfartslagstiftningen under vissa förutsättningar ska tillämpas utanför svenskt område i fråga om sådant utländskt luftfartyg som avses i 1 kap. 6 § den nuvarande luftfartslagen.

Det framstår som omotiverat att det inom ett och samma flygföretag vid luftfart utanför svenskt område ska, bortsett från i straffrättsligt

hänseende, tillämpas olika regler ombord på luftfartyg som används av flygföretaget beroende på om det är ett svensktregistrerat luftfartyg som används eller ett inhyrt utländskt luftfartyg.

Mot bakgrund av att det är så pass vanligt att svenska flygföretag använder inhyrda utländska luftfartyg i sin verksamhet och att de även använder dessa luftfartyg utomlands anser regeringen att bestämmelserna i luftfartslagstiftningen – med undantag för reglerna om registrering, flygplatser och bärgning och andra regler som är direkt knutna till Sverige – bör göras tillämpliga även utanför svenskt område på inhyrda utländska luftfartyg som används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd.

En förutsättning för att den svenska lagstiftningen ska bli tillämplig på inhyrda utländska luftfartyg vid luftfart utomlands bör dock vara att detta är förenligt med den främmande lag som är tillämplig. Det anges därför i 1 kap. 2 § den nya luftfartslagen vilka bestämmelser i lagen som blir generellt tillämpliga på inhyrda utländska luftfartyg vid luftfart utomlands när de används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd.

Om leasing av luftfartyg kan därutöver följande noteras. Leasing används till exempel av flygbolag som vill ha tillgång till moderna luftfartyg men som inte avser att utnyttja dem under dess fulla livslängd. En annan anledning till att ett bolag väljer denna variant kan vara ett tillfälligt ökat kapacitetsbehov på ad hoc-basis eller medvetna säsongsvariationer som kräver extra kapacitet vid vissa tillfällen och låg kapacitet vid andra.

Det finns huvudsakligen två typer av leasing av luftfartyg, *wet lease* och *dry lease*.

Wet lease innebär att ett flygbolag hyr in ett luftfartyg med besättning från ett annat flygbolag. Wet lease används ofta för att täcka ett tillfälligt kapacitetsbehov, orsakat av oförutsedda händelser. Ett sådant luftfartyg opereras inom ramen för inhyrarens trafiktillstånd och avtalsrelationen med passagerare (biljetter, beföringsvillkor) föreligger mellan inhyraren och passagerarna. Däremot opereras luftfartyget inom ramen för det uthyrda flygbolagets drifttillstånd och den stat som utfärdat detta svarar för den flygsäkerhetsmässiga tillsynen. Detta innebär att luftfartyget inte används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd. Bestämmelserna i 1 kap. 2 § gäller därför inte vid wet lease.

Dry lease innebär att ett flygbolag hyr ett luftfartyg utan besättning. Luftfartyget införs i inhyrarens drifttillstånd och den flygoperativa tillsynen över verksamheten utövas således av den stat som utfärdat drifttillståndet (*State of the Operator*). Det normala är att dry leaseplan – i varje fall efter en tid – registreras i registret hos State of the Operator och därmed får dennes nationalitet. Det finns dock exempel på långvariga inhyrningsförhållanden där luftfartyget av olika skäl kvarstår på en utländsk stats register. Det är också därför som genom artikel 83 a i Chicagokonventionen det tillkommit ett förfarande varmed tillsynsuppgifter (luftvärdighetsfrågor) knutna till själva luftfartyget som ligger på State of Registry förs över till State of the Operator vilket erkänns av ICAO:s medlemsstater som tillträtt ändringen till konventionen.

Av nu beskrivna situationer är det endast vid dry lease där luftfartyget inte har förts över på svenskt register som bestämmelsen om lagens



tillämplighet på utländska luftfartyg blir aktuell. Vid wet lease används luftfartygen inte inom ramen för ett svenskt drifttillstånd. Prop. 2009/10:95

Det finns EU-direktiv enligt vilka medlemsstaterna ska säkerställa att luftfartyg som inte uppfyller vissa föreskrivna bullerkrav inte trafikerar flygplatser inom deras territorier. För att Sverige ska kunna uppfylla detta åtagande förslår regeringen att det i lagen tas in en bestämmelse om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer av miljöskäl får meddela föreskrifter om att vissa luftfartyg inte får tillträde till svenskt luftrum.

Det finns för närvarande ett antal utlandsregistrerade luftfartyg som används mer eller mindre permanent inom svenskt område för privatflygändamål av personer som är bosatta i Sverige. Transportstyrelsens rätt att utöva tillsyn över sådana luftfartyg är – främst på grund av internationella regler – begränsad. Mot denna bakgrund föreslår regeringen att det i lagen ställs upp ett krav på att luftfartyg som inte används till tillståndspliktig luftfart och som stadigvarande används inom svenskt område ska vara registrerade i Sverige. Ett sådant krav står i överensstämmelse med såväl Chicagokonventionen som EU-rätten.

## 5.6 EU-rätten och luftfartslagen

**Regeringens förslag:** Av inledningen till den nya luftfartslagen framgår att det finns EU-förordningar som gäller vid sidan av lagen och som har företräde framför nationell rätt.

Det föreslås också en bestämmelse som likställer EU:s medlemsstater med andra stater där unionen träffat avtal om detta. Det gäller exempelvis Norge och Island som genom EES-avtalet ska likställas på luftfartsområdet.

**Lufträttsutredningens förslag:** I förslaget till ny luftfartslag fanns dels en erinrande bestämmelse om att det kan finnas EG-bestämmelser som ska gälla framför lagens bestämmelser, dels använde man begreppet ”EES-stat” i vissa paragrafer. I förslaget till nytt 7 kap. återupprepades erinringen om EG-rättens företräde.

**Supplementets förslag:** I supplementet föreslås att man i lagtexten använder hänvisningar till Europeiska unionen i stället för till ”EES-stat”. Dessutom införs en lagregel som klart säger att om Europeiska unionen ingått luftfartsavtal med tredje land så ska EG-bestämmelserna gälla från svensk sida i förhållande till detta tredje land om detta följer av avtalet. Vidare föreslogs att det bara skulle erinras om EU-rätt och dess företräde framför svensk rätt på ett ställe i den nya luftfartslagen.

**Remissinstanserna:** har inte närmare kommenterat denna fråga.

**Skälen för regeringens förslag:** Det svenska medlemskapet i EU har i hög grad ändrat förutsättningarna för den svenska lagstiftaren. När det gäller den civila luftfarten finns det ett flertal EU-förordningar och andra rättsakter som måste beaktas vid lagstiftningsarbetet (se avsnitt 6.3.2). På flera områden har till och med EU-regleringen i praktiken tagit över rollen som viktigaste rättskälla inom luftfarten. Den svenska regleringen har där en mindre betydelse och kan bara komma att tillämpas när det

gäller vissa renodlat svenska förhållanden eller vid förhållanden som rör Sverige och ett tredje land.

Genom avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-avtalet) ska Island, Liechtenstein och Norge jämföras med EU-stater på en mängd områden, bl.a. den civila luftfartens område. EES-avtalet är ett dynamiskt avtal som fortlöpande uppdateras och nya rättsakter som antagits inom EU görs tillämpliga på Island, Liechtenstein och Norge. För just Liechtensteins del brukar ofta begränsningar göras för rättsakternas tillämplighet då den staten saknar traditionella flygplatser.

Utöver EES-avtalet finns numera flera liknande dynamiska avtal med tredje länder.

I dag finns ett speciellt avtal med Schweiziska edsförbundet som omfattar bl.a. den civila luftfarten.

Den 16 oktober 2006 ingick EG ett avtal med dess medlemsstater samt Albanien, Bosnien och Hercegovina, Bulgarien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Island, Kroatien, Montenegro, Norge, Rumänien, Serbien och FN:s övergångsförvaltning i Kosovo om ett gemensamt europeiskt luftrum (European Common Aviation Area, ECAA). Avtalet har publicerats i EUT (EUT L 285, 16.10.2006, s. 1). Avtalet träder i kraft när samtliga har ratificerat det, men får tillämpas provisoriskt dessförinnan under vissa villkor. Enligt uppgift kan antalet länder som omfattas av detta avtal komma att utökas. Bilagan till avtalet med regler som är tillämpliga på den civila luftfarten har uppdaterats den 3 mars 2009, se EUT L 72, 18.3.2009, s. 6.

Med Marocko har ett snarlikt avtal skrivits under den 12 december 2006 (EUT L 386, 29.12.2006, s. 18).

Samtliga nu omnämnda avtal är av sådan dynamisk typ som på ett förhållandevis enkelt sätt kan utökas till att omfatta annan unionslagstiftning. Det kan antas att ytterligare dynamiska avtal kan komma att ingås i framtiden.

Dessa dynamiska avtal medför bl.a. att medborgare i avtalsslutande länder vid olika tidpunkter ska kunna bli ägare av svenska lufttrafikföretag och att rätten att bedriva luftfart mellan Sverige och avtalsländerna ska bli mer eller mindre obegränsad, liksom rätten att bedriva luftfart inom Sverige eller mellan Sverige och andra länder än avtalslandet. Detta kräver en flexibel bestämmelse som täcker alla dessa olika situationer som kan komma att gälla vid olika tidpunkter. Ett förslag till sådan flexibel bestämmelse finns i 1 kap. 3 § nya luftfartslagen. Detta förslag är helt nytt i förhållande till betänkandet. Nackdelen med en sådan portalbestämmelse är att det inte av lagen direkt framgår vilka bestämmelser som gäller i förhållande till vissa andra länder. Fördelen är dock att man slipper separata lagstiftningsärenden varje gång kommissionen konstaterar att rättsakten A kan träda i kraft i förhållande till landet B.

**Regeringens förslag:** För att det inte ska råda någon tvekan om att det är möjligt att inrätta restriktionsområden i samband med större publika evenemang, föreskrivs det i luftfartslagen att restriktionsområden får införas för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning.

**Lufträttsutredningens förslag** överensstämmer med regeringens.

**Supplementets förslag:** Supplementet tar inte upp denna fråga.

**Remissinstanserna:** har inte närmare kommenterat detta.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt 1 kap. 3 § den nuvarande luftfartslagen kan regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer av militära skäl, av hänsyn till allmän ordning och säkerhet eller till natur- eller miljövård föreskriva inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av riket. 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. De svenska bestämmelserna om inskränkning av eller förbud mot luftfart går tillbaka på artikel 9 i Chicagokonventionen som innehåller utförliga bestämmelser rörande förbjudna områden.

Med stöd av bemyndigandet i 1 kap. 3 § den nuvarande luftfartslagen har regeringen i 3 § luftfartsförordningen gett Transportstyrelsen rätt att i vissa fall och under vissa förutsättningar föreskriva att ett område ska vara s.k. restriktionsområde.

Transportstyrelsen får föreskriva att ett område ska vara restriktionsområde, om så behövs med hänsyn till militär verksamhet eller om allmän ordning och säkerhet kräver det. Om föreskriften rör militära förhållanden ska samråd ske med Försvarsmakten. Om föreskriften avser längre tid än två veckor ska samråd ske med länsstyrelsen. Transportstyrelsen får också föreskriva att ett område ska vara restriktionsområde, om det behövs för att luftfarten inte ska orsaka skador eller olägenheter i naturmiljön eller om det behövs för att ta till vara friluftslivets intressen. Samråd ska ske med länsstyrelsen eller, om föreskriften rör militära förhållanden, med Försvarsmakten.

Besluten om inrättande av restriktionsområden för luftfarten uppgår i genomsnitt per år till cirka 75. De flesta av dessa ärenden rör restriktionsområden som inrättas av militära skäl. Bara något enstaka ärende per år rör restriktionsområden som inrättas av andra orsaker. Dock är det dessa ärenden som emellanåt är besvärliga och som väcker visst uppseende. Ett exempel på andra orsaker till att man önskar att ett restriktionsområde ska inrättas är publika evenemang av större omfattning.

För närvarande framstår det som osäkert om det bemyndigande som Transportstyrelsen har erhållit ger utrymme för att inrätta restriktionsområden i samband med större publika evenemang. Enligt regeringens mening finns det emellertid ett samhälleligt behov, bl.a. av bullerskäl, att kunna förbjuda eller begränsa luftfart i samband med större sådana evenemang.

För att det inte ska råda någon tvekan om att det är möjligt att inrätta restriktionsområden i samband med större publika evenemang bör lagstiftningen förtydligas på detta område. Regeringen föreslår därför att det i luftfartslagen uttryckligen anges att restriktionsområden får införas för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning.

Ett beslut om restriktionsområde är av ingripande natur och får emellanåt stora konsekvenser för luftfarten. I praktiken förekommer det därför ofta att Transportstyrelsen fattar ett beslut om restriktionsområde men överlåter åt en annan myndighet att besluta om i vilken utsträckning som beslutet ska tillämpas. Om beslutet exempelvis fattas med hänsyn till allmän ordning och säkerhet överlåter man åt Säkerhetspolisen att utifrån den särskilda hotbilden vid tillfället meddela lättnader i restriktionerna. På samma sätt överlåter man åt Försvarsmakten att bedöma på vilket sätt ett beslut som är fattat med hänsyn till militär verksamhet ska tillämpas.

En sådan ordning är uppenbarligen praktisk. För närvarande framstår det dock som något oklart om den har lagstöd. För att undanröja eventuella oklarheter i detta avseende bör det därför tas in en bestämmelse i luftfartsförordningen av innehåll att Transportstyrelsen får – om särskilda skäl föreligger – uppdra åt en annan myndighet att bestämma i vilken utsträckning som beslutet ska tillämpas.

## 5.8 Standarder

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

**Lufträttsutredningens förslag:** Utredningen har inte behandlat frågan.

**Supplementets förslag:** Innehåller ett förslag som överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** har inte framfört några synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag:** Det förekommer att EU genom direktiv gör vissa tekniska standarder obligatoriska. På luftfartsområdet kan som exempel nämnas rådets direktiv 93/65/EEG av den 19 juli 1993 om definition och användning av kompatibla tekniska specifikationer vid upphandling av utrustning och system för ledning av lufttrafiken och kommissionens direktiv 97/15/EG av den 25 mars 1997 om antagande av Eurocontrolstandarder och om ändring av rådets direktiv 93/65/EEG om definition och användning av kompatibla tekniska specifikationer vid upphandling av utrustning och system för ledning av lufttrafiken, som båda upphävts genom förordning (EG) nr 552/2004. Sådana direktiv kräver för sitt genomförande nationella föreskrifter som gör aktuella standarder rättsligt bindande.

I svensk lagstiftningsstradition meddelas detaljerade tekniska föreskrifter som regel efter delegation av den myndighet som regeringen bestämmer. En sådan ordning är ändamålsenlig av flera skäl. Hos

förvaltningsmyndigheterna finns normalt den särskilda tekniska kompetens som krävs för att utforma sådana föreskrifter. Det är vidare önskvärt att välja en lagstiftningsteknik där nyheter i fråga om erkända standarder inte behöver föranleda återkommande lagändringar.

EU-rättens bestämmelser om det gemensamma luftrummet, liksom tankarna om att öppna upp delar av flygtrafiktjänsten för andra operatörer än Luftfartsverket, bör medföra en ny bestämmelse om rätt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om skyldighet för aktörer inom luftfarten att följa vissa gemensamma standarder om det har betydelse för flygsäkerheten.

De föreskrifter som meddelas med stöd av ett sådant bemyndigande avser skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa. Ett bemyndigande kan därför grundas på 8 kap. 7 § första stycket 1 regeringsformen.

Det ska för tydlighetens skull tilläggas att det för närvarande inte finns något akut behov av denna bestämmelse. Regeringen avser inte heller att föra bemyndigandet vidare förrän ett behov uppkommer.

## 5.9 Överlämnande av förvaltningsuppgifter till enskild

**Regeringens förslag:** Gällande ordning med möjligheter för flygsäkerhetsmyndigheten att överlämna vissa uppgifter till enskilda utanför myndighetssfären behålls.

**Lufträttsutredningens förslag** överensstämmer med regeringens.

**Supplementet** behandlar inte denna fråga särskilt.

**Remissinstanserna:** har inte gått närmare in på frågan.

### Skälen för regeringens förslag

*Lagrådet* har påpekat att det förekommer möjligheter att överlämna förvaltningsuppgifter till enskilda i ett antal fall i förslaget till ny luftfartslag. Med anledning av detta vill regeringen utveckla sin ståndpunkt närmare i det följande.

Myndighetsutövning är ett uttryck för samhällets maktbefogenheter i förhållande till medborgarna och kan överlämnas från en myndighet till enskilda endast då stöd finns i lag. Luftfartslagen innehåller föreskrifter om möjligheter att till enskilda överlåta förvaltningsuppgifter inom vissa områden som innefattar myndighetsutövning. Det är i huvudsak fråga om att överlåta uppgifter i anslutning till luftfart av hobbykaraktär.

I förslaget till ny luftfartslag finns bestämmelser intagna som innehåller följande möjligheter att överlämna förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning:

- uppgifter i fråga om luftfartyg som inte har någon förare ombord eller inte är motordrivna eller som i övrigt är av särskild beskaffenhet (1 kap. 9 §),
- frågor om luftvärdighetsbevis eller miljövärdighetsbevis (3 kap. 8 §),
- genomförande av certifikatprov (4 kap. 11 §),
- utfärdande av medicinska intyg (4 kap. 27 §),
- ombesörjande av flygtrafikledningstjänst (6 kap. 13 §),
- pröva frågor om bruksflygtillstånd (7 kap. 8 §),

- hindra ett luftfartygs avgång (11 kap. 1 §)
- tillsyn (12 kap. 1 §),
- uppgifter i anslutning till ytterligare föreskrifter som gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik (12 kap. 8 §).

Dessa bestämmelser motsvaras av följande i den gällande luftfartslagen:

- besiktning och tillsyn beträffande luftvärdighet (3 kap. 2 § andra stycket),
- tillsyn och besiktning beträffande miljövärdighet (3 kap. 11 §),
- utfärdande och förnyelse av luftvärdighetsbevis (3 kap. 3 § tredje stycket),
- godkännande av utländskt luftvärdighetsbevis och förnyelse och ogiltigförklarande av sådant godkännande (3 kap. 6 §),
- tillsyn över luftfartygs bemanning (4 kap. 2 § andra stycket),
- genomföra prov (4 kap. 18 § andra stycket),
- pröva frågor om omhändertagande av certifikat (4 kap. 22 § andra stycket),
- ombesörjande av flygtrafikledningstjänst (6 kap. 3 § tredje stycket),
- hindra ett luftfartygs avgång (12 kap. 1 §),
- förvaltningsuppgift i anslutning till föreskrifter som gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik (14 kap. 3 §).

Det finns emellertid i gällande lagstiftning ingen motsvarighet till möjligheten för enskild att utfärda medicinska intyg eller pröva frågor om bruksflygtillstånd. Bestämmelsen gällande ombesörjande flygtrafikledningstjänst har dessutom en annan konstruktion än den i gällande luftfartslag, eftersom det inte är fråga om att överlämna en uppgift av den myndighet som ansvarar för flygtrafikledningstjänsten inom särskilda luftrumsblock, utan i stället att genom ett utnämmande i enlighet med förordning (EG) 550/2004, utse en leverantör av tjänsten.

Regeringen har gett Transportstyrelsen rätt att överlämna vissa förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning genom att i luftfartsförordningen meddela föreskrifter om att Transportstyrelsen får fatta beslut om att annan får utföra vissa uppgifter. Transportstyrelsen kan med stöd av nämnda föreskrifter överlåta förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning inom vissa områden. Fyra huvudtyper kan urskiljas av förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning inom luftfartsområdet som kan utföras av enskilda.

1. Luftvärdighetsbesiktningar m.m. som utförs av intresseorganisationer,
2. Genomförande av flygprov och kompetenskontroller som utförs av kontrollanter,
3. Utfärdande av medicinska intyg som utförs av flygläkare,
4. Hindra ett luftfartyg från att avgå.

Man bör skilja mellan om uppgifterna utförs i myndighetens namn eller om myndigheten helt har överlåtit uppgifterna. I det följande finns en beskrivning av förvaltningsuppgifter som i dagsläget utförs av enskilda.

Transportstyrelsen har överlåtit åt vissa intresseorganisationer att utföra förvaltningsuppgifter som delvis även innefattar myndighetsutövning. Det är dock endast en viss del av organisationernas verksamhet som kan anses innefatta myndighetsutövning. Uppgifter som utförs av intresseorganisationerna är bl.a. luftvärdighetsbesiktningar, utfärdande och förnyelse av flygutprovningstillstånd, utfärdande av flygtillstånd och miljövärdighetsbevis samt i övrigt ansvara för att verksamheten med vissa luftfartyg uppfyller flygsäkerhetsmässiga krav. Till organisationerna har endast getts rätten att fatta positiva beslut. Ärenden där beslut innebär avslag på en ansökan, ett återkallande eller en begränsning av ett kompetensbevis, en licens eller liknande ska överlämnas till Transportstyrelsen för handläggning och beslut.

Den typ av förvaltningsuppgifter som omfattas av överlåtelsen är främst hänförliga till området för luftfart av hobbykaraktär. Luftfartygstyper som innefattas är amatörbyggda luftfartyg, ultralätta luftfartyg, segelflygplan och motorsegelflygplan, flygskärmar och motorskärmar, fallskärmar och hängglidare. För dessa typer av luftfartyg finns den flygsäkerhetsmässiga kompetensen i intresseorganisationerna och inte på myndigheten, i syfte att företrädesvis använda resurser på myndigheten till luftfart med passagerarbefordran.

Transportstyrelsen och tidigare Luftfartsstyrelsen har haft uppdraget av regeringen att överlåta uppgifter för den här typen av luftfart till intresseorganisationer, vilket ur ett samhällsperspektiv bedöms vara mest kostnadseffektivt. Det bedöms heller inte finnas några negativa flygsäkerhetsmässiga konsekvenser med tillvägagångssättet. Till besluten om överlåtelse hör villkor. Organisationerna måste uppfylla vissa krav, såsom krav på ledningsfunktioner och handböcker. Transportstyrelsen tar ut avgifter för uppgifter som kan hänföras till den överlåtna verksamheten. Efter redovisning ersätter sedan Transportstyrelsen organisationerna för deras kostnader. Organisationerna har rätt att konsultera Transportstyrelsen i juridiska, tekniska och operativa frågor hänförliga till den överlåtna verksamheten. Transportstyrelsen utövar tillsyn över organisationernas verksamhet. Denna tillsyn består exempelvis i inspektioner på plats, men även granskning av handböcker och riktlinjer. Uppgifterna utförs dock till viss del självständigt av organisationerna, varför de till vissa delar får anses ha överlåtit av myndigheten. En lagreglering är därför nödvändig.

### *Kontrollanter*

Av 4 kap. 11 § förslaget till ny luftfartslag framgår att regeringen får meddela föreskrifter om att den myndighet som prövar frågor om flygcertifikat får uppdra åt någon annan att genomföra proven. Här avses även möjligheten att överlåta själva examensrätten. Utanför Transportstyrelsen finns kontrollanter som i olika omfattning är auktoriserade av myndigheten att genomföra flygprov med en sökande av ett certifikat och/eller utföra kompetenskontroller med en certifikatsinnehavare. Flygprov är det prov som utförs med en elev som har ansökt om ett certifikat. Det slutliga certifikatet utfärdas av Transportstyrelsen. När en elev med

godkänt resultat har genomfört provet, utfärdar dock kontrollanten ett tillfälligt certifikat. Kompetenskontroller är prov som genomförs för att förlänga behörigheter i certifikatet. Uppgifter som sker i samband med flygprov och kompetenskontroller får anses ha inslag av myndighetsutövning. Merparten av uppgifterna sker dock under styrning av Transportstyrelsen och de tillfälliga certifikaten och förlängningarna av behörigheterna sker på Transportstyrelsen blanketter. I dessa situationer behöver det därför inte vara fråga om att överlämna förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning, utan att uppgifterna i stället genomförs på myndighetens uppdrag. Till viss del kan det dock anses att myndighetsutövningen överläts åt annan, varför föreskrifter om detta bör finnas i lagen.

### *Flygläkare*

I 4 kap. 27 § andra stycket förslaget till ny luftfartslag föreskrivs att regeringen får meddela föreskrifter att Transportstyrelsen får förordna läkare att utfärda medicinskt intyg. De läkare utanför myndigheten som Transportstyrelsen förordnar har bl.a. i uppdrag att på myndighetens uppdrag utfärda medicinska intyg, i enlighet med bestämmelser i JAR-FCL. De uppgifter flygläkarna utför får anses ha inslag av myndighetsutövning. Intygen utfärdas på myndighetens blanketter och myndighetens stämpel används. Dessutom görs en kontroll av varje intyg av Transportstyrelsen. Uppgifterna kan därför anses utföras på myndighetens uppdrag.

### *Avgångsförbud*

Enligt 11 kap. 1 § förslaget till ny luftfartslag får Transportstyrelsen eller den Transportstyrelsen utser förbjuda en flygning och hindra ett luftfartyg från att avgå om vissa villkor inte är uppfyllda. Avsikten är att ett luftfartyg ska kunna hindras att avgå t.ex. om det inte är luftvärdigt, inte är behörigen bemannat, saknar erforderlig dokumentation eller saknar föreskriven försäkring. Exempel på personer som Transportstyrelsen kan utse för ändamålet är flygledare, men även andra personer anställda på flygplatsen kan bli aktuella. En överlåtelse från myndigheten till en enskild torde normalt ske i varje enskild situation samt efter en dialog med myndigheten, varför besluten kan anses vara fattade på myndighetens uppdrag.

### *Regeringens ställningstagande*

Regeringen konstaterar att dagens system med överlåtelse av ett antal förvaltningsuppgifter fungerar bra, och en annan ordning skulle medföra en resurskrävande och betungande nyordning, utan att man kan förvänta sig att de som är berörda kommer att uppleva en sådan förändring som en förbättring. En liknande ordning med möjlighet att överlåta vissa förvaltningsuppgifter är sannolikt också att vänta när det gäller den militära luftfarten. Lagtekniskt sett måste man utforma reglerna på ett sådant sätt att de kan ge sken av att vara mera tillåtande och vittgående än vad som



är avsett. Det är därför av vikt att regering och förvaltningsmyndigheten är noga vid utformningen av detaljerade regler så att dessa håller sig inom de ramar som redovisats ovan. Om detta respekteras bör Lagrådets farhågor inte behöva besannas. En närmare analys av vilka uppgifter som kommer att ske på myndighetens vägnar och vilka som kommer att överlämnas självständigt får göras i samband med utformningen av sådana mera detaljerade regler

### 5.10 Behövs en definition av ”luftfartyg”?

<p><b>Regeringens bedömning:</b> Begreppet ”luftfartyg” bör inte få en legaldefinition.</p>
---

**Lufträttsutredningens bedömning:** Utredningen avstod från att föreslå en definition.

**Supplementets bedömning:** I supplementets behandlas inte frågan.

**Remissinstanserna:** har inte gått in närmare på frågan.

**Skälen för regeringens bedömning:** *Lagrådet* har i sitt yttrande framfört att det är olyckligt att begreppet ”luftfartyg” inte fått någon definition i lagen. Det finns självfallet goda skäl för Lagrådets synpunkt. Med beaktande av den enastående utveckling som luftfarten genomgått under de senaste 100 åren förstår man emellertid att en definition lätt kan komma att bli överspelad av utvecklingen, och därigenom förlora sin betydelse. Lufträttsutredningen har övervägt denna fråga och, i likhet med tidigare utredningar, kommit fram samma bedömning som regeringen gör i detta fall. Den definition som brukar användas internationellt när det finns ett behov av en sådan är följande: ”Anordning som kan erhålla bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av dess reaktioner mot jordytan.”

### 6.1 Inledning

I detta avsnitt lämnas en översiktlig redogörelse för det lufträttsliga regelverket. Alla delar i detta avsnitt har inte någon avgörande betydelse för detta lagstiftningsärende, men eftersom det inte finns någon aktuell litteratur som behandlar lufträtten i Sverige kan denna genomgång ändå tjäna ett pedagogiskt syfte. Med lufträtt avses här de rättsregler som hänför sig till den civila luftfarten eller förhållanden som står i samband därmed.

Lufträtten är ett mycket komplext rättsområde vari ingår delar av alla de stora juridiska disciplinerna, från statsrätt och folkrätt över civilrätts- ämnena till straff- och processrätt.

I Sverige utgörs lufträttens kärna av en rad specialförfattningar. De viktigaste av dessa är luftfartslagen (1957:297) och luftfartsförordningen (1986:171). En närmare redogörelse för innehållet i dessa båda författningar och övriga lufträttsliga författningar lämnas i avsnitt 6.5.

Karakteristiskt för lufträtten är att den har en utpräglad internationell karaktär. För att flyget ska kunna fylla sin uppgift i den internationella samfärdselns tjänst krävs gemensamma internationella regler. Sådana regler har kontinuerligt utarbetats sedan början av 1900-talet.

Utförningen av den svenska luftfartslagstiftningen är i stor utsträckning beroende av de internationella åtaganden som Sverige har gjort. Mot bakgrund av den stora internationella anslutning vissa konventioner har fått överensstämmelse till stor del de nationella luftfartslagstiftningarna med varandra.

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

Här följer därför en genomgång av det internationella regelverk som Sverige har att följa.

### 6.2 Internationella konventioner

#### 6.2.1 Chicagokonventionen

Chicagokonventionen – konventionen angående internationell civil luftfart – som undertecknades den 7 december 1944 är den centrala konventionen på lufträttens område. Denna konvention, som utgör grunden för det internationella samarbetet inom luftfarten, har i stort sett universell anslutning (i september 2009 hade 190 länder anslutit sig). Sverige ratificerade konventionen i september 1946 (SÖ 1946:2).

Chicagokonventionen består av fyra avdelningar.

Konventionens *första avdelning* – Luftfart – innehåller de egentliga bestämmelserna rörande luftfart. Inledningsvis ges uttryck åt den vedertagna principen att varje stat har full och uteslutande suveränitet över sitt

eget luftterritorium. Vidare finner man de regler som behandlar rätten att flyga över andra fördragsslutande staters territorium. Luftfartyg som inte används i regelbunden internationell trafik får i princip flyga över främmande konventionsstats område utan tillstånd. För regelbunden internationell lufttrafik krävs däremot särskilt tillstånd eller annat bemyndigande av den främmande stat vars territorium ska överflygas. I den första avdelningen återfinns även regler om luftfartygs nationalitet, om åtgärder för underlättande av internationell luftfart, om villkor som med avseende på flygsäkerheten måste vara uppfyllda vad gäller luftfartyg, certifikat för personal som tjänstgör ombord på luftfartyg och inskränkningar beträffande last (farligt gods och krigsmateriel), samt bestämmelser om internationella normer och rekommendationer.

I konventionens *andra avdelning* regleras den Internationella civila luftfartsorganisationen, ICAO (International Civil Aviation Organization). Angående ICAO, se nedan avsnitt 6.4.1.

Den *tredje avdelningen* i konventionen behandlar den internationella lufttrafiken. Här finns regler om bl.a. flygplatser och annan markorganisation. Enligt konventionen har de fördragsslutande staterna rätt att ange de luftfartsleder som trafiken ska följa, och de flygplatser som får användas i internationell trafik.

Konventionens *fjärde avdelning*, som betecknas ”Slutbestämmelser”, innehåller bestämmelser om andra avtal rörande luftfart, om krig och undantagstillstånd och om ratifikationer. Här upptas slutligen olika definitioner.

Till Chicagokonventionen finns ett antal bilagor (på engelska *annex*) som har utfärdats av ICAO.

### 6.2.2 Transitöverenskommelsen

Samtidigt med Chicagokonventionen undertecknades transitöverenskommelsen (International Air Services Transit Agreement, även kallad The Two Freedoms Agreement) och lufttrafiköverenskommelsen (International Air Transport Agreement, även kallad The Five Freedoms Agreement). De godkändes av Sverige i november 1945 (SÖ 1945:3 och 4).

Transit- och lufttrafiköverenskommelserna innehåller bestämmelser om medlemsstaternas rättigheter i förhållande till varandra i fråga om regelbunden internationell lufttrafik. Bakgrunden till överenskommelserna är att ett antal bestämmelser bröts ut ur förslaget till Chicagokonventionen med hänsyn till att de visade sig inte kunna vinna lika allmän anslutning som konventionen i övrigt.

Transitöverenskommelsen innehåller de två första så kallade friheterna; rätten att överflyga annan av konventionen och tilläggsöverenskommelsen bunden stats territorium och rätten att landa för andra än trafikmässiga ändamål i annan av konventionen och överenskommelsen bunden stats område.

Lufttrafiköverenskommelsen omfattar fem friheter, dels samma två friheter som transitöverenskommelsen, vilka utgör de icke-trafikala rättigheterna, dels tre andra friheter av ekonomisk och trafikalkal natur. Den tredje friheten innebär att en stat i förhållande till en annan stat medger

flygföretag hemmahörande i den andra staten rätten att befordra passagerare, gods och post från flygföretagets hemstat till den först nämnda staten. Den fjärde friheten är det spegelvända förhållandet, dvs. rätten för ett flygföretag hemmahörande i en annan stat att befordra passagerare, gods och post från den medgivande staten till flygföretagets hemstat. Den femte friheten är en rätt som en stat ger i förhållande till en annan stat att flygföretag hemmahörande i den sistnämnda staten på flygningar – som ska utgå eller avslutas i flygföretagets hemstat – även får befordra passagerare mellan den medgivande staten och en eller flera andra stater.

Transitöverenskommelsen, med 129 anslutna stater (september 2009), är av stor vikt för den internationella regelbundna luftfarten. Lufttrafiköverenskommelsen har däremot aldrig fått någon egentlig betydelse. Sverige har i april 1982 – med verkan från den 29 april 1983 – sagt upp sin anslutning till lufttrafiköverenskommelsen.

### 6.2.3 Warszawakonventionen

År 1929 avslutades i Warszawa konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, Warszawakonventionen. Sverige tillträdde denna i juni 1937 (SÖ 1937 nr 19). I september 2009 har 152 stater anslutit sig till konventionen.

Konventionen gäller internationella lufttransporter som utförs av ett lufttrafikföretag eller som mot ersättning utförs av någon annan. I konventionen regleras frågan om fraktförarens ansvar för skador på passagerare, resgods och gods. Det finns även bestämmelser om olika transporthandlingar och om avsändarens förfoganderätt över godset. Konventionen innehåller vidare forumbestämmelser och regler om sammansatta transporter.

Warszawakonventionen har ändrats vid ett flertal tillfällen, dock har inte alla ändringar kommit att träda i kraft.

1955 tillkom det s.k. Haagprotokollet, vars viktigaste resultat var att ansvarsbegränsningsbeloppet vid personskada fördubblades. Sverige tillträdde Haagprotokollet år 1963 (SÖ 1963:40). I september 2009 har 137 stater anslutit sig till protokollet. Warszawakonventionen med Haagprotokollets ändringar brukar benämnas Warszawa-Haagsystemet. Den bärande principen är att fraktförarens ansvar är begränsat – om inte uppsåt eller grov oaktsamhet kan styrkas – samtidigt som denne har s.k. presumtionsansvar när det gäller vållande.

I Warszawakonventionen och Haagprotokollet finns inga regler om ansvarets fördelning när en flygtransport helt eller delvis har utförts av någon annan fraktförare än den som har träffat transportavtalet. Detta regleras i stället i den s.k. Guadalajarakonventionen från år 1961. Den utgör ett tillägg till dessa överenskommelser och innehåller bestämmelser om internationell luftbefordran som utförs av någon annan än den avtalsslutande fraktföraren. Konventionen har trätt i kraft och Sverige ratificerade densamma år 1966 (SÖ 1967:39). 86 stater har hittills anslutit sig (september 2009).

Warszawa-Haagsystemet reviderades därefter genom det s.k. Guatemala Cityprotokollet från år 1971. En av de viktigaste förändringarna i detta instrument var att ansvarsbegränsningsbeloppet för

personskada höjdes väsentligt samtidigt som strikt ansvar infördes mot att ansvarsbegränsningsbeloppet inte fick överskridas. Således är begränsningsbeloppet för personskada ca 10 000 USD i Warszawa-konventionen, ca 20 000 USD i Haagprotokollet och ca 100 000 USD i Guatemala Cityprotokollet.

Guatemala Cityprotokollet har inte trätt i kraft och kommer med största sannolikhet aldrig att göra detta. Den ringa anslutningen till detta instrument var huvudanledningen till sammankallandet av en ny konferens i Montreal år 1975 som resulterade i Montrealprotokollen 1–4. Sverige har tillträtt samtliga fyra Montrealprotokoll (SÖ 1978:18, SÖ 1978:19, SÖ 1988:27 och SÖ 1988:28).

Montrealprotokollen 1 och 2 innebär endast formella ändringar av Warszawakonventionen respektive Haagprotokollet. Genom Montrealprotokoll 3 inkorporeras de materiella bestämmelserna i Guatemala Cityprotokollet medan protokoll 4 innebär att Guatemala Cityprotokollets principer för personskada också görs tillämpliga på gods. Dessutom moderniserades dokumentbestämmelserna för godstransporter.

Av Montrealprotokollen har nr 1, 2 och 4 nyligen trätt i kraft medan protokoll nr 3 sannolikt aldrig kommer att göra detta.

Det kan påpekas att mot bakgrund av att konventionsbindningen inom Warszawasystemet är olikformig, blir skilda regler aktuella i förhållande till olika länder alltefter ländernas bundenhet av de olika överenskommelserna.

Frågan om en modernisering av konventionssystemet och eventuella provisoriska, världsomspännande eller regionala, tvingande eller frivilliga förändringar av ansvarsbestämmelserna har ständigt varit aktuell sedan 1960-talet. I detta sammanhang kan nämnas den s.k. Londonöverenskommelsen från år 1974 om en provisorisk höjning av ansvarsbeloppen för flygföretagen i respektive land. Sverige deltog i denna överenskommelse (se prop. 1975/76:54). Behovet av ersättningsregler anpassade till ett modernt synsätt har vidare lett till olika initiativ bl.a. inom ramarna för EU, ECAC och den internationella flygbolagsorganisationen IATA.

Dessa initiativ har påskyndat och även i sak påverkat arbetet med en genomgripande modernisering och konsolidering av det globala konventionssystemet.

#### **6.2.4 Montrealkonventionen 1999**

Vid mitten av 1990-talet inleddes ett arbete inom ICAO i syfte att ersätta det s.k. Warszawasystemet med en ny konvention. Resultatet av detta arbete är 1999 års konvention om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen), som formellt trädde i kraft i november 2003.

Montrealkonventionen kan sägas innebära såväl en konsolidering som en modernisering av den civilrättsliga internationella regleringen av lufttransporter. Den innebär en konsolidering i den meningen att samtliga de frågor som regleras av de olika instrumenten i Warszawasystemet regleras av konventionen. Moderniseringen består främst i att reglerna för ersättning vid personskada fått ett innehåll som motsvarar det

moderna samhällets krav. Men även i andra avseenden har regleringen givits ett mer tidsenligt innehåll.

Konventionen består av en inledning och sju kapitel.

I första kapitlet regleras konventionens allmänna tillämpningsområde och i vilken utsträckning den är tillämplig på transporter som utförs av stater och andra offentliga organ samt på posttransporter.

Andra kapitlet behandlar vilken dokumentation som ska förekomma vid lufttransporter av passagerare, bagage och gods. Det reglerar också parternas inbördes skyldigheter vid godsfrakt med bestämmelser om bland annat stoppningsrätt och utlämnande av gods.

I tredje kapitlet finns bestämmelser om transportörens skadeståndsansvar och om ersättnings storlek. I kapitlet finns bland annat bestämmelser om förutsättningarna för ansvar och begränsningar av ersättningsbeloppens storlek. Det finns också bestämmelser om jämkning av ersättningen, förskottsbetalning, behörig domstol, skiljeförfarande och preskription.

Det fjärde kapitlet innehåller enbart en bestämmelse, vilken avser kombinerade transporter, dvs. transporter som sker delvis med luftfartyg, delvis med annat transportmedel.

Det femte kapitlet innehåller regler för lufttransporter som utförs av någon annan än den avtalsslutande transportören. I kapitlet regleras förhållandet mellan, på ena sidan, den avtalsslutande och den faktiske transportören och, på andra sidan, passageraren eller avsändaren/mottagaren av gods.

I sjätte kapitlet behandlas bland annat frågor om transportörers ansvarsförsäkring och transporter under extraordinära förhållanden.

Sverige har tillträtt Montrealkonventionen, som har införlivats med svensk rätt genom bl.a. ändringar i 9 kap. luftfartslagen (se avsnitt 6.5.1).

EU har anslutit sig till konventionen, vilket bl.a. har föranlett ändringar i rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretagens skadeståndsansvar vid olyckor.

Det ska nämnas att de beloppsgränser som gäller enligt artiklarna 21 och 22 i Montrealkonventionen nyligen har höjts med tillämpning av artikel 24 i konventionen. Ändringen ges till kända i Svensk författningssamling.

## 6.2.5 Genèvekonventionen

Frågan om internationellt erkännande av rätt till luftfartyg blev tidigt föremål för uppmärksamhet. Arbetet med att utarbeta en överenskommelse på detta område påbörjades redan år 1925. Detta slutfördes av ICAO i juni 1948, då en konvention, den s.k. inskrivningskonventionen eller Genèvekonventionen, undertecknades i Genève. Denna konvention tillträdde av Sverige år 1955 (SÖ 1955:36). 89 stater har anslutit sig till den.

Genèvekonventionen innehåller i huvudsak s.k. kollisionssnormer. I konventionen regleras främst frågan om vilka rättigheter i ett luftfartyg som konventionsstaterna ska erkänna. Dessa är äganderätt, optionsrätt, nyttjanderätt på minst sex månader och hypotek eller liknande rättigheter till säkerhet för en fordran. Varje sådan rättighet ska erkännas om den har

tillkommit enligt lagen i den stat där fartyget var registrerat när rättigheten tillkom och om rättigheten har skrivits in i en inskrivningsbok i den stat där fartyget är registrerat. De rättigheter som erkänns har bästa rätt i luftfartyget efter de s.k. luftpanträtterna. De luftpanträtter som erkänns enligt konventionen är panträtt för fordran på bärgarlön och för extraordinära kostnader vid bevarandet av fartyget. I konventionen finns vidare bestämmelser om exekutiv försäljning av luftfartyg och om möjligheten att förändra ett luftfartygs nationalitet om fartyget besväras av inskrivna rättigheter.

### **6.2.6 Romkonventionen**

I maj 1933 avslutades i Rom konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg. Denna konvention, den s.k. Romkonventionen, behandlar bl.a. förutsättningarna för att luftfartyg ska kunna beläggas med kvarstad. Sverige har tillträtt denna konvention (SÖ 1939:14). Drygt 30 stater har anslutit sig till den.

### **6.2.7 Tokyokonventionen**

Konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, den s.k. Tokyokonventionen, undertecknades i september 1963. Sverige tillträdde konventionen i december 1966 (SÖ 1967:40). Till denna konvention har 185 stater anslutit sig. Den är tillämplig på straffbelagda handlingar men också på andra handlingar som kan äventyra ett luftfartygs säkerhet eller säkerheten ombord m.m. Den avser dock i princip inte politiska brott. En förutsättning för att konventionen ska vara tillämplig är att handlingen begås ombord på ett luftfartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat. Konventionens jurisdiktionsbestämmelser innebär att registreringsstaten har jurisdiktionsrätt över de handlingar som begås ombord och att medlemsstaterna har skyldighet att se till att de kan utöva den rätten. Konventionen medför dock ingen inskränkning i staternas rätt att utöva jurisdiktion med stöd av nationell lag. I konventionen finns bestämmelser om vilka befogenheter befälhavaren och de övriga besättningsmedlemmarna har när någon ombord begår brott. Slutligen innehåller konventionen vissa regler om de fördragsslutande staternas skyldigheter vid flygplanskapningar.

### **6.2.8 Haagkonventionen**

Flygplanskapningarna kom under slutet av 1960-talet att bli ett allt större problem. På en diplomatisk konferens i Haag antogs i december 1970 en konvention för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, den s.k. Haagkonventionen. Sverige ratificerade konventionen i maj 1971 (SÖ 1971:17). 184 stater har anslutit sig till den. Genom konventionen förbinder sig konventionsstaterna att belägga kapningsbrott med stränga straff. Vidare finns regler bl.a. om konventionens tillämpningsområde, om åtalsrätt och domsrätt samt om utlämning för kapningsbrott.

Rörande luftfartens säkerhet föreligger ytterligare en konvention, nämligen den i Montreal i september 1971 undertecknade konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, den s.k. Montrealkonventionen. Denna ratificerades av Sverige i juni 1973 (SÖ 1973:48). Till konventionen har 187 stater anslutit sig. Konventionen behandlar sabotagebrott som begås ombord på eller är riktade mot luftfartyg under flygning. De stater som tillträder konventionen förbinder sig därigenom att belägga sådana brott med stränga straff. Konventionen innehåller i övrigt regler som i stor utsträckning överensstämmer med Haagkonventionen.

Till Montrealkonventionen finns ett tilläggsprotokoll från år 1988 som rör bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används i internationell civil luftfart. Tilläggsprotokollet ratificerades av Sverige år 1990 (SÖ 1990:16). 168 stater har tillträtt tilläggsprotokollet.

## 6.2.10 Den multilaterala överenskommelsen om kommersiella rättigheter i icke regelbunden luftfart i Europa

Sverige ratificerade i juli 1957 (SÖ 1959:75) den multilaterala överenskommelsen om kommersiella rättigheter i icke regelbunden luftfart i Europa. Överenskommelsen innebär att de fördragsslutande staterna tillförsäkras ytterligare rättigheter för kommersiella luftfartyg i icke regelbunden internationell trafik utöver de rättigheter som följer av Chicagokonventionen. Överenskommelsen är öppen för undertecknande av de stater som är medlemmar av ECAC (angående ECAC, se avsnitt 6.4.2). Den är tillämplig på civila luftfartyg som är registrerade i en medlemsstat och som brukas av medborgare i en fördragsslutande stat under förutsättning att detta sker med de nationella myndigheternas godkännande. Luftfartygen försäkras tillträde till de fördragsslutande staternas territorier vid vissa angivna former av transporter eller flygningar.

Konventionen, som i huvudsak har tillträtts av EU/EES-stater, har fått en minskad betydelse då trafikrättighetsfrågor för nämnda stater numera regleras av mera långtgående bestämmelser i unionsrätten.

## 6.2.11 Eurocontrolkonventionen och den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter

Genom Eurocontrolkonventionen som ingicks den 13 december 1960 och trädde i kraft den 1 mars 1963 tillskapades en ”Europeisk organisation för luftfartens säkerhet” (Eurocontrol).

Konventionen som hade en giltighetstid på 20 år blev föremål för omfattande ändringar år 1981. Ändringsprotokollet, daterat den 12 februari 1981, trädde i kraft den 1 januari 1986 och konventionen i den ändrade lydelsen fick sin giltighetstid förlängd med 20 år från detta datum med automatisk förlängning fem år i taget om den inte sägs upp. Tillträde till Eurocontrolkonventionen medför automatiskt tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter som ingicks



den 12 februari 1981. För närvarande är samma länder parter i båda dessa avtal. Ett omfattande arbete med att revidera Eurocontrolkonventionen inleddes år 1993 och den 27 juni 1997 undertecknades ett ändringsprotokoll vid en diplomatisk konferens i Bryssel. Vid samma tillfälle undertecknades ett tilläggsprotokoll enligt vilket den multilaterala överenskommelsen ska upphöra att gälla och ersättas av bilaga IV till den reviderade konventionen. Dessa båda protokoll har ännu inte trätt i kraft.

Sverige är medlem i Eurocontrol sedan den 1 december 1995 (SÖ 1995:81, se även prop. 1993/94:104) och har tillträtt den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter (SÖ 1995:82). Sammanlagt har 38 stater tillträtt Eurocontrolkonventionen och den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter.

Ursprungligen var det främsta syftet med Eurocontrol att tillskapa en organisation som skulle sköta flygtrafikledningstjänsten för såväl militär som civil flygtrafik i medlemsstaternas övre luftrum. Det visade sig emellertid att medlemsstaterna, trots betydande påtryckningar från såväl Europaparlamentet som Europeiska kommissionen, i mycket begränsad omfattning var beredda att överlåta kontrollen av sina luftrum till Eurocontrol. Organisationen kom därför att utöva flygtrafikledningstjänst endast i ett begränsat område i det övre luftrummet över Benelux-staterna och delar av dåvarande Västtyskland samt över Irland. Som en följd härav ändrade medlemsstaterna Eurocontrolkonventionen 1981 och den ursprungliga tanken att organisationen skulle utöva operativ trafikledning övergavs i praktiken. Eurocontrol kom nu i stället att definieras som ett planeringsorgan och planerings- och utvecklingsfrågor fick en framskjuten plats i verksamheten. Eurocontrol handhar efter konventionsändringen endast flygtrafikledningstjänsten inom det övre luftrummet av norra delen av det tidigare Västtyskland och Benelux-staterna. Eurocontrols främsta uppgift är att värna om flygsäkerheten och detta görs bl.a. genom att Eurocontrol har till uppgift att få till stånd en harmonisering och integrering av medlemsstaternas flygtrafiklednings-system. Den reviderade Eurocontrolkonventionen beskrivs närmare i prop. 2003/04:67.

Förutom dessa uppgifter handhar Eurocontrol hanteringen av undervägsavgifter. Undervägsavgift, eller ”en route”-avgift som är den internationella beteckningen, är den avgift som tas ut för utnyttjande av den flygtrafik tjänst och de navigeringshjälpmedel och andra hjälpmedel som den överflugna staten tillhandahåller inom sitt flyginformationsområde, dvs. det luftrum inom vilket man svarar för flygtrafik tjänsten. Avgiften omfattar den tjänst som tillhandahålls ”underväg”, dvs. under hela flygningen bortsett från start och landning samt ut- och inflygning.

Vid en diplomatisk konferens i Bryssel den 8 oktober 2002 undertecknades ett ändringsprotokoll till den reviderade Eurocontrolkonventionen genom vilket EU blir medlem i Eurocontrol. Den reviderade konventionen och tilläggsprotokollet har ännu inte trätt i kraft, men vissa av bestämmelserna tillämpas redan provisoriskt.

År 1951 ingick Sverige, Danmark och Norge ett avtal rörande samarbete på luftfartens område (SÖ 1952:44). Genom detta avtal enades de tre länderna om att deras luftfartsmyndigheter skulle samarbeta i utövandet av den kontroll över SAS lufttrafik som är nödvändig enligt gällande lagar, trafiktillstånd och internationella bestämmelser. Närmare bestämmelser rörande formerna för samarbetet ska, såvitt möjligt efter enhetliga linjer, fastställas av de tre regeringarna. Avtalet, som även innehåller vissa bestämmelser om registrering av luftfartyg, luftfarts-certifikat, in- och utförsel av flygmateriel och förhållanden vid krigs- eller beredskapstillstånd, kunde enligt sin ursprungliga lydelse efter den 1 oktober 1974 sägas upp av envar av de fördragsslutande parterna med 12 månaders varsel. Genom tilläggsprotokoll år 1959 (SÖ 1959:42), år 1976 (SÖ 1977:40), år 1989 (SÖ 1989:74) och senast år 2000 (SÖ 2000:49) har avtalets giltighetstid utsträckts. Enligt det senaste tilläggsprotokollet kan avtalet sägas upp först efter den 1 oktober 2019.

## 6.3 EU

### 6.3.1 EU:s transportpolitik och luftfarten

Av artikel 3.1 f i EG-fördraget framgick att gemenskapens verksamhet ska omfatta en gemensam politik på transportområdet. I fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF) framgår av artikel 4.1 g att unionen ska ha delad befogenhet med medlemsstaterna på huvudområdet Transport. I kapitel 3 som behandlar tjänster har det tagits in ett särskilt stadgande, artikel 58.1, som föreskriver att fri rörlighet för tjänster på transportområdet ska regleras av bestämmelserna i en särskild avdelning angående transporter. Denna avdelning VI utgörs av artiklarna 90–100 i FEUF. Att det finns en särskild avdelning avseende transportområdet innebär inte att fördraget i övrigt inte skulle äga tillämpning inom transportsektorn, utan endast att transportfrågornas särskilda natur har krävt vissa särlösningar.

I artikel 90 i FEUF stadgas att fördragens mål ska uppnås inom ramen för en gemensam transportpolitik. Efter den tredje övergångsperiodens slut, dvs. vid utgången av år 1969, skulle fördragets mål ha varit genomförda och på transportområdet således inom ramen för en gemensam transportpolitik. När övergångsperioden löpte ut hade emellertid inte fördragsmålet om en gemensam transportpolitik förverkligats. Kommissionen fortsatte att lämna rådet förslag till lagstiftning på transportområdet, vilket syftade till att en gemensam transportpolitik så småningom skulle etableras mellan medlemsländerna. Rådet var dock inte berett att anta något sammanhängande transportpolitiskt program, utan nöjde sig med att endast anta vissa författningar inom delområden där det bedömdes som särskilt önskvärt att harmonisering kom till stånd mellan medlemsländernas transportlagstiftningar. I början av 1980-talet ansåg Europaparlamentet att rådet borde ställas till ansvar för sin underlåtenhet att införa en gemensam transportpolitik. Europaparlamentet stämde därför rådet inför EU-domstolen och i ett uppmärksammat

avgörande år 1985 (mål 13/83, Europaparlamentet mot Europeiska gemenskapernas råd, REG 1985, s. 1513) fann domstolen att rådet hade gjort sig skyldigt till fördragsbrott. Rådet hade inte fullgjort sina förpliktelser genom att det inte hade sett till att den fria rörligheten för internationella transporter förverkligats och att villkor inte hade fastställts som gav transportförelare rätt att verka i andra medlemsstater. Ungefär samtidigt med detta avgörande lade kommissionen fram sin vitbok om förverkligandet av den inre marknaden. Rådet har därefter antagit ett antal mycket betydelsefulla förordningar och direktiv på transportområdet som lett till betydande avregleringar.

Det var länge föremål för tvekan om luftfarten liksom sjöfarten föll under bestämmelserna i EG-fördraget. Orsaken härtill var artikel 80.2 i EG-fördraget där det sades att det tillkommer rådet att med kvalificerad majoritet bestämma vilka regler som ska gälla för dessa båda transportmedel. Rådet kunde trots upprepade förslag från kommissionen inte förmå sig att fatta något sådant beslut. För att få klarhet stämde kommissionen därför rådet inför EG-domstolen, som år 1974 (mål 167/73 Kommissionen mot Frankrike, REG 1974, s. 359) förklarade dels att EG-fördragets allmänna bestämmelser ska gälla i den mån inte särregler finns angivna i fördraget, dels att reglerna i det särskilda transportkapitlet inte ska tillämpas för luftfart och sjöfart, så länge rådet inte har beslutat annat, och att luftfart och sjöfart därmed faller under de allmänna fördragsreglerna. Innebörden av detta avgörande var att de allmänna reglerna om etableringsrätt, den fria cirkulationen av varor, arbetskraft, tjänster osv. också ska tillämpas på luftfart.

År 1986 kom det ännu ett viktigt avgörande från EU-domstolen, vanligen kallat *Nouvelles Frontières* (målen 209-213/84 *Ministère Public* mot *Asjes*, REG 1986, s. 1425), där det uttalades att EG-fördragets allmänna konkurrensregler var tillämpliga på luftfartsområdet samt att de också kunde tillämpas direkt av de nationella domstolarna.

Dessa båda avgöranden lade grunden för den framtida gemensamma luftfartspolitikerna inom EU. Denna politik har gått ut på att avreglera luftfarten inom unionen och att stärka konkurrensen, vilket har skett genom antagandet av tre s.k. åtgärdspaket.

Det första paketet antogs i december 1987 och innehöll rådets direktiv 87/601/EEG om prissättningen för tidtabellsenliga flygningar mellan medlemsstaterna, rådets beslut 87/602/EEG om kapacitet och marknads-tillträde, samt rådets förordningar (EEG) nr 3975/1987 och 3976/1987 om tillämpningen av EG:s konkurrensregler på företag och vissa kategorier av avtal och samordnade förfaranden inom luftfartssektorn.

Den andra etappen i avregleringen av luftfarten inom EG inleddes i juli 1990, då rådet antog det andra paketet som bestod av förordning (EEG) nr 2342/1990 om biljettpriser för regelbunden luftfart, vilken ersatte direktiv 87/601/EEG, förordning (EEG) nr 2343/1990 om lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer i regelbunden trafik inom gemenskapen m.m., vilken ersatte beslut 87/602/EEG, och förordning (EEG) nr 2344/1990 om ändring av tidigare lämnat bemyndigande för kommissionen att utfärda gruppundantag. Strax därefter liberaliserades också reglerna om flygfrakt genom rådets förordning (EEG) nr 294/1991 om bedrivande av flygfraktrafik mellan medlemsstater. Prissättningen blev helt fri och marknadstillträdesreglerna förenklades.

Det tredje och sista luftfartspaketet kom i juni 1992 då rådet antog förordning (EEG) nr 2407/1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, förordning (EEG) nr 2408/1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen samt förordning (EEG) nr 2409/1992 om biljettpreiser och tariffer för lufttrafik.

I den första av dessa tre förordningar föreskrevs kraven för utfärdande och upprätthållande av operativa licenser för de lufttrafikföretag som är etablerade i unionen. Den andra förordningen rörande marknadstillträde föreskrev att unionens flygbolag från den 1 januari 1993 hade rätt att utan andra än i förordningen angivna begränsningar fritt bedriva trafik mellan unionens alla flygplatser i den mån de var öppna för civil trafik. Före den 1 april 1997 var dock inte medlemsstaterna skyldiga att medge lufttrafikföretag från andra EG-stater rätten att flyga rena inrikeslinjer (s.k. cabotage). Den s.k. prisförordningen innebar i princip att prissättningen för flygtransporter inom unionen skulle vara fri. Myndigheterna kunde dock ingripa mot överprissättning eller uppenbart osund pris konkurrens. Samtliga dessa nu nämnda tre förordningar har från och med den 1 november 2008 ersatts av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen. I den nya förordningen har man fört över de flesta väsentliga regler från de tre förordningarna, tagit bort ett antal bestämmelser som reglerade övergångsfrågor, samt justerat bestämmelserna på några punkter.

Därutöver har rådet antagit förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (s.k. slots), vilken huvudsakligen är baserad på frivilliga riktlinjer från luftfartsorganisationen IATA.

Dessutom har även antagits en rad andra rättsakter rörande den civila luftfarten. Genom förordning (EEG) nr 2299/1989 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem, som ändrats genom förordning (EEG) nr 3089/1993, har det införts en tvingande uppförandekod som är tillämplig på datoriserade bokningssystem i den utsträckning de omfattar lufttransportprodukter som erbjuds eller används inom unionens territorium. Från den 29 mars 2009 träder Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 80/2009 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 2299/89 i kraft och ersätter de tidigare omnämnda rättsakterna. Vidare har det antagits direktiv om begränsning av buller från civila flygplan (se bl.a. direktiv 1992/14/EEG). Rådet har också antagit förordning (EEG) nr 3922/1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart. För att bl.a. underlätta rörligheten för förarkabinpersonal inom unionen har rådet antagit ett direktiv (1991/670/EG) om ömsesidigt godkännande av certifikat för personal med funktioner inom den civila luftfarten. Rådet har även antagit gemensamma regler för haveriundersökningar, vilka återfinns i direktiv 1994/56/EG om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart.

För att göra det möjligt för tredje man att få tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom unionen har rådet antagit ett direktiv

(97/67/EG) rörande detta. Vidare har rådet i avvaktan på den revidering av Warszawa-Haagsystemet som pågår funnit det lämpligt att genom förordning (EG) nr 2027/1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor stärka passagerarskyddet på så sätt att för EG-lufttrafikföretagen har ett obegränsat ansvar införts för passagerarskador med strikt ansvar för fraktföraren upp till ett ersättningsbelopp om 100 000 SDR. Det bör observeras att EU-förordningen även är direkt tillämplig på inrikes luftfart.

### *Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, EASA*

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (EGT L 240, 7.9.2002, s. 1, Celex 32002R1592) (EASA-förordningen), senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 334/2007 (EUT L 88, 29.3.2007, s. 39, Celex 32007R0334), infördes gemensamma regler för den civila luftfarten. Genom förordningen inrättades vidare Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA).

Det främsta målet med förordningen är att införa och upprätthålla en hög, enhetlig nivå när det gäller luftfartssäkerhet i Europa. Förordningen syftar också till att säkerställa en hög, enhetlig miljöskyddsnivå, att underlätta den fria rörligheten för varor, personer och tjänster, att främja kostnadseffektiviteten i reglerings- och certifieringsprocessen och att undvika dubbelarbete på nationell och europeisk nivå, att bistå medlemsstaterna när de ska fullgöra sina åtaganden i enlighet med Chicago-konventionen och att lyfta fram unionens sätt att se på den civila luftfartssäkerheten.

Inom förordningens tillämpningsområde har EASA, som inledde sin verksamhet den 28 september 2003, särskilt ansvar för att

- bistå kommissionen i lagstiftningsarbetet,
- bistå kommissionen vid genomförandet av standardiseringsinspektioner hos alla unionens nationella myndigheter för säkerhet inom den civila luftfarten,
- bistå unionen och medlemsstaterna i relationerna till tredje länder,
- hjälpa medlemsstaterna att uppfylla sina internationella åtaganden,
- utfärda certifieringsspecifikationer och vägledningar.
- utfärda certifikat och kompletterande typcertifikat för produkter, delar och anordningar och att säkerställa en fortlöpande luftvärdighet för dessa, och
- utfärda och säkerställa fortlöpande översyn av certifikat till konstruktions-, tillverknings- och underhållsorganisationer som finns utanför medlemsstaternas territorium, och till konstruktionsorganisationer inom en medlemsstat, samt till produktionsorganisationer om den berörda medlemsstaten begär detta.

De nationella myndigheterna för säkerhet inom den civila luftfarten bibehåller uppgiften att utfärda enskilda certifikat för luftvärdighet och certifikat till organisationer och personal (bortsett från konstruktionsorganisationer) baserade i det egna landet, men i enlighet med gemen-

samma regler och med skyldighet att godta standardiseringsinspektioner från EASA.

EASA:s ansvar på flygsäkerhetsområdet kommer successivt att utökas. Som en konsekvens av att byråns verksamhet ökar i omfattning kommer samarbetet genom JAA efter hand att avta (jfr avsnitt 6.4.3).

Kommissionen har med stöd av EASA-förordningen utfärdat ett antal rättsakter.

En ny, reviderad EASA-förordning antogs under 2008. Den ska ha trätt i kraft helt och hållet senast den 8 april 2012.

### *Luftfartsskydd*

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten (EGT L 355, 30.12.2002, s. 1, Celex 32002R2320), som ändrats genom förordning (EG) nr 849/2004 (EUT L 158, 30.4.2004, s. 1, Celex 32004R0849), tillkom mot bakgrund av händelserna i USA den 11 september 2001. Huvudsyftet är att införa och genomföra lämpliga unionsåtgärder för att förhindra olagliga handlingar mot den civila luftfarten. Förordningens regler gäller på alla flygplatser som ligger på de territorier i medlemsstaterna som omfattas av fördraget.

En ny förordning om luftfartsskydd har antagits under 2008. Den ska ersätta förordning (EG) nr 2320/2002 och ha trätt i kraft helt och hållet senast den 29 april 2010.

### *Det gemensamma europeiska luftrummet*

Det gemensamma europeiska luftrummet har tillskapats av ett paket som består av

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 1, Celex 32004R0549),

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10, Celex 32004R0550),

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 20, Celex 32004R0551), och

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 26, Celex 32004R0552).

Tillsammans syftar förordningarna till att öka effektiviteten och säkerheten i unionens flygtrafiksystem. Detta sker bl.a. genom en mer rationell indelning av luftrummet, s.k. funktionella luftrumsblock. Vidare ska medlemsstaterna förbättra samarbetet mellan civila och militära myndigheter för att nå en mer flexibel användning av luftrummet. Det

skapas även gemensamma regler för tillhandahållande av flygtrafik-tjänster och ett mer genomskådligt system för avgiftssättning. Slutligen sker en teknisk harmonisering av system och komponenter som används i flygtrafikledningen. Efter ikraftträdandet den 20 april 2004 har arbetet med genomförandet av förordningarnas målsättningar påbörjats. Detta sker huvudsakligen genom att Eurocontrol får mandat från kommissionen att utarbeta förslag till genomförandebestämmelser. Eurocontrol har en bred teknisk kompetens och etablerade rutiner för samråd med berörda parter.

### *Open skies-målen*

EU-domstolen meddelade den 5 november 2002 dom i de s.k. open skies-målen mot Sverige (mål C-468/98) och sju andra medlemsstater. Enligt domstolen stred Sveriges bilaterala luftfartsavtal med USA, det s.k. open skies-avtalet, på vissa punkter mot unionsrätten. Det gällde framför allt avtalets s.k. nationalitetsklausul, som bara tillät flygbolag ägda och kontrollerade av svenska eller amerikanska intressen att flyga enligt avtalet. Även när det gällde reglering av frågor som rörde prissättning och datoriserade bokningssystem hade Sverige enligt domstolen överskridit sina befogenheter.

Kommissionen har fått ett generellt mandat att förhandla med tredje länder om frågor där det föreligger exklusiv unionskompetens. År 2003 fick kommissionen mandat att förhandla med USA i syfte att skapa ett öppet luftfartsområde med bl.a. fritt marknadstillträde och fri prissättning. Ett luftfartsavtal mellan EU och USA undertecknades den 30 april 2007. Avtalet har inte trätt i kraft men parterna är överens om att tillämpa det från och med den 30 mars 2008. Avtalet har publicerats i EUT L 134, 25.5.2007, s. 1.

För att säkerställa ett harmoniserat agerande har Europaparlamentet och rådet antagit förordning (EG) nr 847/2004 av den 29 april 2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje länder (EUT L 157, 30.4.2004, s. 7, Celex 32004R0847, rättad genom EUT L 195, 2.6.2004, s. 3, Celex 32004R0847R[01] och EUT L 204, 4.8.2007, s. 27, Celex 32004R0847R[02]). Förordningen innehåller bestämmelser om under vilka förutsättningar en medlemsstat får inleda förhandlingar med ett tredje land rörande luftfartsavtal eller ingå ett sådant avtal. Enligt förordningen ska alla EG-lufttrafikföretag som är etablerade i en medlemsstat behandlas lika och när en medlemsstat fördelar begränsade trafikrättigheter ska detta ske bland samtliga behöriga flygbolag enligt ett icke-diskriminerande och gomblickbart förfarande.

### *Avtal mellan Europeiska unionen och andra stater*

För att ytterligare förbättra flygsäkerheten har EU ingått avtal på flygsäkerhetsområdet med dess medlemsstater och andra länder.

Avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, EES, innefattar luftfart, och de rättsakter som antas inom EU efter avtalets ingående tas

in i avtalet fortlöpande efter beslut av den gemensamma EES-kommittén. EES-avtalet binder utöver EU-staterna Island, Liechtenstein och Norge.

Den 16 oktober 2006 ingick EU ett avtal med dess medlemsstater samt Albanien, Bosnien och Hercegovina, Bulgarien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Island, Kroatien, Montenegro, Norge, Rumänien, Serbien och FN:s övergångsförvaltning i Kosovo om ett gemensamt europeiskt luftrum. Avtalet har publicerats i EUT (EUT L 285, 16.10.2006, s. 1). Avtalet träder i kraft när samtliga har ratificerat det, men får tillämpas provisoriskt dessförinnan under vissa villkor. I avtalet ingår ett antal EU-rättsakter, men inte alla på luftfartsområdet.

Med Marocko har ett snarlikt avtal skrivits under den 12 december 2006. Det innefattar också ett antal EU-rättsakter på luftfartens område. Det överensstämmer dock inte helt med nyssnämnda avtal. Detta avtal har ännu inte publicerats i EUT.

EES-staterna Norge och Island är parter i avtalet av den 16 oktober 2006, men inte Schweiz.

Med Schweiz finns ett speciellt avtal på sju verksamhetsområden, bl.a. luftfart. Det avtalet omfattar i dag såväl EU-förordningar som EU-direktiv. Avtalet och de i detta sammanhang relevanta ändringarna i bilagan till avtalet finns publicerade i EGT respektive EUT (EGT L 114, 30.4.2002, s. 1, EUT L 347, 30.12.2005, s. 91, EUT L 298, 27.10.2006, s. 23, EUT L 298, 27.10.2006, s. 25, EUT L 318, 17.11.2006, s. 31, EUT L 34, 8.2.2008, s. 19, EUT L 127, 15.5.2008, s. 58 och EUT L 40, 11.2.2009, s. 38).

Samtliga nu omnämnda avtal är av dynamisk typ som på ett förhållandevis enkelt sätt kan utökas till att omfatta annan unionslagstiftning.

### 6.3.2 EU-rättsakter inom området civil luftfart

I detta avsnitt ges i kronologisk ordning en kortfattad beskrivning av de EU-rättsakter som finns inom området civil luftfart. Icke bindande rättsakter samt beslut av kommissionen som rör tillämpningen av vissa förordningar har inte tagits med.

#### **Rådets beslut 80/50/EEG av den 20 december 1979 om att införa ett samrådsförfarande om förbindelserna mellan medlemsstater och tredje land på lufttransportområdet och om aktioner på detta område i internationella organisationer (EGT L 18, 24.1.1980, s. 24, Celex 31980D0050)**

Enligt detta beslut ska medlemsstaterna och kommissionen på begäran av en medlemsstat eller kommissionen samråda med varandra om

- lufttransportfrågor som behandlas i internationella organisationer, och
- olika aspekter av den utveckling som har ägt rum i förbindelserna mellan medlemsstater och tredje land på lufttransportområdet och om hur de på detta område ingångna bilaterala eller multilaterala avtalen fungerar på de viktigaste punkterna.



I beslutet beskrivs närmare vad som är syftet med samrådsförfarandet Prop. 2009/10:95 och hur det går till.

**Rådets förordning (EEG) nr 3975/87 av den 14 december 1987 om förfarandet för tillämpning av konkurrensreglerna på företag inom luftfartssektorn (EGT L 374, 31.12.1987, s. 1, Celex 31987R3975), senast ändrad genom rådets förordning (EEG) nr 2410/92 (EGT L 240, 24.8.1992, s. 18, Celex 31992R2410)**

Genom denna förordning fastställs utförliga regler för tillämpningen av artikel 85 och 86 i EG-fördraget på lufttransporttjänster. Den är till största delen upphävd och ersatt av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 411/2004. Numera är det bara artikel 6.3 som fortfarande gäller för beslut som antagits enligt artikel 81.3 i fördraget före visst datum och fram till dess ett sådant beslut upphör att gälla.

**Rådets förordning (EEG) nr 3976/87 av den 14 december 1987 om tillämpningen av artikel 85.3 i fördraget på vissa kategorier av avtal och samordnade förfaranden inom luftfartssektorn (EGT L 374, 31.12.1987, s. 9, Celex 31987R3976), senast ändrad genom rådets förordning (EG) nr 411/2004 (EUT L 68, 6.3.2004, s. 1, Celex 32004R0411)**

Enligt denna förordning får kommissionen ett bemyndigande att utfärda gruppundantagsförordningar inom luftfartssektorn. En kodifierad version har tagits fram genom rådets förordning (EG) nr 487/2009 av den 25 maj 2009 om tillämpningen av artikel 81.3 i fördraget på vissa kategorier av avtal och samordnade förfaranden inom luftfartssektorn (EUT L 148, 11.6.2009, s. 1, Celex 32009R0487).

**Rådets direktiv 89/629/EEG av den 4 december 1989 om begränsning av buller från civila jetmotordrivna underljudsflygplan (EGT L 363, 13.12.1989, s. 27, Celex 31989L0629)**

Enligt detta direktiv ska medlemsstaterna säkerställa att från den 1 november 1990 civila jetmotordrivna underljudsflygplan som registreras inom deras territorier inte får användas inom deras territorier eller inom en annan medlemsstats territorium om de inte beviljats miljövärdebevis enligt normer som minst motsvarar normerna i volym I, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till Chicagokonventionen. Direktivet gäller inte för flygplan med en startmassa på högst 34 000 kg och med en kapacitet på högst 19 platser.

**Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang (EGT L 158, 23.6.1990, s. 59, Celex 31999L0314)**

Direktivet innehåller regler som syftar till att inbördes närma medlemsstaternas lagstiftning rörande paketresor. Reglerna är huvudsakligen inriktade på konsumentskydd.

Direktivet är genomfört i Sverige huvudsakligen genom lagen Prop. 2009/10:95 (1992:1672) om paketresor.

**Rådets förordning (EEG) nr 2343/90 av den 24 juli 1990 om lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer i regelbunden lufttrafik inom gemenskapen och om delning av passagerarkapaciteten mellan lufttrafikföretag i regelbunden lufttrafik mellan medlemsstaterna (EGT L 217, 11.8.1990, s. 8, Celex 31990R2343)**

Med undantag av artikel 2 e ii och bilaga 1 har denna förordning upphävts genom förordning (EEG) nr 2408/92 (marknadstillträdesförordningen).

Artikel 2 e ii innehåller en definition av begreppet gemenskapens lufttrafikföretag med följande innehåll: Ett lufttrafikföretag som antingen har sin centrala administration och sitt huvudkontor inom gemenskapen och har bedrivit regelbunden lufttrafik eller utfört icke regelbundna flygningar inom gemenskapen under de närmaste tolv månaderna före antagandet av denna förordning, eller har bedrivit regelbunden lufttrafik mellan medlemsstater med tredje och fjärde frihetsrättigheterna under de närmaste tolv månaderna före antagandet av denna förordning.

I bilaga 1 till förordningen finns en uppräkningslista av några lufttrafikföretag som ska anses motsvara dessa kriterier. I denna bilaga nämns SAS, Britannia Airways och Monarch Airlines.

**Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart (EGT L 373, 31.12.1991, s. 4, Celex 31991R3922), senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 859/2008 (EUT L 254, 20.9.2008, s. 1, Celex 32008R0859)**

De gemensamma luftfartsmyndigheterna JAA (Joint Aviation Authorities), som är ett organ associerat till ECAC (European Civil Aviation Conference), har utarbetat avtal för samarbete vid utveckling och genomförande av gemensamma luftfartsbestämmelser JAR (Joint Aviation Requirements) på alla områden som berör flygsäkerheten. Angående ECAC, JAA och JAR se vidare nedan, avsnitt 6.4.2 och 6.4.3. Enligt den gemensamma transportpolitiken bör tekniska krav och administrativa förfaranden som berör flygsäkerheten harmoniseras på grundval av JAA:s JAR-regler. Det har därför ansetts lämpligt att kommissionen ges befogenhet att med bistånd av en kommitté av experter, som utses av medlemsstaterna, göra de ändringar som utvecklats av JAA beträffande de gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden som antagits av rådet.

Efter ett antal ändringar av förordningen finns i dag bara en bilaga till förordningen kvar (bilaga 3). Den bilagan återger en omfattande reglering av tekniska krav och administrativa förfaranden för kommersiella flygtransporter, vilka ursprungligen betecknades JAR-OPS, men som nu efter viss EU-anpassning brukar benämnas EU-OPS. Regleringen omfattar 19 kapitel med bokstavsbezeichnungar från A till S.

**Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, 22.1.1993, s. 1, Celex 31993R0095), senast ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 793/2004 (EUT L 138, 30.4.2004, s. 50, Celex 32004R0793)**

Förordningen tar sikte på överbelastade flygplatser. Är problemen med överbelastning inte av allvarligt slag får en medlemsstat ge en flygplats status som ”samordnad flygplats” vilket innebär att det utses en ”samordnare” för flygplatsen för att underlätta för lufttrafikföretag som bedriver luftfart eller avser att bedriva luftfart vid flygplatsen.

Är problemen av mer allvarligt slag och det inte finns några möjligheter till en kortsiktig lösning av problemen åligger det en medlemsstat att säkerställa att flygplatsen får status som ”fullständigt samordnad flygplats”. För dessa flygplatser åligger det samordnaren att tilldela lufttrafikföretagen ankomst- och avgångstider (s.k. slots) i enlighet med i förordningen angivna regler. För en flygplats som fått status som fullständigt samordnad ska det utses en samordningskommitté som ska bistå samordnaren med råd.

**Rådets direktiv 94/56/EG av den 21 november 1994 om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart (EGT L 319, 12.12.1994, s. 14, Celex 31994L0056)**

Direktivet ska tillämpas vid utredningar av flyghaverier och tillbud inom den civila luftfarten på unionens territorium och med hänsyn till medlemsstaternas förpliktelser. Direktivet ska även tillämpas utanför unionens territorium vid utredningar av haverier som inbegriper luftfartyg som är registrerade i en medlemsstat, när dessa utredningar inte utförs av en annan stat eller vid utredningar av allvarliga tillbud som inbegriper luftfartyg som är registrerade i en medlemsstat eller handhas av ett företag som är etablerat i en medlemsstat, när dessa utredningar inte utförs av en annan stat.

Varje haveri eller allvarligt tillbud ska utredas. En sådan utredning får inte i något fall ta sikte på fördelning av skuld eller ansvar. Varje medlemsstat ska säkerställa att de tekniska utredningarna genomförs eller övervakas av ett ständigt organ eller institut för civil luftfart. I samband med varje utredning av ett haveri eller ett tillbud ska en rapport utarbetas. I tillämpliga fall ska en sådan rapport innehålla relevanta säkerhetsrekommendationer.

**Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36, Celex 31996L0067), rättat genom EGT L 223, 24.8.1999, s. 32, Celex 31999L0067R(04)**

Syftet med direktivet är att genomföra tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom unionen. Vad som avses med marktjänster anges i en bilaga till direktivet. Det rör sig t.ex. om passagerartjänster i form av tjänst till passagerarna vid avfärd, ankomst, transitering i

anslutning till eller utanför flygplatsen, inbegripet kontroll av biljetter, resehandlingar, incheckning av bagage och transport av bagage fram till sorteringsystemen. Även s.k. ramptjänster omfattas. De är bl.a. lastning och avlastning av flygplanet samt transport av besättning och passagerare mellan flygplanet och flygterminalen.

Direktivet är genomfört i svensk rätt genom lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser och förordningen (2000:151) om marktjänster på flygplatser.

**Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor (EGT L 285, 17.10.1997, s. 1, Celex 31997R2027), ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 (EGT L 140, 30.5.2002, s. 2, Celex 32002R0889)**

Reglerna om fraktförarens (lufttrafikföretagets) ersättningsansvar vid skador som åsamkas passagerare, bagage och gods finns i Warszawakonventionen (se avsnitt 6.2.3). Den gräns för skadeståndsansvar som stadgas i Warszawakonventionen har av unionen ansetts vara för låg enligt dagens ekonomiska och sociala normer. En följd av den låga gränsen är att det ofta uppkommer långdragna rättsliga processer som skadar flygtrafikens anseende. Vidare gäller Warszawakonventionen endast för internationell trafik. Åtskillnaden mellan nationell och internationell trafik har avskaffats på den inre luftfartsmarknaden. Unionen har därför ansett det lämpligt att ha samma gräns för och art av skadeståndsansvar både vid nationell och internationell trafik. ICAO håller för närvarande på att revidera Warszawakonventionen. I avvaktan på resultatet av denna revidering har unionen funnit det lämpligt att tillfälligt stärka passagerarskyddet, vilket skett genom denna förordning.

Förordningen gäller lufttrafikföretags skadeståndsansvar för personskador vid olyckor som inträffat ombord på ett luftfartyg eller under på- eller avstigning. Bestämmelserna ska tillämpas av EG-lufttrafikföretag som har licens utfärdad i en medlemsstat. EG-lufttrafikföretagets skadeståndsansvar vid personskada är obegränsat och ingen begränsning får införas vare sig i lag, konvention eller avtal. Upp till 100 000 SDR (särskilda dragningsrätter) är ansvaret strikt. I övrigt gäller Warszawakonventionens regler. Detta innebär att över denna nivå kan EG-lufttrafikföretaget undgå ansvar genom att bevisa att företaget eller dess företrädare har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadan eller att det var omöjligt för företaget eller dess företrädare att vidta sådana åtgärder. Vid medvållande från den dödade eller skadelidande får ersättningen dock jämkas under 100 000 SDR. Ingen av förordningens bestämmelser innebär att ett EG-lufttrafikföretag är ensamt ansvarigt för en personskada eller hindrar företaget att föra regresstalan mot annan part.

**Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA) (EGT L 302, 1.12.2000, s. 57, Celex 32000L0079, rättat genom EUT L 369, 16.12.2004, s. 76, Celex 32000L0079R[01])**

Det s.k. flygarbetstidsdirektivet innehåller förutom bestämmelser om arbetstider för flygande personal också bestämmelser om semester, hälsoundersökningar m.m. I Sverige har direktivet genomförts genom lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget samt ändringar i bl.a. arbetstidslagen (1982:673) och lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare.

**Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG av den 26 mars 2002 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen (EGT L 85, 28.3.2002, s. 40, Celex 32002L0030)**

Direktivet syftar till att fastställa regler för unionen för att underlätta införandet av driftsrestriktioner på flygplatser på ett enhetligt sätt och därigenom begränsa eller minska antalet personer för vilka flygplansbuller utgör en påtaglig olägenhet, att skapa en ram som tillgodoser den inre marknadens krav, att underlätta en miljövänlig utveckling av flygplatsernas kapacitet, att göra det lättare att på enskilda flygplatser uppnå bestämda mål för bullerbekämpningen och att göra det möjligt att välja bland olika tänkbara åtgärder för att därigenom erhålla största möjliga miljövinster på mest kostnadseffektiva sätt.

I Sverige har direktivet genomförts genom förordningen (2004:501) om införande av driftsrestriktioner vid flygplatser. I ärenden om införande av driftsrestriktioner med stöd av den förordningen tillämpas 2 kap. 3 och 7 §§ miljöbalken.

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (EGT L 240, 7.9.2002, s. 1, Celex 32002R1592) (EASA-förordningen), senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 334/2007 (EUT L 88, 29.3.2007, s. 39, Celex 32007R0334)**

Det främsta målet med förordningen är att införa och upprätthålla en hög, enhetlig nivå när det gäller luftfartssäkerhet i Europa. Förordningen syftar också till att säkerställa en hög, enhetlig miljöskyddsnivå, att underlätta den fria rörligheten för varor, personer och tjänster, att främja kostnadseffektiviteten i reglerings- och certifieringsprocessen och att undvika dubbelarbete på nationell och europeisk nivå, att bistå medlemsstaterna när de ska fullgöra sina åtaganden i enlighet med Chicago-

konventionen och att lyfta fram unionens sätt att se på den civila luftfartssäkerheten.

Genom förordningen tillskapades Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, EASA. Inom förordningens tillämpningsområde har EASA, som inledde sin verksamhet den 28 september 2003, särskilt ansvar för att

- bistå kommissionen i lagstiftningsarbetet,
- bistå kommissionen vid genomförandet av standardiseringsinspektioner hos alla unionens nationella myndigheter för säkerhet inom den civila luftfarten,
- bistå unionen och medlemsstaterna i relationerna till tredje länder,
- hjälpa medlemsstaterna att uppfylla sina internationella åtaganden,
- utfärda certifieringsspecifikationer och vägledningar.
- utfärda certifikat och kompletterande typcertifikat för produkter, delar och anordningar och att säkerställa en fortlöpande luftvärdighet för dessa, och
- utfärda och säkerställa fortlöpande översyn av certifikat till konstruktions-, tillverknings- och underhållsorganisationer som finns utanför medlemsstaternas territorium, och till konstruktionsorganisationer inom en medlemsstat, samt till produktionsorganisationer om den berörda medlemsstaten begär detta.

De nationella myndigheterna för säkerhet inom den civila luftfarten bibehåller uppgiften att utfärda enskilda certifikat för luftvärdighet och certifikat till organisationer och personal (bortsett från konstruktionsorganisationer) baserade i det egna landet, men i enlighet med gemensamma regler och med skyldighet att godta standardiseringsinspektioner från EASA.

EASA:s ansvar på flygsäkerhetsområdet kommer successivt att utökas. Som en konsekvens av att byråns verksamhet ökar i omfattning kommer samarbetet genom JAA kommer att upphöra den 30 juni 2009 (jfr avsnitt 6.4.3).

Med stöd av EASA-förordningen har bl.a. följande rättsakter beslutats

- kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 243, 27.9.2003, s. 6, Celex 32003R1702), senast ändrad genom förordning (EG) nr 375/2007 (EUT L 94, 4.4.2007, s. 3, Celex 32007R0375),
- kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 315, 28.11.2003, s. 1, Celex 32003R2042), senast ändrad genom förordning (EG) nr 1056/2008 (EUT L 283, 28.10.2008, s. 5, Celex 32008R1056),
- kommissionens förordning (EG) nr 104/2004 av den 22 januari 2004 om fastställande av bestämmelser för organisationen och sammansättningen av överklagandenämnden för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EUT L 16, 23.1.2004, s. 20, Celex 32004R0104),

– kommissionens förordning (EG) nr 736/2006 av den 16 maj 2006 om arbetsmetoder för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet vid standardiseringsinspektioner (EUT L 129, 17.5.2006, s. 10, Celex 32006R0736),

– kommissionens förordning (EG) nr 103/2007 av den 2 februari 2007 om förlängning av den övergångsperiod som avses i artikel 53.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 (EUT L 28, 3.2.2007, s. 8, Celex 32007R0103), och

– kommissionens förordning (EG) nr 593/2007 av den 31 maj 2007 om de avgifter som tas ut av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EUT L 140, 1.6.2007, s. 3, Celex 32007R0593).

Förordning (EG) nr 1592/2002 har upphävts genom tillkomsten av den nya EASA-förordningen, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG, men kommer delvis att ha fortsatt giltighet fram till den 7 april 2012.

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten (EGT L 355, 30.12.2002, s. 1, Celex 32002R2320), som ändrats genom förordning (EG) nr 849/2004 (EUT L 158, 30.4.2004, s. 1, Celex 32004R0849)**

Denna förordning tillkom mot bakgrund av händelserna i USA den 11 september 2001. Huvudsyftet är att införa och genomföra lämpliga unionsåtgärder för att förhindra olagliga handlingar mot den civila luftfarten. Förordningens regler gäller på alla flygplatser som ligger på de territorier i medlemsstaterna som omfattas av fördraget. De gemensamma grundläggande standarderna för åtgärder avseende luftfartsskydd ska grundas på gällande rekommendationer i ECAC:s dokument 30. Dessa rekommendationer anges närmare i bilagan till förordningen. En möjlighet finns till något mindre rigorösa kontroller vid riktigt små flygplatser, så länge åtgärderna ger en adekvat skyddsnivå. Varje medlemsstat ska anta ett nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart i syfte att säkerställa tillämpningen. Luftfartsskyddet ska kvalitetssäkras. Flygplatser, flygföretag och andra företag som har direkt koppling till luftfart ska utarbeta, genomföra och vidmakthålla lämpliga säkerhetsprogram, som ska godkännas och övervakas av behörig myndighet. Behörig myndighet ska säkerställa utformningen och genomförandet av ett nationellt utbildningsprogram avseende luftfartsskydd. Medlemsstaterna får besluta om strängare åtgärder än vad som följer av förordningen. Kommissionen ska i samarbete med behörig myndighet utföra inspektioner för att kontrollera tillämpningen av förordningen. Bilagan till EU-förordningen innehåller 13 avsnitt med närmare bestämmelser om vilka och vad som ska kontrolleras samt vissa kompletterande bestämmelser i övrigt. Därefter finns ett tillägg med riktlinjer för klassificering av förbjudna föremål. Där ges en exemplifiering av föremål som det föreligger restriktioner för att få ta med ombord. Kommissionen har getts rätt att

meddela kompletterande bestämmelser och ska för detta biträdas av en kommitté. Kommissionen har bl.a. beslutat

- kommissionens förordning (EG) nr 1217/2003 av den 4 juli 2003 om fastställande av gemensamma specifikationer avseende nationella säkerhets- och kvalitetskontrollprogram för civil luftfart (EUT L 169, 8.7.2003, s. 44, Celex 32003R1217, rättad genom EUT L 206, 15.8.2003, s. 33, Celex 32003R1217R[01]),

- kommissionens förordning (EG) nr 1486/2003 av den 22 augusti 2003 om fastställande av förfaranden för utförande av kommissionens inspektioner på området luftfartsskydd för den civila luftfarten (EUT L 213, 23.8.2003, s. 3, Celex 32003R1486),

- kommissionens förordning (EG) nr 1138/2004 av den 21 juni 2004 om en gemensam definition av känsliga delar av behörighetsområden på flygplatser (EUT L 221, 22.6.2004, s. 6, Celex 32004R1138), och

- kommissionens förordning (EG) nr 820/2008 av den 8 augusti 2008 om åtgärder för att genomföra gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd (EUT L 221, 19.8.2008, s. 8, Celex 32008R0820).

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 849/2004 av den 29 april 2004 om ändring av förordning (EG) nr 2320/2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten (EUT L 158, 30.4.2004, s. 1, Celex 32004R0849, rättad genom EUT L 229, 29.6.2004, s. 3, Celex 32004R0849R[01] och EUT L 204, 4.8.2007, s. 28, Celex 32004R0849R[02]) öppnas en möjlighet att på avgränsade områden av en flygplats tillåta andra – men tillräckligt höga – skyddsnivåer än vad som gäller för flygplatsen i övrigt. Bestämmelsen har tillkommit i första hand med tanke på allmänflyget, dvs. affärsflyg, skolflyg, privatflyg och liknande, samt kommersiell verksamhet som är begränsad till luftfartyg på mindre än 10 ton maximal startmassa (maximum take off weight, MTOW) eller med färre än 20 säten.

I Sverige har kompletterande bestämmelser införts genom lagen (2004:1100) om luftfartsskydd (se avsnitt 6.5.15).

Förordning (EG) nr 2320/2002 har upphävts genom förordning (EG) nr 300/2008, se nedan. Den nya förordningen ska senast ha trätt i kraft helt och hållet den 29 april 2010.

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 437/2003 av den 27 februari 2003 om statistisk rapportering om lufttransport av passagerare, gods och post (EUT L 66, 11.3.2003, s. 1, Celex 32003R0437), senast ändrad genom rådets förordning (EG) nr 1791/2006 (EUT L 363, 20.12.2006, s. 1, Celex 32006R1791)**

Syftet med förordningen är att medlemsstaterna ska utarbeta statistisk rapportering om lufttransport av passagerare, gods och post via kommersiell luftfart, liksom om civila luftfartygsrörelser till eller från unionsflygplatser, utom flygningar med statliga luftfartyg. Förordningen innehåller bestämmelser om insamlingen och bearbetningen av statistiska uppgifter, överföringen av resultatet till EU:s statistikkontor m.m.

Med stöd av denna förordning har kommissionen utfärdat bl.a.

- kommissionens förordning (EG) nr 1358/2003 av den 31 juli 2003 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr



437/2003 om statistisk rapportering om lufttransport av passagerare, gods och post, och om ändring av bilagorna I och II till den förordningen (EUT L 194, 1.8.2003, s. 9, Celex 32003R1358), senast ändrad genom förordning (EG) nr 158/2007 (EUT L 49, 17.2.2007, s. 9, Celex 32007R0158), och

– kommissionens förordning (EG) nr 546/2005 av den 8 april 2005 om anpassning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 437/2003 med avseende på tilldelningen av koder för rapporterande land och om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 1358/2003 avseende uppdatering av förteckningen över flygplatser i gemenskapen (EUT L 91, 9.4.2005, s. 5, Celex 32005R0546).

**Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart (EUT L 167, 4.7.2003, s. 23, Celex 32003L0042)**

Syftet med direktivet är att bidra till att förbättra flygsäkerheten genom att säkerställa att relevant säkerhetsinformation rapporteras, samlas in, lagras, skyddas och sprids. Direktivet innehåller bestämmelser om obligatorisk rapportering av händelser (driftsavbrott, defekter, fel och andra onormala omständigheter som har eller kan ha inverkat på flygsäkerheten men inte har lett till haverier eller allvarliga tillbud), insamling och lagring av information, informationsutbyte, spridning av information m.m.

Direktivet har genomförts i svensk rätt genom ändringar i 11 kap. luftfartslagen med följdändringar i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och sekretesslagen (1980:100) samt justeringar i vissa förordningar (se kapitel 16).

Kommissionen har nyligen beslutat två genomförandebestämmelser till direktivet genom

– kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 av den 12 november 2007 om genomförandebestämmelser för att i ett centralt upplag integrera information om händelser inom civil luftfart som utbyts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG (EUT L 294, 13.11.2007, s. 3, Celex 32007R1321), och

– kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007 av den 24 september 2007 om genomförandebestämmelser för spridning till berörda parter av information om händelser inom civil luftfart, i enlighet med artikel 7.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG (EUT L 295, 14.11.2007, s. 7, Celex 32007R1330).

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, 17.2.2004, s. 1, Celex 32004R0261)**

Syftet med förordningen om nekad ombordstigning är att fastställa minimirättigheter för flygpassagerare för det fall att de mot sin vilja nekas ombordstigning eller drabbas av inställda eller försenade flyg-

ningar. Förordningens tillämpningsområde preciseras i artikel 3 och anges för det första omfatta passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium. Under vissa närmare angivna omständigheter ska förordningen tillämpas också i fråga om passagerare som reser från en flygplats belägen i ett tredje land till en flygplats inom en medlemsstats territorium.

I förordningen ges sedan närmare bestämmelser om

- vad passagerarnas rättigheter och det berörda lufttrafikföretagets skyldigheter närmare bestämt ska bestå i vid fall av nekad ombordstigning och inställda eller försenade flygningar och
- det system för kompensation och assistans som ska stå till förfogande för passagerarna vid vart och ett av de hinder i transporten som omfattas av förordningen.

Förordningen innehåller vidare bestämmelser om att förtur och utökad assistans ska ges åt funktionshindrade passagerare och deras medföljande samt åt barn som reser ensamma, att lufttrafikföretaget ska vara skyldigt att på visst sätt informera passagerarna om förordningens bestämmelser både vid incheckning och i händelse av nekad ombordstigning eller inställd eller försenad flygning och att förordningens bestämmelser är tvingande till passagerarnas förmån.

Det framgår också att varje medlemsstat är förpliktad att utse ett organ som ansvarar för att förordningens bestämmelser efterlevs och som – när så är lämpligt – vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att garantera att passagerarnas rättigheter enligt förordningen respekteras. Det utsedda organet ska också vara behörigt att ta emot klagomål från enskilda passagerare i fråga om överträdelse av förordningens bestämmelser.

Kompletterande bestämmelser till förordningen har införts i bl.a. 9 kap. luftfartslagen (se avsnitt 6.5.1).

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 1, Celex 32004R0549)**

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10, Celex 32004R0550)**

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 20, Celex 32004R0551)**

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 26, Celex 32004R0552)**

Prop. 2009/10:95

Det gemensamma europeiska luftrummet har tillskapats av ett paket som består av de fyra ovan nämnda förordningarna.

Tillsammans syftar förordningarna till att öka effektiviteten och säkerheten i unionens flygtrafiksystem. Detta sker bl.a. genom en mer rationell indelning av luftrummet, s.k. funktionella luftrumsblock. Vidare ska medlemsstaterna förbättra samarbetet mellan civila och militära myndigheter för att nå en mer flexibel användning av luftrummet. Det skapas även gemensamma regler för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och ett mer genomskådligt system för avgiftssättning. Slutligen sker en teknisk harmonisering av system och komponenter som används i flygtrafikledningen. Efter ikraftträdandet den 20 april 2004 har arbetet med genomförandet av förordningarnas målsättningar påbörjats. Detta sker huvudsakligen genom att Eurocontrol får mandat från kommissionen att utarbeta förslag till genomförandebestämmelser. Eurocontrol har en bred teknisk kompetens och etablerade rutiner för samråd med berörda parter.

Kommissionen har med stöd av de nämnda förordningarna beslutat

- kommissionens förordning (EG) nr 2096/2005 av den 20 december 2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster (EUT L 335, 21.12.2005, s. 13, Celex 32005R2096), som ändrats genom förordning (EG) nr 1315/2007,

- kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 av den 23 december 2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet (EUT L 342, 24.12.2005, s. 20, Celex 32005R2150),

- kommissionens förordning (EG) nr 730/2006 av den 11 maj 2006 om luftrumsklassificering och tillstånd för flygningar enligt visuella flygregler ovanför flygnivå 195 (EUT L 128, 16.5.2006, s. 3, Celex 32006R0730),

- kommissionens förordning (EG) nr 1032/2006 av den 6 juli 2006 om krav avseende automatiska system för utbyte av färdplansdata för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst (EUT L 186, 7.7.2006, s. 27, Celex 32006R1032),

- kommissionens förordning (EG) nr 1033/2006 av den 4 juli 2006 om krav på förfaranden för färdplaner före flygning inom det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L 186, 7.7.2006, s. 46, Celex 32006R1033),

- kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster (EUT L 341, 7.12.2006, s. 3, Celex 32006R1794),

- kommissionens förordning (EG) nr 633/2007 av den 7 juni 2007 om krav avseende tillämpningen av ett protokoll för överföring av färdplansdata, för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst (EUT L 146, 8.6.2007, s. 7, Celex 32007R0633),

- kommissionens förordning (EG) nr 1265/2007 av den 26 oktober 2007 om fastställande av krav i fråga om kanalseparation vid röstkommunikation mellan mark och luftfartyg för det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L 283, 27.10.2007, s. 25, Celex 32007R1265), och

– kommissionens förordning (EG) nr 1315/2007 av den 8 november 2007 om säkerhetstillsyn av flygledningstjänsten och om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 2096/2005 (EUT L 291, 9.11.2007, s. 16, Celex 32007R1315).

Rådet har med hänvisning till förordningarna om det gemensamma europeiska luftrummet utfärdat rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (SESAR) (EUT L 64, 2.3.2007, s. 1, Celex 32007R0219). SESAR-projektet behandlar de tekniska aspekterna av det gemensamma europeiska luftrummet. Syftet med projektet är att förena och samordna de spridda åtgärder inom forskning och utveckling som tidigare har vidtagits utan samordning i unionen.

Regelverket för det gemensamma luftrummet har blivit föremål för revidering genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet (EUT L 300, 14.11.2009, s. 34, Celex 32009R1070).

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer (EUT L 138, 30.4.2004, s. 1, Celex 32004R0785).**

Syftet med försäkringsförordningen är att fastställa miniminivåer för det försäkringsskydd som lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer ska hålla sig med såvitt gäller sitt ansvar för skador på passagerare, bagage, gods och tredje man. Med några undantag – bl.a. undantas statliga luftfartyg – ska förordningen tillämpas på alla lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som flyger inom, till, från eller över en medlemsstats territorium. I förordningen ges närmare bestämmelser om försäkringsprinciper, hur uppfyllelsen av försäkringskraven kontrolleras för skilda fall, miniminivåer för det försäkringsskydd som ska finnas för ansvar för skador på passagerare, bagage och gods, miniminivåer för försäkringsskyddet i fråga om skadeståndsansvar gentemot tredje man samt efterlevnad och påföljder. Kompletterande bestämmelser till förordningen har införts i 9 och 10 kap. luftfartslagen (se avsnitt 6.5.1).

**Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG av den 21 april 2004 om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen (EUT L 143, 30.4.2004, s. 76, Celex 32004L0036)**

Genom detta direktiv införs harmoniserade metoder som ska säkerställa att internationella säkerhetsnormer verkligen följs inom unionen genom en harmonisering av regler och förfaranden för rampinspektioner av de luftfartyg från tredje land som landar på flygplatser belägna i medlemsstaterna.

Artikel 9 i direktivet har upphävts genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upp-

rättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG (se nedan).

Kommissionen har givit vissa tillämpningsföreskrifter i förordning (EG) nr 768/2006 av den 19 maj 2006 om tillämpning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG av den 21 april 2004 om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen samt förvaltningen av informationssystemet (EUT L 134, 20.5.2006, s. 16, Celex 32006R0768).

Ytterligare tillämpningsföreskrifter har meddelats i kommissionens förordning (EG) nr 351/2008 av den 16 april 2008 om genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG avseende prioritering av rampinspektioner för luftfartyg som använder flygplatser i gemenskapen (EUT L 109, 19.4.2008, s. 7, Celex 32008R0351).

Direktivet har genomförts i svensk rätt genom förordningen (2006:436) om ändring i luftfartsförordningen (1986:171) och lagen (2007:494) om ändring i sekretesslagen (1980:100).

Direktivet har numera upphävts genom den nya EASA-förordningen, förordning (EG) nr 216/2008. Upphävandet ska senast ha trätt i kraft den 8 april 2012.

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 868/2004 av den 21 april 2004 om skydd mot sådana subventioner och sådan illojal prissättning vid tillhandhållandet av lufttrafiktjänster från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen som skadar EG-lufttrafikföretag (EUT L 162, 30.4.2004, s. 1, Celex 32004R0868)**

I förordningen fastställs ett förfarande som ska tillämpas för att ge skydd mot subventionering och illojal prissättning vid tillhandahållande av lufttrafiktjänster från länder som inte är medlemmar i EU, om unionsbranschen därigenom orsakas skada. Gottgörande åtgärder ska företrädesvis utgöras av avgifter som åläggs det aktuella lufttrafikföretaget från tredje land.

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 847/2004 av den 29 april 2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredjeländer (EUT L 157, 30.4.2004, s. 7, Celex 32004R0847), rättad genom EUT L 195, 2.6.2004, s. 3, Celex 32004R0847R(01) och EUT L 204, 4.8.2007, s. 27, Celex 32004R0847R(02)**

Denna förordning är en konsekvens av EU-domstolens domar i *Open skies*-målen. I den finns bl.a. bestämmelser om hur enskilda medlemsstater ska agera när man genomför bilaterala förhandlingar om luftfartsavtal med tredje land.

**Rådets direktiv 2004/82/EG av den 29 april 2004 om skyldighet för transportörer att lämna uppgifter om passagerare (EUT L 261, 6.8.2004, s. 24, Celex 32004L0082)**

Prop. 2009/10:95

Direktivet syftar till att förbättra gränskontrollerna och bekämpa olaglig invandring genom att transportörer översänder förhandsuppgifter om passagerare till behöriga nationella myndigheter. Översändandet ska ge dessa myndigheter tillräcklig tid för en detaljerad och utförlig kontroll av varje passagerare. Direktivet utgör också ett led i kampen mot terrorismen.

Direktivet har genomförts i Sverige genom lagen (2006:444) om passagerarregister och lagen (2006:447) om ändring i utlänningslagen (2005:716) (prop. 2005/06:129, bet. 2005/06:SfU14, rskr. 2005/06:280).

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG (EUT L 344, 27.12.2005, s. 15, Celex 32005R2111)**

Genom förordningen om svarta listan fastställs regler om upprättande och offentliggörande av en unionsförteckning över lufttrafikföretag som av säkerhetsskäl förbjuds att bedriva verksamhet inom unionen samt om information till flygpassagerare om vilka lufttrafikföretag som utför de flygningar som dessa passagerare använder. Det ankommer på kommissionen att uppdatera gemenskapsförteckningen och på medlemsstaterna och EASA att till kommissionen överlämna all information som kan vara av betydelse för uppdateringen.

Med stöd av förordningen om svarta listan har kommissionen utfärdat

– kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 av den 22 mars 2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 8, Celex 32006R0473), och

– kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 14, Celex 32006R0474), senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 1144/2009 (EUT L 312, 27.11.2009, s. 16, Celex 32009R1144).

Genom förordning (EG) nr 474/2006 har unionsförteckningen, den s.k. svarta listan, upprättats. I bilagor till förordningen finns förteckningar över lufttrafikföretag som antingen har fullständigt verksamhetsförbud i unionen eller som omfattas av driftsrestriktioner där.

Vissa överväganden och förslag i anledning av förordningen om svarta listan redovisas i avsnitt 13.2.1.

**Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG av den 5 april 2006 om ett gemenskapscertifikat för flygledare (EUT L 114, 27.4.2006, s. 22, Celex 32006L0023)**

Prop. 2009/10:95

Syftet med flygledardirektivet är att höja säkerhetsstandarderna och förbättra unionens flygkontrollsystem genom utfärdande av ett gemenskapscertifikat för flygledare. Direktivet gäller för flygledare och flygledarelever som fullgör sina uppgifter under ansvar av leverantörer av flygtrafiktjänster, som huvudsakligen erbjuder sina tjänster till luftfartygsrörelser inom den allmänna flygtrafiken. Medlemsstaterna ska vidare, med vissa undantag, se till att tjänster som tillhandahålls för allmän flygtrafik av under ansvar av andra leverantörer av flygtrafiktjänster har åtminstone lika hög säkerhet och kvalitet som enligt vad som följer av direktivets bestämmelser.

Direktivet innehåller bestämmelser om nationella tillsynsmyndigheter, villkoren för certifiering, flygledares behörighet, ömsesidigt erkännande av flygledarcertifikat m.m.

Av artikel 18 framgår att medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om sanktioner som ska tillämpas vid överträdelser av de nationella bestämmelser som har antagits enligt direktivet och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att dessa sanktioner tillämpas.

Tidsfristen för införlivande av direktivet är satt till den 17 maj 2008, med undantag för artikel 8 för vilken tidsfristen ska vara den 17 maj 2010.

Regeringen har den 24 maj 2006 utsett Luftfartsstyrelsen att i Sverige vara nationell tillsynsmyndighet enligt artikel 3.1 i direktivet. Direktivet har huvudsakligen genomförts här i landet genom att dåvarande Luftfartsstyrelsen har utfärdat erforderliga myndighetsföreskrifter. Vissa överväganden i anledning av flygledardirektivet redovisas i avsnitt 10.7 och 11.5.

Direktivet kommer att upphävas senast per den 31 december 2012 enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av direktiv 2006/23/EG (EUT L 309, 24.11.2009, s. 51, Celex 32009R1108).

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet (EUT L 204, 26.7.2006, s. 1, Celex 32006R1107)**

I förordningen fastställs regler för skydd och assistans åt personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet i samband med flygresor, både för att skydda dem mot diskriminering och se till att de får assistans. (artikel 1.1).

Bestämmelserna i förordningen är tillämpliga på personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet som utnyttjar eller avser att utnyttja kommersiella luftfartstjänster för passagerare i samband med avfärd från, transitering genom eller ankomst till en flygplats, när flygplatsen är belägen inom en medlemsstats territorium där fördraget är tillämpligt

(artikel 1.2). Artiklarna 3, 4 och 10 ska dessutom vara tillämpliga på resenärer som avser från en flygplats belägen i ett tredjeland till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördraget är tillämpligt, om det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag (artikel 1.3).

Artikel 2 upptar vissa definitioner. Bl.a. framgår att med person med funktionshinder eller person med nedsatt rörlighet avses en person vars rörlighet är nedsatt vid användning av transporter på grund av någon form av fysiskt funktionshinder (sensoriskt eller motoriskt, bestående eller tillfälligt), psykiskt funktionshinder eller psykisk funktionsnedsättning eller på grund av annat funktionshinder eller ålder och vars situation kräver lämplig uppmärksamhet och anpassning till hans eller hennes särskilda behov av de tjänster som är tillgängliga för alla passagerare.

Artikel 3 innehåller bestämmelser om förbud mot att vägra transport med hänvisning till funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Förbudet har vissa undantag, som framgår av artikel 4. Den artikeln innehåller vidare bestämmelser om skyldighet att lämna viss information till berörda flygpasagerare. Överväganden och förslag i anledning av dessa bestämmelser redovisas i avsnitt 13.3.

Förordningen innehåller vidare bestämmelser om skyldighet för flygplatsens ledningsenhet att ange ankomst- och avresepunkter för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet (artikel 5), vidarebefordran av information (artikel 6), assistans på flygplatser (artikel 7–9), lufttrafikföretagens assistans (artikel 10), utbildning av personal (artikel 11), och ersättning för förlorade hjälpmedel (artikel 12). Överväganden och förslag i anledning av dessa bestämmelser redovisas i avsnitt 17.2.

Av artikel 13 framgår att förpliktelseerna gentemot personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet enligt förordningen inte får begränsas eller åsidosättas.

Förordningen ska tillämpas med verkan från och med den 26 juli 2008, med undantag för artiklarna 3 och 4, som tillämpas med verkan från och med den 26 juli 2007 (artikel 18).

**Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG av den 12 december 2006 om reglering av utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988)( EUT L 374, 27.12.2006, s. 1, Celex 32006L0093)**

Genom detta direktiv kodifierades rådets direktiv 92/14/EEG av den 2 mars 1992 om begränsningar i utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988) (EGT L 76, 23.3.1992, s. 21, Celex 31992L0014). Det direktivet hade flera gånger ändrats på väsentliga punkter. En kodifiering ansågs därför påkallad för att skapa klarhet och överskådlighet. De materiella bestämmelserna har redan tidigare genomförts i Sverige, varför just detta direktiv inte har föranlett någon specifik lagstiftningsåtgärd.



**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1, Celex 32008R0216), ändrad genom förordning (EG) nr 690/2009 (EUT L 199, 31.7.2009, s. 6, Celex 32009R0690) och förordning (EG) nr 1108/2009 (EUT L 309, 24.11.2009, s. 51, Celex 32009R1108).**

Detta är den s.k. nya EASA-förordningen. Den bygger på den gamla, förordning (EG) nr 1592/2002, men utökar de uppgifter som läggs på EASA. Detta är i linje med vad man avsåg vid inrättandet av EASA. Alltefter tiden blir mogen ska fler uppgifter läggas på myndigheten. Den nya förordningen innehåller – till skillnad från den gamla – bl.a. bestämmelser om piloter, flygdrift, luftfartyg som är hemmahörande i tredjeland men som flyger på en eller flera flygplatser i unionen, tillsyn och efterlevnad samt erkännande av certifikat. Vidare finns det numera bestämmelser om böter och viten.

Delar av förordningen har trätt i kraft den 8 april 2008, medan artiklarna 5–10 ska tillämpas från och med den dag som anges i respektive tillämpningsföreskrifter, dock senast från och med den 8 april 2012. Genom dessa oklara ikraftträdandetidpunkter torde den gamla EASA-förordningen alltiämt vara tillämplig i vissa delar.

Trots att hela förordningen ännu inte trätt i kraft fullt ut, har redan en ändring av förordningen med utvidgning av EASA:s behörighet till att även omfatta flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster beslutats, jfr förordning (EG) nr 1108/2009. Dessa ändringar ska träda i kraft vid olika tidpunkter och slutligen den 31 december 2013.

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EUT L 97, 9.4.2008, s. 72, Celex 32008R0300)**

Denna förordning som upphäver förordning (EG) nr 2320/2002 om luftfartsskydd innebär inga stora förändringar i sak. Den väsentligaste ändringen är att flera kompletterande beslut av verkställighetskaraktär delegerats till kommissionen, som i sådana fall ska biträdas av en kommitté. Därigenom kan beslut tas på ett enklare och snabbare sätt än om man måste förlita sig på den sedvanliga lagstiftningsprocessen. Europaparlamentet har dock förbehållit sig en viss insyn vid tillkomsten av sådana kompletterande beslut genom att det föreskrivs att man alltid ska beakta artikel 8 i rådets beslut av den 28 juni 1999 om de förfaranden som ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter (EGT L 184, 17.7.1999, s. 23, Celex 31999D0468).

Bestämmelserna i förordningen träder i kraft vid olika tidpunkter. Helt ska den ha trätt i kraft senast den 29 april 2010.

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning) (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3, Celex 32008R1008)**

Denna förordning, *EU:s lufttrafikförordning*, som trädde i kraft redan den 1 november 2008 innehåller huvudsakligen de väsentliga bestämmelserna i de tre förordningar som kallades för tredje luftfartspaketet från 1992. I den nya förordningen har man rensat bort tidigare övergångslösningar som blivit obsoleta, samt justerat ett antal bestämmelser. Det är framför allt bestämmelserna om prissättningen på biljetter som omarbetats, och då framför allt genom att tidigare regleringar tagits bort. Förordningen innehåller fem kapitel.

Kapitel I innehåller huvudsakligen ett antal definitioner. samt en artikel om förordningens syfte.

Kapitel II motsvarar i stort rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (EGT L 240, 24.8.1992, s. 1, Celex 31992R2407), den s.k. *licensieringsförordningen*. I kapitlet fastställs enhetliga krav som ska ställas på dem som bedriver vissa slag av kommersiell flygtrafik (transport av passagerare, post och/eller gods mot betalning) inom gemenskapen.

Ett företag som uppfyller förordningens krav har rätt att få en operativ licens, vilken är ett tillstånd för företaget att mot betalning utföra lufttransport av passagerare, post och/eller gods som anges i licensen. En operativ licens ger inte i sig tillgång till särskilda flyglinjer eller marknader.

En medlemsstat får utfärda operativ licens för ett företag endast om dess huvudkontor och, i förekommande fall, dess säte är beläget i denna medlemsstat, och dess huvudsakliga verksamhet är lufttransport enbart eller i kombination med annat affärsmässigt utnyttjande av luftfartyg eller reparation och underhåll av dem. Vidare krävs det att företaget ägs och fortsatt kommer att ägas av medlemsstater eller medborgare i medlemsstater, antingen direkt eller genom majoritetsägande. Företaget ska fortlöpande effektivt kontrolleras av sådana stater eller personer.

När ett lufttrafikföretag ansöker om operativ licens för första gången måste det bifoga en verksamhetsplan som innehåller en detaljerad beskrivning av den planerade affärsverksamheten under den aktuella perioden, särskilt med avseende på marknadsutveckling och planerade investeringar, samt de beräknade finansiella och ekonomiska följderna av denna verksamhet.

Som villkor för utfärdande eller upphävande av en operativ licens får inte uppställas krav på att ett lufttrafikföretag äger luftfartyg, men en medlemsstat ska kräva av de företag som den utfärdar licens för att de förfogar över ett eller flera luftfartyg antingen genom ägande eller leasingavtal.

Vidare ska det alltid vara ett villkor för utfärdandet av operativ licens och för dess giltighet att det berörda företaget har ett gällande drifttillstånd (AOC) att utöva trafikrättigheter som täcker den verksamhet som den operativa licensen omfattar. Alla beslut om att bevilja eller återkalla operativa licenser ska offentliggöras årligen i *Europeiska unionens officiella tidning* (EUT).

Lufttrafikföretaget ska vara försäkrat inte bara enligt förordning (EG) nr 785/2004 utan dessutom för att täcka ersättningsansvar i samband med olyckor med avseende på post.

Tydligare och mera omfattande reglering lämnas i förhållande till licensieringsförordningen när det gäller leasing av luftfartyg.

Kapitel III motsvarar i stort rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (EGT L 240, 24.8.1992, s. 8, Celex 31992R2408), den s.k. *marknadstillträdesförordningen* som gällde tillträde till flyglinjer inom gemenskapen för såväl regelbunden som icke regelbunden lufttrafik. Här har man plockat bort ett antal övergångsbestämmelser, samt indelningen av flygplatser i kategorier och i vissa fall i flygplatssystem.

Enligt förordningen ska berörda medlemsstater tillåta EG-lufttrafikföretag att utöva trafikrättigheter – dvs. rätten att befordra passagerare, gods och/eller post i lufttrafik mellan två flygplatser inom unionen – på flyglinjer inom unionen.

Själva utövandet av trafikrättigheter ska regleras av offentliggjorda unionsbestämmelser och nationella, regionala eller lokala bestämmelser om säkerhet och miljöskydd samt fördelning av ankomst- och avgångstider.

När det är fråga om allvarliga miljöproblem får en medlemsstat införa villkor för, begränsa eller avvisa utövande av trafikrättigheter, särskilt när en tillfredsställande servicenivå kan uppnås med andra transportmedel.

Enligt förordningen kan en medlemsstat införa allmän trafikplikt avseende regelbunden lufttrafik till en flygplats inom sitt territorium som betjänar ett ytterområde eller ett utvecklingsområde eller på en flyglinje med svagt trafikunderlag till en regional flygplats inom sitt territorium, förutsatt att flyglinjen anses vara väsentlig för regionens ekonomiska utveckling. Den allmänna trafikplikten innebär vidare att om inget flygföretag är berett att trafikera linjen på vanliga kommersiella grunder i enlighet med de villkor beträffande regelbundenhet, kapacitet och priser m.m. som medlemsstaten uppställer, får medlemsstaten genom ett upphandlingsförfarande utvälja ett flygföretag som med ensamrätt får trafikera linjen, vartill kommer att ersättning får utgå till flygföretaget ifråga.

Kapitel IV innehåller bestämmelser om prissättningen, och motsvaras till viss del av rådets förordning (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik (EGT L 240, 24.8.1992, s. 15, Celex 31992R2409).

Enligt förordningen får de EG-lufttrafikföretag som har en operativ licens fritt sätta sina flygpriser. På grundval av ömsesidighet gäller samma princip för lufttrafikföretag från tredjeländer.

Det finns en bestämmelse om information om de biljettpriser som finns tillgängliga och ett krav på att priset, avgifter och skatter särredovisas. Valfria pristillägg ska anges klart, öppet och otvetydigt i början av varje bokningsprocess, och kunden ska aktivt markera sitt godkännande av dem.

Tidigare bestämmelser om information till behörig myndighet om gällande flygpriser, samt om möjligheterna att ingripa mot osunda överrespektive underpriser har tagits bort.

Det finns också ett inskrivet krav på medlemsstaterna att säkerställa efterlevnad av reglerna om priser och fastställa sanktioner för överträdelser av dem.

Kapitel V innehåller slutbestämmelser om att kommissionen ska biträdas av en kommitté, och att medlemsstaterna och kommissionen ska samarbeta vid tillämpningen och övervakningen av förordningen.

**Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG av den 19 november 2008 om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen (EUT L 8, 13.1.2009, s. 3, Celex 32008L0101)**

Genom direktivet ska luftfarten omfattas av handeln med utsläppsrätter från och med den 2 februari 2010. En närmare analys av innehållet i direktivet får anstå till dess det genomförs i svensk rätt. Till direktivet hör kommissionens beslut av den 8 juni 2009 om den närmare tolkningen av luftfartsverksamhet enligt bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG (EUT L 149, 12.6.2009, s. 69, Celex 32009D0450).

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 80/2009 av den 14 januari 2009 om en uppförandekod för datoriserade boknings-system och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 2299/89 (EUT L 35, 4.2.2009, s. 47, Celex 32009R0080)**

Förordningen träder i kraft den 29 mars 2009 och ersätter rådets förordning (EEG) nr 2299/89 av den 24 juli 1989 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem (EGT L 220, 29.7.1989, s. 1, Celex 31989R2299), senast ändrad genom rådets förordning (EG) nr 323/1999 (EGT L 40, 13.2.1999, s. 1, Celex 31999R0323).

Förordningen gäller för datoriserade bokningssystem i den utsträckning de omfattar lufttransportprodukter som erbjuds eller används inom unionens territorium. I vissa fall omfattas även järnvägstransportprodukter av förordningen. Enligt förordningen ska varje företag som har ansvaret för driften eller marknadsföringen av ett datoriserat boknings-system (s.k. systemleverantör) ge varje lufttrafikföretag möjlighet att få del av företagets distributionstjänster på lika och icke-diskriminerande villkor. I förordningen beskrivs systemleverantörens förpliktelser i detalj. Bryter någon mot förordningen kan kommissionen döma ut böter.

**Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter (EUT L 70, 14.3.2009, s. 11, Celex 32009L0012)**

Direktivet ska tillämpas på varje flygplats som är öppen för kommersiell trafik och där den årliga trafiken uppgår till över fem miljoner passagerarrörelser samt på den flygplats i varje medlemsstat som har det högsta antalet passagerarrörelser. För svensk del betyder det att direktivet blir tillämpligt på Stockholm-Arlanda flygplats, medan Landvetter ligger strax under gränsen. Direktivet ska vara genomfört i nationell lagstiftning senast den 15 mars 2011.

Utformningen av den svenska luftfartslagstiftningen och tillämpningen av den är i betydande utsträckning beroende av beslut som fattas inom olika internationella organ. I detta avsnitt beskrivs i korthet de viktigaste av dessa organ.

### 6.4.1 ICAO

Den internationella civila luftfartsorganisationen (The International Civil Aviation Organization – ICAO) upprättades genom Chicagokonventionen och de länder som undertecknar konventionen blir medlemmar i organisationen. Numera är ICAO – vars huvudkontor är beläget i Montreal, Kanada – knutet till Förenta Nationerna som ett av dess fackorgan.

ICAO, som består av en församling, ett råd och olika underorgan, har till uppgift att ”utveckla principerna och tekniken för internationell luftfart” och ”främja planläggning och utveckling av internationell lufttrafik”.

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

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

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

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

#### 6.4.2 ECAC

Den europeiska luftfartskonferensen (The European Civil Aviation Conference – ECAC) grundades år 1955. ECAC har för närvarande 37 medlemsstater. Medlemskap kan vinnas av europeiska länder som är medlemmar i ICAO.

ECAC är ett rådgivande organ som har som målsättning att gynna utvecklingen av ett säkert, effektivt och uthålligt europeiskt flygtransportsystem. I detta syfte utfärdar ECAC resolutioner, rekommendationer och policybeslut. Dessa åtgärder är inte rättsligt bindande. Normalt brukar de dock på olika sätt få genomslag i de nationella rättsordningarna.

Det högsta beslutande organet inom ECAC är ett plenarmöte som hålls vart tredje år. Vid detta möte representeras medlemsländerna av delegationer som brukar ledas av generaldirektören för landets luftfartsmyndighet. Vid plenarmötet beslutas bl.a. riktlinjerna för ECAC:s verksamhet under de kommande tre åren. Mellan plenarmötena leds verksamheten av en president och en ”Co-ordinating Committee” som båda väljs av plenarmöte. ECAC har ett eget sekretariat som är beläget i Paris.

#### 6.4.3 JAA

De gemensamma luftfartsmyndigheterna (Joint Aviation Authorities – JAA) är ett samarbete mellan ett antal europeiska luftfartsmyndigheter som har till syfte att främja flygsäkerheten. Medlemskap i JAA kan vinnas av alla länder som är medlemmar i ECAC. JAA är ett associerat organ till ECAC.

JAA bygger inte på något folkrättsligt bindande avtal utan har mer karaktären av ett ”gentlemen’s agreement”.

Samarbetet är inriktat på att utforma gemensamma regler avseende flygsäkerhet. Dessa regler kan omfatta alla områden som har betydelse för flygsäkerheten. Det läggs emellertid särskild vikt vid regler som rör konstruktion och tillverkning av flygmateriel, underhåll och användning av sådan materiel, samt behörigheten hos personer och organisationer som är ansvariga för konstruktion, tillverkning och underhåll av flygmateriel och som opererar flygplan. Genom att utforma gemensamma regler undviks dubbelarbete och utbyte av produkter och personer mellan olika länder underlättas. De gemensamma regler som JAA utarbetar benämns ”Joint Aviation Requirements” (JAR) eller gemensamma luftfartsbestämmelser.

Samarbetet innebär att parterna åtar sig att inom ramen för nationell rätt delta i utvecklingen av JAR och att anta och genomföra JAR som

gemensamma krav utan nationella varianter ("sole code"). Parterna ska införa nya JAR i sitt nationella regelverk och arbeta för att avlägsna skillnader i sitt regelverk i förhållande till JAR.

Genom tillskapandet av EASA har skälen för JAA:s existens blivit ifrågasatta och de europeiska luftfartsmyndigheternas generaldirektörer har beslutat att lägga ned JAA den 30 juni 2009.

#### **6.4.4 Eurocontrol**

Angående Eurocontrol, se ovan avsnitt 6.2.11.

#### **6.4.5 OPS-utvalget**

Detta organ består av de tre skandinaviska flygsäkerhetscheferna. Verksamheten regleras i ett avtal (med instruktion) mellan verkscheferna. Uppgiften är i första hand tillsyn över företag med gemensamt skandinaviskt tillstånd men även andra frågor koordineras i detta forum. Ordförandeskapet roterar varje år. Sektionscheferna för luftvärdighet, drift och utbildning bildar underutvalg med ett särskilt för medicin. För den direkta tillsynsverksamheten finns ett skandinaviskt tillsynskontor (STK) beläget i Sverige. Verksamheten regleras i instruktion från OPS-utvalget.

#### **6.4.6 IATA**

International Air Transport Association (IATA) är en rent privaträttslig sammanslutning av flygföretag som ursprungligen grundades år 1919 och nyorganiserades år 1945. IATA är en intresseorganisation vars medlemmar huvudsakligen består av de större reguljärbolagen som bedriver internationell trafik. Sedan år 1974 kan dock även charterflygföretag vara medlemmar. IATA spelar en stor roll när det gäller utformning och standardisering av kommersiella villkor, normer och procedurer för den internationella luftfarten. Här kan t.ex. nämnas IATA:s roll när det gäller frivilliga överenskommelser om internationella flygpriser vilka accepteras av IATA:s medlemsföretag när de endast utför en del av den transport som resenären ingår avtal om, s.k. interlining. På så sätt kan passageraren köpa en flygbiljett för en resa som omfattar flera delsträckor och utförs av flera flygföretag till ett lägre pris än om passageraren köper en biljett för varje delsträcka. IATA handhar också genom sitt "Clearing House" avräkningen mellan medlemsföretagen när det gäller biljettintäkter. Slutligen kan nämnas att IATA är ett viktigt remissorgan inom lufttransportområdet, inte minst på det tekniska området.

I avsnitt 6.5 redogörs kortfattat för innehållet i de viktigaste författningarna inom området civil luftfart. Beträffande vissa av de författningar som beskrivs nedan lämnas längre fram i propositionen en mer detaljerad redogörelse för deras innehåll.

### 6.5.1 Luftfartslagen (1957:297)

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

I 2 kap. finns bestämmelser om registrering, nationalitet och märkning. Registrering sker i luftfartygsregistret som förs av Transportstyrelsen. Den är en förutsättning för att luftfartyget ska få användas vid luftfart. Ytterligare regler om registrering finns i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m. Ett luftfartyg som har förts in i registret äger svensk nationalitet. Om införandet i registret utfärdas nationalitets- och registreringsbevis. Luftfartyget ska vidare märkas med sin nationalitets- och registreringsbeteckning. Om det är registrerat i främmande stat ska det vid luftfart inom svenskt område vara märkt i enlighet med föreskrifterna i hemlandet.

I 3 kap. finns bestämmelser om luftvärdighet och miljövårdighet. Huvudregeln är att ett luftfartyg ska vara luftvärdigt och miljövårdigt när det används till luftfart. Ansvar för detta åvilar ägaren eller, om någon brukar luftfartyget i ägarens ställe, brukaren. Luftvärdigheten och miljövårdigheten står under tillsyn av Transportstyrelsen. Verket utfärdar efter besiktning luftvärdighets- och miljövårdighetsbevis. Svenskt luftfartyg ska, när det används i luftfart, ha svenskt eller av Transportstyrelsen godkänt utländskt luftvärdighets- och miljövårdighetsbevis.

I 4 och 5 kap. finns bestämmelser om luftfartygs bemanning och om befälhavare och tjänsten ombord. Bl.a. upptas här allmänna bestämmelser om luftfartscertifikat. Sådant utfärdas av Transportstyrelsen. Endast den som har ett luftfartscertifikat är behörig att tjänstgöra som förare, navigatör eller flygmaskinist på ett luftfartyg. Den som vill genomgå utbildning för luftfartscertifikat ska ha ett elevtillstånd. I lagen anges under vilka förutsättningar ett certifikat och ett elevtillstånd ska återkallas. Frågor om återkallelse prövas av allmän förvaltningsdomstol.

Luftfartyg ska när det används vid luftfart ha en befälhavare. Denne ska 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 vidta de åtgärder mot denne som behövs för att avvärja faran. Om det inträffar en olyckshändelse som medför att någon avlider eller får allvarig kroppsskada eller att betydande skada uppstår för luftfartyget eller på egendom ska befälhavaren rapportera detta. Befälhavaren ska också rapportera, när det har



funnits någon allvarlig fara för att en sådan olycka skulle inträffa eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen.

Den 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 får inte tjänstgöra ombord.

I 6 kap. finns bestämmelser om flygplatser och om markorganisationen i övrigt. Flygplatser och andra anläggningar ska uppfylla säkerhetens krav. För inrättande och drift av flygplats för allmänt bruk (allmän flygplats) krävs tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. En allmän flygplats ska godkännas innan den tas i bruk. Regeringen får föreskriva att detsamma ska gälla i fråga om andra anläggningar för luftfarten. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva vilka flygplatser som får användas vid olika slag av luftfart samt meddela föreskrifter om avgifter för användning av allmänna flygplatser eller andra allmänna anläggningar eller tjänster för luftfarten.

I 7 kap. finns regler om tillstånd till luftfartsverksamhet. Luftfart i förvärvssyfte får inte utövas i Sverige utan tillstånd av regeringen eller den myndighet som 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. Tillstånd får beviljas bara om det inte möter hinder av hänsyn till det allmänna. Vid prövning av ansökan om tillstånd ska de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för trafiken beaktas. Tillstånd till luftfart i inrikes trafik får ges endast till svenska rättssubjekt och vissa rättssubjekt med anknytning till EES-stater.

I 8 kap. finns vissa bestämmelser om lufttrafiken. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om vad som ska iakttas vid luftfärder för att olyckor och olägenheter ska undvikas. Föreskrifter får också meddelas om flygvägar som luftfartyg ska följa inom svenskt område. Bestämmelser finns vidare om landnings-skyldighet och om förbud mot befordran av krigsmateriel eller annat gods samt om fartygshandlingar.

I 9 kap. finns bestämmelser om befordran med luftfartyg av passagerare och gods. Sverige har anslutit sig till Montrealkonventionen. Konventionen innehåller huvudsakligen regler om parternas rättigheter och skyldigheter vid lufttransport av passagerare, bagage och gods (se avsnitt 6.2.4). Det gäller bland annat transportörens skadeståndsansvar för personskada eller försening som drabbar passagerare samt för skador på eller förseningar av bagage och gods. Konventionen har införlivats med svensk rätt genom ändringar i 9 kap. luftfartslagen. Till skillnad från konventionen gäller de nya reglerna även vid inrikes flygningar. Montrealkonventionen har delvis införts i unionsrätten genom ändringar i rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage. Även den förordningen har föranlett vissa ändringar i 9 kap. luftfartslagen. Ändringarna innebär bl.a. att det ersättningsrättsliga skyddet för passagerare förbättras. Förbättringarna består bland annat i att den beloppsbegränsning som gäller för transportörens ansvar för dödsfall eller skada som drabbar passagerare försvunnit. Transportörens

ansvar ska dessutom alltid vara täckt av en ansvarsförsäkring. Vidare har de skadelidande fått rätt till förskott på ersättningen för sina omedelbara ekonomiska behov.

Ändringarna har medfört ett nära nog helt nytt 9 kap. jämfört med det som gällde vid tiden för slutbetänkandets avlämnande. Kapitlet har blivit mycket kortare men hänvisar till Montrealkonventionen samt till rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag<sup>1</sup> och rådets förordning (EG) nr 2027/97. Montrealkonventionen återfinns som en bilaga till luftfartslagen i tre spalter på de svenska, engelska och franska språken.

10 kap. reglerar ansvaret för skador genom luftfart. Kompletterande bestämmelser till förordningen om nekad ombordstigning och försäkringsförordningen har införts i svensk rätt bl.a. genom ändringar i 9 och 10 kap. luftfartslagen. De nya bestämmelserna innebär bl.a. att Konsumentverket har tillsyn över efterlevnaden av reglerna i förordningen om nekad ombordstigning, medan Transportstyrelsen har motsvarande uppgift när det gäller försäkringsförordningen.

I 11 kap. finns bestämmelser om flygräddningstjänst, bärgning och undersökning av luftfartsolyckor. Bestämmelser om flygräddningstjänsten finns också i räddningstjänstlagen (1986:1102). Den som medverkar vid bärgning av ett förolyckat eller nödställt luftfartyg har rätt till bärgarlön enligt bestämmelser härom i sjölagen. För fordran på bärgarlön har han eller hon luftpanträtt i luftfartyget eller godset med förmånsrätt enligt förmånsrättslagen (1970:979). Om undersökning från säkerhetssynpunkt av luftfartsolyckor och andra händelser som berör luftfarten finns bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

I 12 kap. finns bestämmelser om rätt för Transportstyrelsen att förbjuda luftfärd med luftfartyg som inte är luftvärdiga eller då lagens villkor inte är uppfyllda eller föreskrivna avgifter inte har erlagts.

I 13 kap. finns ansvarsbestämmelser och i 14 kap. vissa bestämmelser om lagens tillämpning, bl. a. om överklagande av Luftfartsverkets och Transportstyrelsens beslut.

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

## 6.5.2 Luftfartsförordningen (1986:171)

Denna förordning innehåller en rad tillämpningsbestämmelser i anslutning till luftfartslagen. Förordningen innehåller även bemyndiganden för Transportstyrelsen, samt i viss utsträckning Luftfartsverket och andra myndigheter, att utfärda föreskrifter inom olika ämnesområden.

<sup>1</sup> Förordningen upphörde att gälla den 1 november 2008, då den ersattes av förordning (EG) nr 1008/2008.

Vid tiden för slutbetänkandets avlämnande bedrev Luftfartsverket både myndighets- och produktionsverksamhet. Verket var som tjänsteproducent part på en marknad med andra aktörer, t.ex. flygbolag, kommunala och privata flygplatser, samtidigt som man som myndighet ställde krav på aktörerna och kontrollerade dessa. Verkets sammanhållna organisationsstruktur uppfattades som olämplig, eftersom Luftfartsverket i sin roll som myndighet inte var fristående till sin egen roll som marknadsaktör. Myndighetsverksamheterna har därför brutits ut i en separat luftfartsmyndighet. Den 1 januari 2005 delades Luftfartsverket upp i två myndigheter, Luftfartsverket och Luftfartsstyrelsen. Luftfartsstyrelsen tog över de förvaltningsuppgifter som tidigare legat på Luftfartsverket.

Huvuduppgifterna för Luftfartsstyrelsen angavs i förordningen (2007:959) med instruktion för Luftfartsstyrelsen. Enligt 1 § var Luftfartsstyrelsen central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för den civila luftfarten.

Av 1 § förordningen (2007:1156) med instruktion för Luftfartsverket framgår att verket ska på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning bidra till att de transportpolitiska målen uppnås och att verkets huvuduppgifter är att ansvara för drift och utveckling av statens flygplatser för civil luftfart samt flygtrafiktjänst i fred för civil och militär luftfart.

Luftfartsstyrelsen hade, med något undantag, motsvarande bemyndiganden enligt luftfartsförordningen som Luftfartsverket tidigare haft. I samband med bildandet av Luftfartsstyrelsen inrättades Luftfartsstyrelsens författningssamling (LFS), som från och med den 1 januari 2005 har ersatt Luftfartsverkets författningssamling. Även de föreskrifter som Luftfartsverket och Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) meddelar publiceras i LFS.

Regeringen har per den 1 januari 2009 tagit ett samlat grepp över myndigheterna på transportområdet och tillskapat en ny myndighet, Transportstyrelsen, och låtit all verksamhet som bedrevs inom Luftfartsstyrelsen och Järnvägsstyrelsen flytta över till den nya myndigheten. Från Vägverket och Sjöfartsverket har olika arbetsuppgifter förts över till Transportstyrelsen. Utgångspunkten är att Transportstyrelsens verksamhet ska omfatta all norm- och tillståndsgivning samt tillsynsregler avseende de fyra transportslagen med beaktande av deras skilda förutsättningar.

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

Med stöd av de bemyndiganden som Transportstyrelsen har erhållit genom luftfartsförordningen meddelar myndigheten en rad föreskrifter. Dessa föreskrifter, som ofta utgör det konkreta genomförandet av svenska internationella åtaganden – t.ex. genomförandet av bilagor till Chicagokonventionen och av olika EU-direktiv – utfärdas i Transportstyrelsens författningssamling (TSFS). Härutöver finns även trafikregler för luftfart som har fastställts av regeringen i enlighet med kungörelsen (1961:563) angående trafikregler för luftfarten. En annan form av bindande föreskrifter som utges i TSFS är s.k. luftvärdighetsdirektiv (LVD, eng. *Airworthiness directives* – AD). Ett luftvärdighetsdirektiv kan avse t. ex. underhållsåtgärder eller operativa begränsningar som är nödvändiga för ett luftfartygs fortsatta luftvärdighet och säkra flygning.

I detta sammanhang kan även nämnas några publikationer som Sverige genom medlemskapet i ICAO förbundit sig att ge ut (se bilaga 15 till Chicagokonventionen). AIP-Sverige (AIP är en förkortning för *Aeronautical information publication*) som ges ut på svenska och engelska innehåller varaktig information av betydelse för luftfarten, t.ex. uppgifter om restriktionsområden, flygplatser samt kartor. AIC (*Aeronautical information circular*) innehåller information som inte är kvalificerad för att ges ut i AIP men som har anknytning till flygsäkerheten, bestämmelser eller tekniska och administrativa områden. AIC-A ges ut på svenska och engelska medan AIC-B ges ut enbart på svenska.

#### **6.5.5 Lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart**

I denna lag regleras ansvaret för skador, som till följd av ett luftfartygs begagnande tillfogas personer eller egendom, som inte befordras med luftfartyget. För sådana skador gäller enligt lagen ett strikt ansvar. Enligt huvudregeln är det luftfartygets ägare som bär det strikta ansvaret. Under vissa förutsättningar kan dock ansvaret övergå på en nyttjanderätts-havare.

#### **6.5.6 Lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg**

Denna lag upphävdes genom luftfartslagen (1957:297) men skulle enligt övergångsbestämmelserna fortsätta att gälla i stället för 9 kap. luftfartslagen i förhållande till stater som bara tillträtt Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse. I januari 2008 hade Armenien, Barbados, Bolivia, Botswana, Brunei, Burkina Faso, Komorerna, Demokratiska republiken Kongo, Ekvatorialguinea, Etiopien, Honduras, Indonesien, Liberia, Malta, Mauritien, Mongoliet, Myanmar (Burma), Sierra Leone, Turkmenistan, Uganda, Tanzania och Uruguay endast tillträtt den ursprungliga Warszawakonventionen.

### **6.5.7 Lagen (1939:6) om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg** Prop. 2009/10:95

Denna lag, som bygger på 1933 års Romkonvention om fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad på luftfartyg (SÖ 1939 nr 14), förbjuder att vissa luftfartyg beläggs med kvarstad.

### **6.5.8 Kungörelsen (1961:563) angående trafikregler för luftfarten**

Enligt denna kungörelse ska trafikregler för luftfart inom svenskt område fastställas av regeringen i huvudsaklig överensstämmelse med de s.k. internationella trafikreglerna, vilka är trafikregler som har antagits av ICAO.

### **6.5.9 Kungörelsen (1961:567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg**

Enligt denna författning behövs som huvudregel regeringens tillstånd för att få befördra krigsmateriel med luftfartyg. Vad som avses med krigsmateriel anges i en bilaga till författningen.

### **6.5.10 Kungörelsen (1972:17) om behandling av föremål som upphittats inom flygplats eller på luftfartyg, m.m.**

Denna förordning innehåller bestämmelser om hur det ska förfaras med föremål som upphittats inom en flygplats eller ombord på ett luftfartyg som i förvärvssyfte används för befordran av passagerare eller gods.

### **6.5.11 Tillträdesförordningen (1992:118)**

Enligt denna förordning krävs, med vissa undantag, tillstånd för utländska statsluftfartyg för att de ska få tillträde till svenskt territorium. Försvarsmakten får meddela tillstånd för tillträde till svenskt territorium i fråga om andra utländska statsluftfartyg än militära stridsflygplan, på begäran av Sjöfartsverket. Försvarsmakten får även, på begäran av en kommun eller en statlig myndighet som svarar för räddningstjänsten, meddela utländska statsfartyg, statsluftfartyg och militära fordon tillstånd för tillträde till svenskt territorium vid räddningsinsatser eller vid övning av sådana insatser. I andra fall meddelar regeringen utländska statsluftfartyg tillstånd för tillträde till svenskt territorium. Tillstånden utverkas på diplomatisk väg.

Inom svenskt territorium ska ett utländskt statsluftfartyg följa bestämmelserna för civil luftfart och framföras enligt anvisningar från den svenska flygtrafikledningen.

#### **6.5.12 Förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område**

Prop. 2009/10:95

I denna förordning anges de myndigheter som ska pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger en medlemsstat enligt förordningar som beslutats inom Europeiska unionen och som rör civil luftfart.

#### **6.5.13 Lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter**

Denna lag innehåller bestämmelser om behörighet för domstolar och andra myndigheter i mål om betalningsskyldighet för undervägsavgift enligt 1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter samt om erkännande och verkställighet av utländska avgöranden om undervägsavgifter som grundas på överenskommelsen.

#### **6.5.14 Lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser och förordningen (2000:151) om marktjänster på flygplatser**

Lagen och förordningen som genomför rådets direktiv 96/67/EG (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36, Celex 31996L0067) innehåller bestämmelser som ska främja konkurrens på flygplatserna inom unionen genom att flera aktörer ska få tillhandahålla s.k. marktjänster, vilket innefattar verksamheter såsom incheckning, bagagehantering, catering och påfyllning av drivmedel.

#### **6.5.15 Lagen (2004:1100) om luftfartsskydd**

Efter terroristhandlingarna i USA den 11 september 2001 har man inom EU tagit fram gemensamma EU-regler om luftfartsskydd. Framför allt ska här nämnas Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten. Den EU-regleringen kompletteras här i landet av lagen (2004:1100) om luftfartsskydd. Den som driver en flygplats har ansvaret, inklusive det ekonomiska ansvaret, för att det finns tillräckligt med personal, lokaler och utrustning för luftfartsskyddet på den egna flygplatsen, såvida inte annat följer av särskilt meddelade bestämmelser om luftfartsskydd. Den som driver en flygplats ska se till att flygplatsen är inrättad och utrustad enligt EU-förordningens regler och svenska nationella tillämpningsbestämmelser. Säkerhetskontrollerna sker alltjämt under polismans ledning, och polisen har det yttersta ansvaret för denna kontroll. Lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats har upphört att gälla.

### 6.5.16 Lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget

Prop. 2009/10:95

Lagen tillkom för att delvis genomföra rådets direktiv 2000/79/EG, som redovisats tidigare i detta avsnitt.

### 6.5.17 Förordningen (2005:801) om restriktioner för luftfart inom vissa områden

Denna förordning har från och med den 19 januari 2006 ersatt förordningen (1979:969) om restriktioner för luftfart inom vissa områden. I förordningen listas ett antal områden där begränsningar råder i rätten att framföra luftfartyg. Det gäller områden av militärt intresse samt över vissa kriminalvårdsanstalter.

## 7 Registrering, nationalitet och märkning

**Regeringens förslag:** Luftfartyg som brukas av någon med ett svenskt drifttillstånd får registreras här i landet även om det ägs av någon med hemvist utanför EU.

Det införs en skyldighet att till luftfartygsregistret anmäla nyttjanderättsupplåtelse av registrerat luftfartyg som sker på obestämd tid eller för bestämd tid om minst en månad, såvida inte nyttjanderätten har skrivits in i inskrivningsregistret för luftfartyg enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg. Det införs även en skyldighet att, i fråga om nyttjanderättsupplåtelser som antecknats i luftfartygsregistret, till registret anmäla när upplåtelse på obestämd tid upphör eller upplåtelse på bestämd tid upphör i förtid.

Kravet på att det ska finnas ett luftvärdighetsbevis när ett luftfartyg registreras tas inte med i den nya lagen. I stället införs en möjlighet att meddela föreskrifter om att luftfartyg som inte uppfyller vissa miljökrav inte ska få registreras. Detta bl.a. för att få ett regelverk som bättre stämmer överens med EU-rätten.

**Regeringens bedömning:** Registrering av ett luftfartyg bör även fortsättningsvis bygga på en registreringsrätt och inte en registrerings-skyldighet.

Bestämmelsen i nuvarande luftfartslag om att innehav av registrerat luftfartyg som köpts på kredit med förbehåll om återtaganderätt ska antecknas i luftfartygsregistret bör inte få någon motsvarighet i den nya lagen. Inte heller föreslås det någon bestämmelse om att föra en brukarförteckning.

**Lufträttsutredningens förslag:** överensstämmer i stort med regeringens. Utredningens förslag att slå samman de två olika registren luftfartygsregistret och inskrivningsregistret för luftfartyg har regeringen redan tagit ställning till i prop. 2003/04:27 och valt att inte genomföra detta.

**Supplementet:** behandlar inte närmare dessa frågor.

**Remissinstanserna:** Först ska antecknas att det är de remissinstanser som fick Lufträttsutredningens delbetänkande *Rättigheter i luftfartyg* (SOU 1997:122) som är aktuella i detta avsnitt. Ingen remissinstans har framfört någon allvarigare kritik mot de förslag som behandlas här. I flera fall har remissinstanserna också klart tillstyrkt förslagen.

*Svenska Bankföreningen* och *Riksskatteverket*, som bifogat yttranden från tre kronofogdemyndigheter, förordar att det ska föreligga en registreringsplikt i stället för en registreringsrätt. Riksskatteverket framför att det skulle medföra större klarhet ur exekutionsrättsliga aspekter. Övriga remissinstanser som uttalat sig i denna del har däremot inget emot utredningens förslag eller tillstyrker det.

**Skälen för regeringens förslag:** De frågor som behandlas i 2 kap. den nuvarande luftfartslagen behandlades huvudsakligen av Lufträttsutredningen i dess delbetänkande *Rättigheter i luftfartyg* (SOU 1997:122). Förslagen i delbetänkandet togs också huvudsakligen om hand av regeringen i *Rättigheter i luftfartyg* (prop. 2003/04:27). Den största skillnaden mellan utredningens förslag och vad regeringen valde att gå vidare med var att utredningen föreslog en sammanslagning av luftfartygsregistret och inskrivningsregistret för luftfartyg, där regeringen valde att inte föreslå en sådan sammanslagning.

Lufträttsutredningen föreslår i övrigt inga dramatiska förändringar i kapitlet om registrering, nationalitet och märkning. Nedan följer en kortfattad sammanfattning av utredningens förslag och regeringens ställningstagande i de olika delarna.

Hittills har registrering av ett luftfartyg i luftfartygsregistret byggt på en registreringsrätt och inte på en registreringsplikt. Utredningen konstaterar att det skulle kräva en tämligen komplicerad reglering att införa ett system med registreringsplikt. Eftersom det är en förutsättning för att få flyga ett luftfartyg att det är registrerat visar erfarenheten att i praktiken registreras redan det övervägande antalet svenskägda och luftvärdiga luftfartyg. Utredningen föreslår därför inte någon förändring i denna del. Regeringen ser inga skäl till att inta en annan ståndpunkt.

Den krets som har rätt att registrera ett luftfartyg här i landet utökas genom att även luftfartyg som används av en brukare med ett svenskt driftillstånd får registreras här. Detta är visserligen möjligt redan med dagens regler, men den regeln är utformad mera som en undantags-situation. Nu för tiden ägs större luftfartyg ofta av utomstående och leasas av flygbolagen. Skulle leasingförhållandet upphöra kan en avregistrering bli aktuell.

Bland annat för att bättre stämma överens med EU-rätten föreslås att kravet på att det ska finnas luftvärdighetsbevis för att få registreras tas bort. I stället införs en bestämmelse som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om att luftfartyg som inte uppfyller vissa miljökrav inte får registreras.

Det föreslås också en bestämmelse som gör det möjligt att ur luftfartygsregistret avföra föremål som inte längre kan anses vara ett luftfartyg.

Ett antal ändringar föreslås vad gäller bestämmelserna om innehavs-anteckning i 2 kap. 10 § luftfartslagen. Lufträttsutredningen har föreslagit att det införs en skyldighet att till luftfartygsregistret anmäla nyttjanderättsupplåtelse av registrerat luftfartyg om upplåtelsen sker på obestämd



tid eller för bestämd tid om minst en månad, såvida inte nyttjanderätten har skrivits in i inskrivningsregistret för luftfartyg enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg. I dag finns en liknande möjlighet men på frivillighetens grund. Utredningen har även föreslagit att det ska införas en skyldighet att, i fråga om nyttjanderättsupplåtelser som antecknats i luftfartygsregistret, till registret anmäla när upplåtelse på obestämd tid upphör eller upplåtelse på bestämd tid upphör i förtid. Skälet till detta är att registret ska hållas uppdaterat och återspegla vem som rent faktiskt brukar luftfartyget. Utredningen konstaterade att det finns flera skäl för att det av luftfartygsregistret bör framgå vem som rent faktiskt brukar ett registrerat luftfartyg. Ett sådant skäl är att tillsynsmyndigheten på ett enklare och snabbare sätt kan nå ut med rekommendationer och luftvärdighetsdirektiv som rör ändringar av och tillägg i befintliga underhållsprogram och liknande viktig information rörande flygsäkerheten. Regeringen delar Lufrättsutredningens bedömning i dessa delar. I bestämmelsen bör dock göras tillägget att om nyttjanderätten skrivits in i inskrivningsregistret för luftfartyg, anteckning ska göras i luftfartygsregistret om upplåtaren eller brukaren begär det. Skälet till detta är bestämmelsen i 3 a § lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart, enligt vilken ett ansvar för nyttjanderättshavaren i stället för ägaren förutsätter att anteckning om nyttjanderätten har gjorts i luftfartygsregistret. Utredningen har vidare föreslagit ett upphävande av bestämmelsen att anteckning ska göras i luftfartygsregistret i de fall ett registrerat luftfartyg innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt. Regeringen noterar för sin del att enligt 1955 års lag kan numera vid kreditköp med äganderättsförbehåll eller förbehåll om återtaganderätt köparen skrivas in som ägare i inskrivningsregistret för luftfartyg. Motsvarande ordning bör gälla beträffande luftfartygsregistret. Den aktuella bestämmelsen blir därmed överflödig. Även regeringen kommer därför till slutsatsen att bestämmelsen bör upphävas.

Den bestämmelse om brukarförteckning som i dag återfinns i 2 kap. 11 a § den nuvarande luftfartslagen föreslås av Lufrättsutredningen kunna upphävas. Utredningen konstaterar att det inte föreligger något behov av denna förteckning ur tillsynsaspekter. Brukarförteckningen hade inte heller vid delbetänkandets avlämnande kommit till användning. Regeringen gör därför bedömningen att det inte bör tas med någon bestämmelse om brukarförteckning i den nya luftfartslagen.

## 8 Luftvärdighet och miljövärdighet

### 8.1 Inledning

Lufrättsutredningen har föreslagit att bestämmelserna om luftfartygs luftvärdighet och miljövärdighet ändras i huvudsak endast redaktionellt. Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfarts-säkerhet, ”gamla EASA-förordningen”, och tillämpningsföreskrifter till

denna förordning har emellertid bestämmelserna i 3 kap. den nuvarande luftfartslagen blivit subsidiära till den EU-rättsliga regleringen på området luftvärdighet och miljövärdighet. Gamla EASA-förordningen har nyligen ersatts av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1, Celex 32008R0216) ”*nya EASA-förordningen*”. Den nya EASA-förordningen innehåller inte några väsentliga nyheter när det gäller luftvärdighet och miljövärdighet.

I detta avsnitt lämnas en redovisning av EU-bestämmelser som tangerar den nationella svenska regleringen och överväganden föranledda av det nya rättsläget.

## 8.2 EU-bestämmelser om luftvärdighet och miljövärdighet

### 8.2.1 EASA-förordningens tillämplighet m.m.

Av artikel 4.1 i nya EASA-förordningen framgår att luftfartyg ska överensstämma med förordningens krav, om de är

a) konstruerade eller tillverkade av en organisation, för vars säkerhetstillsyn EASA eller en medlemsstat ansvarar,

b) registrerade i en medlemsstat, såvida inte deras regelmässiga säkerhetstillsyn har delegerats till ett tredjeland och de inte används av en gemenskapsoperatör,

c) registrerade i ett tredjeland och används av en operatör, vars verksamhet tillses av en medlemsstat eller som används för flygning till, inom eller ut ur gemenskapen av en operatör som är etablerad eller bosatt inom gemenskapen, eller

d) registrerade i ett tredjeland eller en medlemsstat som har delegerat sin regelmässiga säkerhetstillsyn till ett tredjeland, och som används av en tredjelandsoperatör för flygning till, inom eller ut ur gemenskapen.

Enligt artikel 4.4 undantas vissa kategorier av luftfartyg, bl.a. vissa luftfartyg för forskningsändamål och amatörbyggda luftfartyg.

Transportstyrelsens föreskrifter tillämpas fortfarande i fråga om bl.a. sådan flygmateriel som är undantagen från den nya EASA-förordningens krav. Där finns vidare kompletterande bestämmelser till vissa förordningar inom EASA-regelverket.

Krav på flygverkstäder och godkännande av sådana finns i artikel 5 i såväl den gamla EASA-förordningen som i den nya förordningen och i tillämpningsföreskrifterna.

Den nya EASA-förordningen trädde i kraft den 8 april 2008. Artiklarna 5–10, som bl.a. innehåller bestämmelser om luftvärdighet och miljövärdighet ska emellertid tillämpas först från och med den dag som anges i respektive tillämpningsföreskrifter, dock senast från och med den 8 april 2012.

Kommissionen har utfärdat detaljerade föreskrifter för tillämpningen av bestämmelserna om luftvärdighet och miljövärdighet i gamla EASA-

förordningen genom förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer och förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter. Tillämpningsföreskrifter till den nya EASA-förordningen har ännu inte beslutats. Eftersom tillämpningsföreskrifterna till den gamla EASA-förordningen fortfarande tillämpas och har stor praktisk betydelse, lämnas en redogörelse för dessa nedan.

I Sverige är Transportstyrelsen, såvitt är av intresse här, behörig myndighet när uppgifter ska fullgöras enligt EASA-regelverket.

## 8.2.2 Luftvärdighet

### *Nya EASA-förordningen*

Av artikel 5.1 i nya EASA-förordningen framgår att luftfartyg, med vissa undantag, ska uppfylla de grundläggande krav på luftvärdighet som fastställs i bilaga I till förordningen.

Enligt artikel 5.2 a ska luftfartyg m.m. ha typcertifikat. Av artikel 20.1 framgår att EASA i tillämpliga fall och på det sätt som anges i Chicago-konventionen eller dess bilagor, på medlemsstaternas vägnar ska utföra konstruktions-, tillverknings- eller registreringsstatens funktioner och uppgifter i samband med godkännande av typkonstruktion. Byrån ska bl.a. för varje produkt för vilken det har begärts ett typcertifikat fastställa och meddela typcertifieringsgrund. Det är vidare byrån som utfärdar lämpliga typcertifikat.

Av artikel 5.2 c framgår att varje luftfartyg ska förses med ett individuellt luftvärdighetsbevis när det har visats att det överensstämmer med den typkonstruktion som godkänts i dess typcertifikat och relevant dokumentation, relevanta inspektioner och tester visar att luftfartyget är i ett tillstånd som medger säker drift. Detta luftvärdighetsbevis ska vara giltigt så länge det inte har indragits tillfälligt, återkallats eller löpt ut och luftfartyget underhålls i enlighet med de grundläggande krav i fråga om fortsatt luftvärdighet som fastställs i bilaga I samt genom de genomförandeåtgärder som kommissionen beslutar med stöd av artikel 5.5.

I vissa fall kan enligt artikel 5.4 ett flygtillstånd eller ett begränsat luftvärdighetsbevis utfärdas, när förutsättningar saknas för att utfärda ett luftvärdighetsbevis.

### *Tillämpningsföreskrifter*

Kommissionen har utfärdat detaljerade föreskrifter för tillämpningen av artikel 5, med bestämmelser om luftvärdighet, i gamla EASA-förordningen genom förordning (EG) nr 1702/2003 och förordning (EG) nr 2042/2003.

I en bilaga till förordning (EG) nr 1702/2003 med beteckningen Del 21 finns bl.a. närmare bestämmelser om utfärdandet av luftvärdighetsbevis.

Av artikel 5.3 i förordningen framgår att medlemsstaterna till den 28 september 2008 får utfärda luftvärdighetsbevis för en begränsad tid. Därefter ska ett luftvärdighetsbevis utfärdas för en obegränsad giltighetstid och förbli giltigt under vissa i Del 21 angivna förutsättningar. Bl.a. krävs att tillämpliga krav för fortsatt luftvärdighet uppfylls.

Ett luftvärdighetsbevis ska förbli giltigt under förutsättning att

- tillämpliga krav för typkonstruktion och fortsatt luftvärdighet uppfylls,
- luftfartyget står kvar i samma register,
- det typcertifikat eller det begränsade typcertifikatet i enlighet med vilket det utfärdas inte tidigare har gjorts ogiltigt, och
- beviset inte har återlämnats eller återkallats av den behöriga myndigheten.

När det visats att något av de angivna villkoren inte uppfylls, ska den behöriga myndigheten upphäva eller återkalla luftvärdighetsbeviset.

Innehavaren av luftvärdighetsbeviset ska på begäran av den behöriga myndigheten ge tillträde till det luftfartyg för vilket detta luftvärdighetsbevis har utfärdats.

Bestämmelser om den fortsatta luftvärdigheten finns i förordning (EG) nr 2042/2003. I denna förordning avses med fortsatt luftvärdighet samtliga processer som ser till att luftfartyget vid alla tidpunkter under sin livstid uppfyller gällande luftvärdighetskrav och är i skick för säker flygning (artikel 2 d).

För att garantera den fortsatta luftvärdigheten ska en granskning av luftfartygets luftvärdighet och dokumentationen av denna genomföras med jämna mellanrum. Efter slutförande av en tillfredsställande granskning utfärdas ett granskningsbevis avseende luftvärdighet ("airworthiness review certificate, ARC"), som gäller ett år. Närmare bestämmelser om bl.a. granskningsbevis finns i en bilaga till förordning (EG) nr 2042/2003 med beteckningen Del M. Även ett granskningsbevis avseende luftvärdigheten kan i vissa fall bli ogiltigt.

Den behöriga myndigheten i registreringsstaten utfärdar luftvärdighetsbevis. Granskningsbevis kan i vissa fall utfärdas av en organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten och annars av den behöriga myndigheten.

I Del M finns bestämmelser om vem som har att se till att luftfartyget är luftvärdigt. Ägaren har ansvar för ett luftfartygs fortsatta luftvärdighet och ska se till att ingen flygning äger rum, såvida inte luftfartyget har genomgått underhåll så att det är i luftvärdigt skick, all installerad drifts- och nödutrustning har installerats på rätt sätt och är driftsduglig eller tydligt har märkts som driftsoduglig, luftvärdighetsbeviset alltså är giltigt och underhållet av luftfartyget har utförts i enlighet med ett godkänt underhållsprogram. Den som hyr in luftfartyget övertar i vissa fall ägarens ansvar. Vid kommersiella transporter är det operatören som har ansvaret. Vissa möjligheter finns för luftfartygets ägare, innehavare eller operatör att överföra uppgifter till en organisation som svarar för luftvärdighet.

I Del M finns vidare ett förbud för ett luftfartyg att flyga om luftvärdighetsintyget är ogiltigt eller om

- den fortsatta luftvärdigheten hos luftfartyget eller hos eventuella komponenter monterade på luftfartyget inte uppfyller kraven i Del M,

- luftfartyget inte fortsatt överensstämmer med den typkonstruktion som godkänts av EASA,
- luftfartyget har brukats utanför de gränser som anges i den godkända flyghandboken eller i luftvärdighetsbeviset, utan att en lämplig åtgärd vidtagits,
- luftfartyget har varit inblandat i ett haveri eller ett tillbud som påverkar luftfartygets luftvärdighet, utan påföljande lämpliga åtgärder för att återställa luftvärdigheten, eller
- en modifiering eller reparation inte har godkänts i överensstämmelse med Del 21.

### 8.2.3 Miljövårdighet

#### *Nya EASA-förordningens grundläggande bestämmelse om miljövårdighet*

Av artikel 6.1 i nya EASA-förordningen framgår att produkter, delar och anordningar ska uppfylla miljöskyddskraven i ändring 8 i volym I och i ändring 5 i volym II i bilaga 16 till Chicagokonventionen i dess lydelse den 24 november 2005, med undantag för tilläggen till bilaga 16.

#### *Chicagokonventionen*

Chicagokonventionens bilaga 16 har två volymer. Den första behandlar flygplansbuller. Certifieringssystemet är i denna del uppbyggt på att tillverkaren ska visa att flygplanet inte överskrider vissa bullervärden. Normerna är tillämpliga på alla flygplan som används i internationell trafik. Den stat där flygplanet är registrerat ska meddela bevis om att flygplanet enligt tillgänglig och tillräcklig bevisning fyller krav som är åtminstone lika stränga som bilagans. En konventionsstat ska erkänna bevis som utfärdats i en annan konventionsstat under förutsättning att de krav som gäller vid utfärdandet av detta bevis varit åtminstone lika stränga som bilagans. En konventionsstat ska återkalla bevis om ett flygplan inte längre uppfyller bullerkraven. Ett nytt bevis ska inte utfärdas förrän planet vid förnyad bedömning befunnits överensstämma med dessa. I en underbilaga finns vägledning i fråga om hur beviset ska utformas. Titeln på dokumentet kan på engelska vara t.ex. ”noise certificate”.

Den andra volymen av bilaga 16 behandlar utsläpp från motorer på flygplan som används i internationell trafik. Till att börja med finns bestämmelser som syftar till att förhindra avsiktliga utsläpp av bränsleångor från luftfartyg med turbinmotorer. Den behöriga myndigheten ska meddela bevis om att antingen luftfartyget eller motorerna uppfyller bilagans krav. Beviset kan vara en särskild handling (”a separate fuel venting certificate”) men kan också vara en del av en annan handling.

Volym II innehåller vidare bestämmelser om utsläppscertifiering av luftfartygsmotorer. Ett bevis kan utfärdas om att motorn uppfyller bilagans krav antingen i form av en särskild handling (”a separate emissions certificate”) eller som en del av en annan handling.

Av artikel 20.1 i nya EASA-förordningen framgår att EASA för varje produkt för vilken det krävs miljöcertifiering i enlighet med artikel 6 ska fastställa och meddela de tillämpliga miljökraven (punkten d) och utfärda lämpliga miljöcertifikat (punkten h).

Del 21 innehåller bestämmelser om ”miljövårdighetsbevis (buller)”. Det kan anmärkas att denna benämning inte helt liknar de termer som används i förordningstexten på exempelvis engelska (”noise certificate”), franska (”certificat acoustique”) eller tyska (”Lärmschutzzeugnis”). Den behöriga myndigheten ska utfärda ett miljövårdighetsbevis (buller) mot uppvisande av vissa närmare angivna dokument. Dessa handlingar kan, när det gäller ett nytt luftfartyg, vara t.ex. en i viss ordning utfärdad försäkran om överensstämmelse (”statement of conformity”) och den bullerinformation som är fastställd i överensstämmelse med tillämpliga bullerkrav.

Den behöriga myndigheten har motsvarande rätt till tillträde till luftfartyget som vid utfärdande av luftvärdighetsbevis.

Ett miljövårdighetsbevis (buller) ska utfärdas för en obegränsad giltighetstid. Det ska förbli giltigt under förutsättning bl.a. att de tillämpliga kraven på typkonstruktion, miljöskydd och fortsatt luftvärdighet uppfylls. Om föreskrivna villkor inte uppfylls, ska den behöriga myndigheten upphäva eller återkalla miljövårdighetsbeviset.

Något särskilt miljövårdighetsbevis utfärdas inte i fråga om de tillämpliga utsläppskraven. Luftvärdighetsbeviset utfärdas emellertid på grundval bl.a. av att det enskilda luftfartyget är byggt i enlighet med ett typcertifikat. Att miljökraven är uppfyllda är en förutsättning för att typcertifikat ska utfärdas.

## 8.2.4 Tillverkning och underhåll av luftfartyg

Enligt artikel 5.2 d i nya EASA-förordningen ska organisationer som har ansvaret för underhåll av produkter, delar och anordningar visa att de har förmåga och möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med deras rättigheter. Om inte denna förmåga och dessa möjligheter godtas på annat sätt ska de erkännas genom att ett organisationsgodkännande utfärdas. De rättigheter som tilldelas den godkända organisationen och godkännandets räckvidd ska anges i villkoren för godkännande. Av artikel 5.2 e framgår att motsvarande gäller för organisationer som har ansvaret för konstruktion och tillverkning av produkter, delar och anordningar.

Av artikel 20.2 b framgår att EASA ska utfärda och förnya certifikat för

- konstruktionsorganisationer (”design organisations”),
- tillverkningsorganisationer (”production organisations”) som är belägna inom medlemsstaternas territorium, om den berörda medlemsstaten begär detta, och
- tillverknings- och underhållsorganisationer (”production and maintenance organisations”) som är belägna utanför medlemsstaternas territorium.

EASA får enligt artikel 20.2 c ändra, tillfälligt dra in eller återkalla ett organisationscertifikat när de villkor enligt vilka det utfärdades inte längre är uppfyllda eller om den berörda organisationen inte fullgör sina skyldigheter enligt nya EASA-förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter.

Sverige har inte begärt att EASA ska utfärda certifikat för tillverkningsorganisationer. Sådana tillstånd utfärdas i stället av Transportstyrelsen. I LFS 2005:45 finns vissa föreskrifter om förfarandet.

### 8.2.5 Erkännande av certifikat

Av artikel 11.1 i nya EASA-förordningen framgår att medlemsstaterna utan ytterligare tekniska krav eller bedömning ska erkänna certifikat som har utfärdats i enlighet med förordningen. Till certifikat i förordningens mening hör bl.a. typcertifikat, luftvärdighetsbevis, miljövärdighetsbevis (buller), granskningsbevis och organisationscertifikat.

## 8.3 Överväganden

**Regeringens förslag:** Den nuvarande bestämmelsen med krav på luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis vid luftfart justeras så att det i den nya luftfartslagen tydligt framgår att ett bevis som har utfärdats med stöd av den nya EASA-förordningen jämföras med ett svenskt bevis.

**Lufträttsutredningens förslag:** Lufträttsutredningen föreslog huvudsakligen endast redaktionella ändringar.

**Supplementets förslag:** överensstämmer huvudsakligen med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Naturvårdsverket* gillar att reglerna om luftvärdighet och miljövärdighet behandlas parallellt jämfört med nuvarande reglering. *Svenska Allmänflygföreningen* påpekar att alla motordrivna farkoster åstadkommer skada på miljön i form av buller och i de flesta fall även luftföroreningar. Formuleringen ”inte orsakar skada” i förslaget till ny 3 kap. 1 § bör ersättas med ”uppfyller vid registreringstidpunkten gällande normer” eller liknande. Man vill också att tidsbegränsade tillstånd enligt 3 kap. 3 § ska vara tekniskt motiverade, och att nya bestämmelser inte ska belasta äldre luftfartyg i annat hänseende än flygsäkerhet. *Kungliga Svenska Aeroklubben, KSAK*, påtalar att i 3 kap. 3–10 §§ används ordet ”luftfartyg” genomgående trots att hängglidare, flygskärmar och liknande inte bör omfattas av dessa lagrum.

*Luftfartsstyrelsen* och *Svenska Allmänflygföreningen* har påpekat att hänvisningen i 3 kap. 4 § till förordning (EG) nr 1592/2002 numera ska göras till förordning (EG) nr 216/2008. *Luftfartsstyrelsen* har vidare föreslagit en komplettering till 3 kap. 5 § av följande lydelse: ”Om ett luftfartyg uppfyller kraven på flygsäkerhet får den myndighet som prövar frågor om luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis medge eller föreskriva att det får användas vid luftfart inom svenskt område även om

kravet i 4 § inte är uppfyllda. Ett medgivande ska återkallas om det finns anledning till det”.

**Skälen för regeringens förslag:** Den reglering som införts genom såväl den gamla som den nya EASA-förordningen med tillämpningsföreskrifter liknar i stora drag den som finns i de nationella svenska bestämmelserna. Det finns emellertid skillnader. Enligt de svenska reglerna kan exempelvis luftvärdighetsbevis utfärdas för en begränsad tid, medan det inte utfärdas granskningsbevis avseende fortsatt luftvärdighet.

Formellt finns emellertid inget hinder för att i sak behålla de svenska reglerna, i enlighet med betänkandets förslag, eftersom dessa ska tillämpas endast i fall som inte omfattas av EASA-regleringen. Vad som kunde tala för att anpassa de svenska bestämmelserna till EU-förordningarna är att en mer enhetlig reglering kan tänkas underlätta för myndigheter och enskilda. Något uttalat behov av en sådan anpassning har emellertid inte framkommit under den tid då bestämmelserna i nuvarande 3 kap. luftfartslagen tillämpats subsidiärt till EU-rätten.

Att göra ändringar i de nationella reglerna kräver noggranna överväganden. Med hänsyn till detta och att det är osäkert i vilken utsträckning en tillnärmning till EU-förordningarna fyller något praktiskt behov förslås inga ändringar i huvudsak i betänkandets förslag.

I utredningens förslag finns en bestämmelse som motsvarar nuvarande 3 kap. 4 § luftfartslagen. Enligt förslaget ska ett luftfartyg ha luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis när det används vid luftfart. Som framgått ovan följer redan av artikel 11 i den nya EASA-förordningen att Sverige ska erkänna bevis som har utfärdats i enlighet med förordningen. Någon exakt motsvarighet till 3 kap. 4 § luftfartslagen finns emellertid inte i nya EASA-förordningen. Det framgår inte heller av den svenska bestämmelsens ordalydelse att ett sådant EASA-bevis godtas vid luftfart. För tydlighetens skull bör därför uttryckligen anges i 3 kap. 4 § nya luftfartslagen att ett bevis som har utfärdats med stöd av EASA-förordningen ska jämföras med ett svenskt bevis enligt den aktuella paragrafen.

Den nya EASA-förordningen har trätt i kraft den tjugonde dagen efter den offentliggjordes i Europeiska unionens officiella tidning, eller den 8 april 2008. Dock ska artiklarna 5–10 tillämpas från och med den dag som anges i respektive tillämpningsföreskrifter, dock senast från och med den 8 april 2012. I de nämnda artiklarna finns bl.a. bestämmelser om luftvärdighet och grundläggande krav på miljöskydd. Fullständiga tillämpningsföreskrifter har ännu inte antagits och offentliggjorts. Det går således inte att i dag säkert säga om de nya eller gamla bestämmelserna ska tillämpas. För att den nya lagtexten ska kunna bli korrekt och helst också kunna stå kvar en tid framöver är det enligt regeringens uppfattning lämpligt att ge 4 § en något annorlunda utformning än den som återfinns i Lufrättsutredningens förslag eller i supplementet. Eftersom EU-rätten ändå gäller före den svenska ska 4 § fjärde stycket mest ses som ett förtydligande och en pedagogisk upplysning till berörda och kan därför ges en förhållandevis generell utformning.

Att ett luftfartyg inte ska orsaka skada är en regel som gäller redan enligt den nuvarande luftfartslagen utan att den orsakat några stora tolkningsproblem. Om regeln tas med i den nya luftfartslagen torde



situationen förbli densamma. Med anledning av Luftfartsstyrelsens påpekande har regeringen kompletterat bestämmelsen i 3 kap. 5 § så att det klart framgår att en dispens kan lämnas dels generellt som en myndighetsföreskrift, dels som ett separat medgivande i ett enskilt fall.

## 9 Flygcertifikat

### 9.1 Gällande rätt

De grundläggande bestämmelserna om luftfartscertifikat och andra behörighetshandlingar finns i 4 kap. den nuvarande luftfartslagen. Detaljerade regler finns dels i luftfartsförordningen, dels i föreskrifter som utfärdas av Transportstyrelsen. De svenska reglerna om certifikat bygger på artiklarna 32 och 33 i Chicagokonventionen och bilaga 1 till denna konvention.

För att få tjänstgöra som förare, navigatör eller flygmaskinist på ett luftfartyg krävs att man har ett luftfartscertifikat som är utfärdat eller godkänt i Sverige, eller ett luftfartscertifikat som är utfärdat eller godkänt i en annan stat och som enligt avtal med den staten ska erkännas i Sverige. För tjänstgöring på svenska luftfartyg i internationell trafik krävs dock ett certifikat som är utfärdat eller godkänt i Sverige. Om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten, får Transportstyrelsen besluta att en innehavare av ett luftfartscertifikat för att fullgöra vissa uppgifter vid luftfart även behöver ett s.k. behörighetsbevis som visar att han eller hon uppfyller särskilda villkor.

Enligt 6 kap. 15 § den nuvarande luftfartslagen krävs certifikat även för den som ska tjänstgöra som flygledare i flygtrafikledningstjänst, flygtekniker eller flygklarare. Det finns även vissa tjänster för vilka det inte krävs certifikat men där det krävs en särskild behörighet/auktorisering. Som exempel kan nämnas fallskärmstekniker och instruktör för utbildning i flygsimulator.

Det är Transportstyrelsen som utfärdar luftfartscertifikat och andra behörighetshandlingar. När det gäller luftfartscertifikat finns det två huvudtyper; certifikat för privat flygning och certifikat för yrkesmässig flygning (trafikflygarcertifikat). Enligt Lufträttsutredningen fanns det i Sverige i slutet av 1990-talet ca 6 000 privatflygarcertifikat och ca 3 300 trafikflygarcertifikat utfärdade. Ett certifikat utfärdas att gälla för en viss kategori av luftfartyg; flygplan, helikopter, segelflygplan, frifallong, ultralätt flygplan eller gyroplan. Certifikat för flygplan utfärdas att gälla för en klass av flygplan och, i vissa fall, för en särskild typ av flygplan. Klass av flygplan – enmotorigt landflygplan, enmotorigt sjöflygplan, flermotorigt landflygplan eller flermotorigt sjöflygplan – anges när det är fråga om flygplan som är certifierade för en förare och typ av flygplan anges när det är fråga om flygplan som är certifierade för en besättning om minst två förare. Beträffande helikopter utfärdas ett certifikat alltid att gälla för en viss typ av helikopter. Om en certifikatinnehavare har behörighet att tjänstgöra endast som biträdande förare ska detta anges i certifikatet.

För att erhålla ett luftfartscertifikat måste en sökande bl.a. uppfylla vissa fastställda krav i fråga om ålder och fysisk och psykisk lämplighet samt genomgå ett teoretiskt och ett praktiskt prov.

I vissa fall krävs det ett särskilt behörighetsbevis för att en certifikatinnehavare ska få fullgöra vissa uppgifter som förare. Transportstyrelsen har föreskrivit att behörighetsbevis krävs för flyglärare och instruktörer, för flygning enligt instrumentflygreglerna (IFR), för mörkerflygning samt för bogsering. Behörighetsbevis utfärdas av Transportstyrelsen och behörigheten förs in i certifikatet.

För att få genomgå en utbildning för luftfartscertifikat krävs ett elevtillstånd som utfärdas av Transportstyrelsen. Elevtillståndet fungerar som ett förhandsbesked till en elev rörande dennes möjlighet att få ett certifikat.

Alla certifikat är tidsbegränsade och giltighetstiden varierar med typen av certifikat och med innehavarens ålder. Vid giltighetstidens utgång kan innehavaren ansöka om förnyelse. Han eller hon kan då vara skyldig att ge in ett nytt lämplighetsintyg, och det ska ske en ny prövning av den fysiska och psykiska lämpligheten. Dessutom ska innehavaren visa att kraven på flygerfarenhet uppfylls.

Ett certifikat kan återkallas bl.a. om innehavaren har misskött sig eller inte längre uppfyller de krav som gäller för certifikatet. För att kontrollera att en innehavare av ett certifikat kan förrätta den tjänst som certifikatet avser kan Transportstyrelsen förelägga en certifikatinnehavare att genomgå en certifikatkontroll.

En återkallelse av ett luftfartscertifikat sker alltid för certifikatets återstående giltighetstid. Vid återkallelse på grund av misskötsamhet fastställs en tid som måste förflyta innan ett nytt certifikat får utfärdas. När en återkallelsegrund föreligger till följd av misskötsamhet kan en varning meddelas i stället för en återkallelse, om det av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Frågor om återkallelse och om varning prövas av allmän förvaltningsdomstol. Om det inte finns tillräckliga skäl för en varning ska innehavaren av Transportstyrelsen erinras om de krav som gäller.

## 9.2 Anpassning av certifikatsbestämmelser

**Regeringens förslag:** De svenska certifikatbestämmelserna anpassas genom den nya luftfartslagen till internationella bestämmelser.

Termen luftfarts-certifikat byts ut mot flygcertifikat.

För att harmonisera begreppsapparaten kallas de intyg om hälsa som hör samman med certifikaten ”medicinskt intyg”.

**Lufträttsutredningens förslag:** överensstämmer i stort med regeringens. Lufträttsutredningen hade föreslagit att intyget om att föreskrivna medicinska förutsättningar är uppfyllda skulle kallas ”flygläkarintyg”.

**Supplementets förslag:** har utöver vad som redovisas i senare avsnitt inte närmare behandlat dessa frågor.

**Remissinstanserna:** *Luffartsstyrelsen* har pekat på att de medicinska intygen som förekommer i olika lufträttsdokument betecknas på olika

sätt även när de avser samma företeelse, och har föreslagit att intygen ska betecknas ”medicinskt intyg”.

**Skälen för regeringens förslag:** Certifikatbestämmelserna är sammantagna mycket detaljerade och omfattande. Luftfartslagstiftningens bestämmelser om certifikat är i dag utformade så att luftfartslagen bara utgör en ramlag med generella bestämmelser i ämnet. Vid den författningstekniska utformningen av certifikatbestämmelserna är det väsentligt att de för den enskilde och från rätts- och flygsäkerhets-synpunkt mest betydelsefulla bestämmelserna regleras i lag. Det är emellertid av rent praktiska skäl också angeläget att lagen inte belastas med regler av mera administrativ karaktär. Sådana regler bör i stället finnas i förordning och i föreskrifter som utfärdas av Transportstyrelsen. Vid avvägningen av vad som bör tas in i lag och vad som bör regleras på lägre nivå har utredningen funnit att, i likhet med i dag, enbart de grundläggande bestämmelserna om erhållande och återkallelse av certifikat bör tas in i lag. När det gäller detaljbestämmelser torde därför den övervägande delen av dessa kunna genomföras genom myndighetsföreskrifter. Regeringen delar detta synsätt.

Med detta synsätt kräver ett införlivande av vissa internationella bestämmelser i den svenska luftfartslagstiftningen inga större sakliga ändringar av de nuvarande lagbestämmelserna om certifikat. Den svenska lagstiftningen måste emellertid anpassas till att certifikat kommer att bestå av tre delar; själva certifikatet, ett medicinskt intyg och en fotolegitimation. Vidare är det önskvärt att certifikatslagstiftningen får en enklare och mer pedagogisk struktur.

Luftfråttutredningen har övervägt användningen av begreppet ”certifikat” och funnit att det har använts i svensk luftfartslagstiftning sedan 1920-talet, och att certifikat används även i de danska, finska och norska luftfartslagstiftningarna. Därmed får begreppet anses så inarbetat att ett utbyte av det snarare skulle leda till förvirring än till klarhet. Begreppet certifikat bör därför behållas. När det däremot gäller sammansättningen luftfarts-certifikat som används på ett flertal ställen i den nuvarande luftfartslagstiftningen har utredningen ändå funnit skäl att föreslå en ändring i terminologin. Utredningen föreslog att begreppet luftfarts-certifikat ersätts med ”flygcertifikat”. Ingen remissinstans har anfört några vägande skäl emot detta förslag, varför även regeringen väljer att föreslå detta.

Av de skäl som Luftfartsstyrelsen framfört föreslår regeringen att man i certifikatssammanhang använder beteckningen ”medicinskt intyg” i stället för ”flygläkarintyg” eller liknande.

### 9.3 Närmare beskrivning av flygcertifikat

Ett flygcertifikat består av flera delar och för att förstå bakgrunden till vissa bestämmelser lämnas här en närmare beskrivning av certifikaten och några frågor som hör samman med dem.

För behörighet att flyga eller utöva tjänst som flygledare krävs två olika behörighetsdokument – ett certifikat och ett medicinskt intyg. Utöver dessa dokument tillkommer även olika typer av behörigheter som skrivs in i certifikatet. Bestämmelser enligt internationella överenskommelser innebär att ett certifikat och ett medicinskt intyg är två olika dokument som kan ha olika giltighetstider och förnyas vid olika tidpunkter. Det medicinska intyget är en bilaga till certifikatet och innebär att ett certifikat inte kan utnyttjas om det inte finns ett gällande medicinskt intyg. För att arbeta som flygtekniker krävs dock inget medicinskt intyg, utan endast ett certifikat för luftfartygsunderhåll samt relevanta behörigheter.

### *Certifikat*

Ett certifikat är ett bevis på att innehavaren har en baskunskap upp till en viss nivå. För att erhålla ett certifikat krävs att sökanden har genomfört praktiska och teoretiska prov med godkända resultat. Certifikatet måste förnyas upp till vart femte år. Det finns certifikat för kommersiell och privat luftfart. Följande olika typer av certifikat finns:

- Kommersiellt flygcertifikat med begränsning
- Kommersiellt flygcertifikat utan begränsning
- Flerpilotcertifikat
- Flygledarcertifikat
- Privatflygcertifikat
- Certifikat för segelflyg, ballong och ultralätt
- Certifikat för luftfartygsunderhåll
- Certifikat för flygmaskinister

Med undantag för certifikat för ultralätt har alla dessa typer av certifikat sin grund i internationella överenskommelser eller EU-bestämmelser. Certifikaten består av åtta sidor av ”dragspelstyp”.

### *Medicinskt intyg*

Ett medicinskt intyg är ett bevis om att innehavaren vid dagen för undersökningen uppfyllde gällande medicinska krav. Det är ett separat dokument som ska medfölja certifikatet. Utseendet är standardiserat genom internationella överenskommelser. Ett medicinskt intyg är tidsbegränsat. Giltighetstiden varierar mellan sex månader upp till fem år beroende på innehavarens ålder samt typ av certifikat. Ett medicinskt intyg utgörs inte av själva undersökningsformuläret utan av det behörighetsdokument som en flygläkare eller myndigheten förnyar eller utfärdar. I Sverige finns cirka 170 auktoriserade flygläkare som på uppdrag av myndigheten har rätt att utföra medicinska undersökningar samt utfärda medicinska intyg. Det är dock myndigheten som utfärdar intyget första gången. Myndigheten kan i vissa situationer återkalla ett medicinskt intyg utfärdat av en flygläkare. Myndigheten kan inneha mer information än flygläkaren, exempelvis information från andra sjukhus eller från belastningsregistret.

Intygen består av åtta sidor av ”dragspelstyp”. Intygen innehåller bl.a. information om innehavarens namn och födelsedatum, giltighetstid, certifikatnummer och vilka undersökningar som har gjorts (EKG, ögon, audiogram etc.). Även eventuella operativa begränsningar på grund av medicinska skäl framgår av det medicinska intyget.

Det finns tre varianter av medicinska intyg – klass 1 för trafikflygare, klass 2 för privatflygare och klass 3 för flygledare.

### *Behörigheter*

Utöver certifikatet och det medicinska intyget krävs olika typer av behörigheter beroende på vilken typ av luftfart certifikatinnehavaren utövar. Det krävs alltid en s.k. typ- eller klassbehörighet för att kunna använda sitt certifikat för den typ eller klass av luftfartyg innehavaren flyger. För flygledarcertifikat krävs i stället en behörighet och ett s.k. behörighetstillägg. En behörighet kan även medföra att innehavaren t.ex. har rätt att flyga under mörker eller får flyga enligt instrumentflyg-reglerna. Behörigheter är ett bevis på att man genomgått en godkänd utbildning eller kompetenskontroll. Behörigheterna skrivs in i certifikatet. Giltighetstiden varierar, men gäller vanligtvis mellan ett och tre år. För behörigheter i flygledarcertifikat är giltighetstiden fyra år. Behörigheterna till certifikat för luftfartygsunderhåll har dock inte begränsad giltighetstid utan gäller så länge certifikatet är giltigt.

## 9.4 Återkallelse av certifikat m.m.

**Regeringens bedömning:** De nuvarande reglerna som rör förfarandet vid certifikatingripanden bör lämnas i sak oförändrade.

**Skälen för regeringens bedömning:** Frågor om återkallelse av luftfartscertifikat och elevtillstånd samt frågor om varning prövas enligt 4 kap. 22 § den nuvarande luftfartslagen av allmän förvaltningsdomstol. Denna ordning gäller sedan år 1987.

Lufträttsutredningen har lämnat en utförlig redovisning av hur frågorna behandlats tidigare. Med tanke på de rättsliga likheter som finns mellan certifikat och körkort kan det med visst fog hävdas att förfarandena vid återkallelse av certifikat och vid återkallelse av körkort bör ha en likartad utformning. Det bör därför övervägas om inte Transportstyrelsen som första instans skulle kunna pröva frågan om återkallelse av certifikat.

Förfarandena vid certifikatingripanden och vid körkortsingripanden skiljer sig dock åt på en avgörande punkt, nämligen antalet ingripanden, vilket talar starkt mot att i fråga om certifikat göra motsvarande ändring som på körkortssidan. Antalet beslut om körkortsingripanden uppgår årligen till ca 50 000. Under den senaste tioårsperioden har allmän förvaltningsdomstol prövat endast ett fåtal återkallelser av certifikat. Denna skillnad kan förklaras dels med att antalet certifikatinnehavare är avsevärt färre än antalet körkortshavare, dels med att certifikat har en begränsad giltighetstid. Om certifikatet, när Transportstyrelsen beslutar att försätta det ur kraft, har endast en kortare återstående giltighetstid, hinner myndigheten inte ansöka hos allmän förvaltningsdomstol om

återkallelse av certifikatet. En ytterligare skillnad mellan certifikatingripanden och körkortsingripanden torde vara att certifikatingripanden så gott som uteslutande sker av medicinska skäl. Ingripanden av andra skäl, t.ex. på grund av överträdelse av flygsäkerhetsbestämmelser eller annan bristande lämplighet, förekommer mycket sällan. Mot bakgrund av det mycket begränsade antalet certifikatingripanden finns det inte samma fasta praxis beträffande certifikatmål som beträffande körkortsmål. Det dubbelarbete som sker vid certifikatingripanden kan, med tanke på det mycket begränsade antalet, inte på något sätt anses oförsvarbart från resursekonomisk synpunkt. Utredningen fann därför inte skäl att som princip förorda att förfarandena vid återkallelse av certifikat och vid återkallelse av körkort bör ha en likartad utformning. Regeringen finner inte heller skäl att i dag föreslå en annan ordning.

I sammanhanget kan det förtjäna påpekas att luftfartslagen innehåller bestämmelser om bl.a. utfärdande och återkallelse av olika sorters certifikat, såsom flygcertifikat och certifikat för flygledare eller flygtekniker. Det bör därför framhållas att lagens bestämmelser är tillämpliga endast i fråga om certifikat som utfärdas enligt bestämmelser i lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Certifikat som utfärdas med stöd av EU-rättsakter hör inte utan vidare till den gruppen. Bestämmelserna om certifikat i 4 kap. luftfartslagen är således inte tillämpliga när det gäller exempelvis certifikat för luftfartygsunderhåll.

## 9.5 Interimistiska åtgärder

**Regeringens förslag:** Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat kan begränsas tills vidare, om det på sannolika skäl kan antas att det kommer att begränsas genom ett slutligt avgörande.

**Lufträttsutredningens förslag:** Utredningen behandlade inte denna fråga.

**Supplementets förslag:** innehöll ett förslag som överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** har inte kommenterat denna fråga.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt nuvarande 4 kap. 16 § luftfartslagen ska ett luftfarts-certifikat försättas ur kraft i avvaktan på slutligt avgörande om det förekommer sannolika skäl att det kommer att återkallas eller begränsas. Utredningen har föreslagit att begreppet försätta ur kraft ska ersättas med återkallelse till vidare men har inte föreslagit någon ändring i sak.

Att tills vidare återkalla ett certifikat kan i vissa sammanhang framstå som en väl ingripande åtgärd, om det inte finns sannolika skäl att anta att det kommer att återkallas slutligt. Det finns således anledning att nyansera möjligheterna att ingripa mot en certifikatinnehavare i avvaktan på ett slutligt avgörande. Det bör därför finnas en möjlighet att begränsa ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat, när det på sannolika skäl kan antas att det kommer att begränsas slutligt.

**Regeringens förslag:** Det införs en uttrycklig bestämmelse i den nya luftfartslagen om rätt att utfärda föreskrifter om flygdagbok.

**Lufträttsutredningens förslag:** överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

**Supplementets förslag:** I supplementet föreslås en bestämmelse, som överensstämmer med regeringens förslag, och som något avgränsar bemyndigandet i Lufträttsutredningens förslag.

**Remissinstanserna:** har inte kommenterat förslagen om flygdagbok.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt Lufträttsutredningens direktiv borde man behandla frågor om skyldighet att föra och visa upp flygdagbok. Enligt myndighetsföreskrifter är en förare skyldig att dagligen föra in uppgifter om företagna flygningar i en flygdagbok. Flygdagboken, som är personlig, ska innehålla bl.a. uppgifter om tidpunkt, luftfartygets registreringsbeteckning, luftfartygets typ, start- och landningsplatser och total flygtid samt tid i olika befattningar (t.ex. som befälhavare eller biträdande förare). Även periodisk flygträning och flygprov ska antecknas i flygdagboken och signeras av kontrollanten eller annan behörig person. Förare som tjänstgör vid flygföretag med datoriserad registrering av flygtid behöver dock endast föra flygdagbok beträffande föreskrivna uppgifter som inte framgår av datalistor.

I dag finns det inga bestämmelser i den nuvarande luftfartslagen eller luftfartsförordningen om flygdagbok. Transportstyrelsen har således ingen möjlighet att förelägga en förare att visa upp sin flygdagbok.

Ett syfte med flygdagboken är att en förare vid utfärdande, utökning och förnyelse av ett certifikat ska kunna dokumentera antalet flygtimmar. Normalt godtar Transportstyrelsen en förares uppgift om antal flygtimmar. Skulle emellertid Transportstyrelsen ifrågasätta det uppgivna antalet timmar får föraren styrka timantalet genom flygdagboken, vilket är exklusivt bevismedel i denna fråga. Det är således föraren som i ett sådant fall får bära risken av att han eller hon inte kan visa upp flygdagboken.

Flygdagboken har dock även betydelse vid Transportstyrelsens tillsyn och därmed för flygsäkerheten. Det kan i olika sammanhang finnas ett behov för Transportstyrelsen att kontrollera vem som har flugit ett visst luftfartyg. Flygdagboken utgör då ett viktigt komplement till luftfartygets resedagbok.

När det gäller Transportstyrelsens behörighet att utfärda föreskrifter om flygdagbok är den nuvarande lagstiftningen otydlig. Det bör därför införas en uttrycklig bestämmelse angående behörighet att utfärda föreskrifter om flygdagbok.

**Regeringens förslag:** Bestämmelserna om luftfartygets befälhavare och tjänsten ombord ändras endast redaktionellt vid överförandet till den nya luftfartslagen.

Kretsen av dem som kan åläggas att rapportera olyckshändelser och tillbud till olyckor vidgas.

**Lufträttsutredningens förslag:** Lufträttsutredningen föreslog endast redaktionella ändringar.

**Supplementets förslag:** I supplementet föreslogs att kretsen av dem som kan åläggas en rapporteringsskyldighet vid olyckor och tillbud till olyckor skulle vidgas. Utöver befälhavare, ägare eller brukare och besättningsmedlemmar bör även andra som utfört arbete som har samband med den berörda flygningen kunna åläggas sådan rapporteringsskyldighet.

**Remissinstanserna:** *Rikspolisstyrelsen* anser att det i 5 kap. 7 § är mera korrekt att tala om att gripa i stället för att omhänderta en person som begått ett svårare brott ombord. Bestämmelsen bör också utformas så att gärningsmannens ”medgivande” inte påverkar tvångsmedlets varaktighet. Dåvarande *Luftfartsinspektionen* anser att uttrycket ”luftfärden” i 5 kap. 4 § bör ändras till ”flygningen”. *Svenska Allmänflygföreningen* anser bl.a. att i 5 kap. 8 § kan bestämmelserna om omhändertagande av luftfartygshandlingarna strykas. Detta är en regel tagen från sjöfarten som helt saknar praktisk betydelse vid luftfart. *Luftfartsstyrelsen* föreslår att det könsneutrala begreppet ”besättningsmedlemmar” ersätter ”besättningsmän”.

**Skälen för regeringens förslag:** I 5 kap. den nuvarande luftfartslagen finns bestämmelser om befälhavare på luftfartyg och tjänsten ombord. Enligt dessa bestämmelser ska ett luftfartyg ha en befälhavare när det används vid luftfart. Befälhavaren ska ha tillsyn över luftvärdigheten och bemanningen m.m. Han eller hon ska vidare se till att luftfärden förbereds och genomförs i enlighet med gällande bestämmelser. I kapitlet finns också bestämmelser om befälhavarens befogenheter i de situationer då säkerheten ombord hotas eller då brott begås ombord.

Det finns också regler om befälhavarens skyldigheter i nödsituationer och vid olyckshändelser i 5 kap. i den nuvarande luftfartslagen. Råkar ett luftfartyg i nöd ska befälhavaren göra allt vad han eller hon kan för att rädda ombordvarande, fartyg och gods. Inträffar det en olyckshändelse av visst slag vid användningen av ett luftfartyg ska befälhavaren rapportera det inträffade. Dessutom finns bestämmelser som rör besättningen i allmänhet. Här stadgas bl.a. att den som på grund av alkoholpåverkan e.d. inte kan sköta sin tjänst på ett betryggande sätt inte får tjänstgöra ombord.

När det gäller reglerna i 5 kap. den nuvarande luftfartslagen fann Luftrettsutredningen inte skäl att föreslå annat än redaktionella ändringar. Utredningen ansåg emellertid att reglerna om luftfartygs bemanning, vilka återfinns i 4 kap. 1 och 2 §§ den nuvarande luftfartslagen, och reglerna om befälhavare på luftfartyg och tjänsten ombord har ett sådant samband att de borde föras samman till ett kapitel.



I supplementet föreslogs mindre språkliga justeringar i 5 kap. luftfartslagen i förhållande till betänkandet. Den rapporteringsskyldighet som regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får besluta om enligt 5 kap. 9 § tredje stycket bör, utöver medlemmar av besättningen, kunna gälla också för andra som utfört arbete som har samband med den berörda flygningen, exempelvis flygledare. Den rapporteringsskyldighet som behandlas i detta lagrum riktar sig i första hand på de fall när vederbörande myndigheter ska informeras om att en olycka eller tillbud till en olycka inträffat och när en undersökning av det inträffade kan bli aktuellt med stöd av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. När det gäller att rapportera andra, mindre allvarliga incidenter, som lagtekniskt numera benämns händelser, finns det bestämmelser i 10 kap. i förslaget till ny luftfartslag.

Regeringen delar synpunkten att frågan om ett omhändertagande inte bör vara avhängigt gärningsmannens medgivande. Motsvarande bestämmelse på sjöområdet, 15 kap. 7 § sjölagen (1994:1009) och 54 § sjömanslagen (1973:282), innehåller inte heller något om eventuellt medgivande. Bestämmelsen i 5 kap. 7 § bör anpassas till denna synpunkt.

Likaså godtar regeringen förslagen att byta orden ”besättningsmän” och ”luftfärden” enligt framförda synpunkter. Det finns däremot inte tillräckligt med underlag att utan vidare stryka uppgifterna om att omhändertar luftfartshandlingarna. Inte heller är utredningen i detta ärende tillräcklig för att utan närmare överväganden ersätta ordet ”omhändertar” med ”gripa”.

## 11 Flygplatser och den övriga markorganisationen

### 11.1 Inledning

I Sverige finns det för närvarande drygt 40 flygplatser som används för linjetrafik. Luftfartsverket driver 16 av dessa. Övriga flygplatser tillhör eller drivs av kommuner eller av helt eller delvis kommunägda bolag och två är privata. Utöver dessa trafikflygplatser finns det många mindre flygplatser som huvudsakligen ägs och används av flygklubbar. Det finns också militära flygplatser.

På trafikflygplatser som används för linjetrafik finns det en markorganisation.

En del av markorganisationen utgörs av start- och landningstjänsten, som är ett samlingsbegrepp för de anläggningar och hjälpmedel samt den service som behövs för att flygplan ska kunna starta, landa respektive förflytta sig på marken på ett säkert sätt. Hit hör bl.a. räddningstjänsten samt den lokala flygtrafikledningstjänsten som betjänar flygtrafik till och från flygplatsen och viss del av flygplanens markförflyttningar på flygplatsen. Till start- och landningstjänst hör också rangering, som innebär främst att fördela flygplatsens uppställningsplatser till ankommande

flygplan samt att leda arbetet med att ledsaga flygplan till uppställningsplats.

En annan del av markorganisationen utgörs av passagerartjänsten, vari innefattas anläggningar, utrustning samt viss service för att ta hand om passagerare och deras bagage i samband med flygplans ankomst respektive avgång. Till passagerartjänsten hör driften av passagerarterminaler och säkerhetskontroll av passagerare, bagage, frakt och post. Vidare ingår bryggor, dvs. anordningar för att passagerare ska kunna komma ombord på eller lämna flygplan, och dockningstjänst, dvs. driften av det dockningssystem som leder in flygplanet till rätt position i förhållande till bryggan.

En ytterligare del av markorganisationen är flygtrafiktjänsten. Flygtrafiktjänsten (ANS), består av fem olika delar; flygledningstjänst (ATM), informationstjänst för luftfarten (AIS), flygvädertjänst (MET), flygräddningstjänst (SAR) och kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster (CNS). Huvuddelen av verksamheten sköts i dag av Luftfartsverket. Verksamheten övervakas från flygsäkerhetssynpunkt av Transportstyrelsen.

Flygledningstjänsten leder och kontrollerar flygtrafiken så att olycksrisker minimeras samt lämnar information till piloten om förhållanden som är av betydelse för färden. Informationstjänsten för luftfarten tillhandahåller den information piloten behöver för att kunna planera och genomföra sin flygning. Flygvädertjänstens uppgift är att ta fram väderinformation som är nödvändig för planering och genomförande av en flygning. Flygräddningstjänsten har till uppgift att efterforska luftfartyg som saknas och att över hav och stora sjöar undsätta de nödställda när lokalisering skett. På land har den kommunala organisationen för räddningstjänst ansvaret för undsättningsarbetet. Flygteletjänsten försörjer luftfarten med kommunikationssystem samt övervaknings- och navigationshjälpmedel.

Utöver de ovan behandlade delarna av markorganisationen finns det även en rent kommersiell del. Denna del som brukar kallas marktjänsten består av den markservice som utförs på en flygplats för att ett flygbolag ska kunna bedriva trafik. Hit hör bl.a. teknisk tjänst, i vilken ingår den service som ett flygplan behöver under sitt uppehåll på marken, t.ex. tankning och avisning. Vidare ingår frakthanteringstjänst, vilken ofta bedrivs i särskilda fraktkomplex och kan omfatta alla steg från hämtning/leverans till kund, hantering i terminal och leverans till flygplan. Ytterligare ett exempel är ramptjänst, som innefattar de tjänster som erfordras för att hantera flygplanet på marken i samband med ankomst eller avgång.

## 11.2 Gällande rätt

Bestämmelser om flygplatser och annan markorganisation finns i 6 kap. den nuvarande luftfartslagen och i luftfartsförordningen. Regler om flygplatser finns i Chicagokonventionens bilaga 14. Därjämte kan hänvisas till bilagorna 3–5, 9–11 och 15 till denna konvention.

Luftfartslagens 6 kap. innehåller till en början allmänna föreskrifter. Där stadgas att flygplatser och andra anläggningar för luftfart ska

uppfylla säkerhetens krav. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om flygvägar och om lufrum, beträffande vilka särskild reglering ska finnas för lufttrafiken. För att trygga och underlätta luftfarten ska det finnas flygtrafiktjänst.

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

Enligt 6 kap. 4 § den nuvarande luftfartslagen får allmänna flygplatser inte inrättas eller drivas utan tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Detsamma gäller om en allmän flygplats byggs om eller driften ändras, om inte ombyggnaden eller driftsändringen är av ringa betydelse. Tillstånd får enligt 6 kap. 5 § beviljas bara om hinder inte möter av hänsyn till det allmänna. Vid prövningen ska hänsyn tas till bl.a. markförhållandena, till störningar som kan uppkomma för omgivningen och till totalförsvaret. Vidare ska hänsyn tas till sökandens tekniska och ekonomiska förutsättningar. För att bl.a. undvika en överkapacitet inom flygsektorn ska det i vissa fall även göras en trafikpolitisk prövning. Avser prövningen inrättandet av en flygplats som ska kunna användas under instrumentväderförhållanden (trafikflygplats), utbyggnad av en flygplats till trafikflygplats eller ombyggnad av en trafikflygplats, ska prövningen omfatta även investeringens lönsamhet och dess inverkan på andra flygplatser i regionen.

Vid tillståndsprövningen enligt den nuvarande luftfartslagen ska även 3 och 4 kap., 5 kap. 3 § och 16 kap. 5 § miljöbalken (MB) tillämpas.

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

I de flesta fall ska en flygplats även tillståndsprövas separat med stöd av MB. Med stöd av bemyndigande i 9 kap. 6 § MB har regeringen i förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd föreskrivit bl.a. följande: En civil flygplats med en instrumentbana längre än 1 200 meter tillståndsprövas av miljödomstol, en flottilflygplats eller civil flygplats som är avsedd även för militärt flyg med en banlängd av mer än 1 200 meter tillståndsprövas av länsstyrelsen, annan flygplats där mer än 500 flygrörelser per år äger rum anmäls till kommunal nämnd.

När det är fråga om flygplatser med en banlängd överstigande 2 100 meter ska det enligt 17 kap. 1 § 21 MB inledningsvis ske en regeringsprövning. En sådan prövning ska ske såväl när det är fråga om en helt ny flygplats som när en befintlig flygplats byggs ut med en ny bana som uppgår till minst 2 100 meter eller då en befintlig bana förlängs till denna längd. Regeringsprövningen avser tillåtligheten av en verksamhet. I frågan om tillåtlighet ingår bl.a. frågan om lokalisering av en verksamhet. Om en verksamhet får komma till stånd får regeringen även bestämma särskilda villkor för att tillgodose allmänna intressen. Avseende flygplatser fattas själva tillståndsbeslutet, som vanligen innehåller en rad detaljvillkor, därefter av miljödomstol.

En miljökonsekvensbeskrivning ska som regel ingå i en ansökan om tillstånd.

När ett tillstånd meddelas får det enligt 6 kap. 6 § förenas med villkor. Sådana villkor kan t.ex. avse antal flygrörelser eller mellan vilka tidpunkter flygningar får ske. Om en tillståndshavare i väsentlig mån åsidosätter villkoren 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.

En allmän flygplats får inte tas i bruk innan den har godkänts av den myndighet regeringen bestämmer. Regeringen får föreskriva att detsamma ska gälla i fråga om andra anläggningar för luftfarten. I samband med godkännandet ska fastställas de villkor som behövs. Ett godkännande kan återkallas om villkoren åsidosätts i väsentlig mån eller om anläggningen annars inte uppfyller de krav som gäller för sådana anläggningar.

Vad beträffar enskilda flygplatser, dvs. en flygplats som inte är avsedd för allmänt bruk, finns inte något krav på tillståndsprövning i den nuvarande luftfartslagen. I stället räcker det enligt 60 § luftfartsförordningen med att den som vill inrätta en enskild flygplats eller driva en tidigare inrättad enskild flygplats anmäler detta till Transportstyrelsen viss tid innan anläggningsarbetena påbörjas eller han eller hon tar flygplatsen i bruk. Transportstyrelsen kan då förbjuda att flygplatsen inrättas eller drivs eller föreskriva villkor för detta. Om en enskild flygplats uppfyller de flygsäkerhetsmässiga kraven för allmän flygplats, kan Transportstyrelsen efter ansökan godkänna flygplatsen, som då kallas godkänd enskild flygplats. Godkännandet innebär att flygplatsen får samma status som en allmän flygplats och därmed får användas för passagerartrafik i förvärvssyfte.

En ytterligare kategori flygplatser som nämns i luftfartsförordningen är militära flygplatser, upplåtna för civil luftfart.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för användning av allmänna flygplatser eller andra allmänna anläggningar eller tjänster för luftfarten. I 75 § luftfartsförordningen har regeringen delegerat uppgiften att meddela generella bestämmelser till Transportstyrelsen. Luftfartsverket får själv bestämma vissa avgifter.

Enligt 6 kap. 14 § den nuvarande luftfartslagen, som är baserad på artikel 15 i Chicagokonventionen, ska allmänna flygplatser och andra allmänna anläggningar för luftfarten 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.

### 11.3 Start- och landningsplatser för luftfartyg

**Regeringens förslag:** Det införs ett uttryckligt lagstöd för att inrätta tillfälliga start- och landningsplatser.

**Lufträttsutredningens förslag:** överensstämmer med regeringens förslag.

**Supplementets förslag:** I supplementet behandlas inte denna fråga särskilt. Prop. 2009/10:95

**Remissinstanserna:** *Luftfartsstyrelsen* anser att bestämmelsen i den föreslagna 6 kap. 1 § bör kompletteras på visst sätt. *Rikspolisstyrelsen* erinrar om att det vid utformningen av reglerna om start- och landningsplatser beaktas att polisens helikopterverksamhet inte försvåras eller hindras. *Svenska Flygföretagens Riksförbund, SFR*, konstaterar att helikopterverksamheten i Sverige har ett stort praktiskt behov av platser lämpade för landning och start. Av flygsäkerhetsskäl används ofta väl kända, trygga platser mer än vad som kan betraktas som ”tillfälligt” utan att man kan betrakta dessa platser som flygplatser.

**Skälen för regeringens förslag:** Utgångspunkten i svensk luftfartslagstiftning är att det med markägarens tillstånd är tillåtet att starta och landa överallt med ett luftfartyg. Enligt sedvana krävs det inget uttryckligt samtycke när en start eller landning inte innebär något avsevärt men för den som äger eller innehar det aktuella området.

Som start- och landningsplats ska i första hand utnyttjas en godkänd flygplats. I andra hand får enskild flygplats eller ett annat område användas. I Transportstyrelsens föreskrifter finns det närmare angivet under vilka villkor start och landning får ske på områden som inte är inrättade som flygplatser. Om det behövs av hänsyn till samfärdsel, fiske eller andra näringar, naturvård eller friluftsliv, ska enligt 64 § luftfartsförordningen Transportstyrelsen efter samråd med länsstyrelsen meddela förbud för luftfartyg att landa inom ett visst område utan myndighetens tillstånd. För områden som är skyddade enligt miljöbalken, t.ex. nationalparker och naturreservat, finns det också möjlighet att i föreskrifterna för området förbjuda eller begränsa landning (se 7 kap. 3 och 5 §§ MB). Föreskrifter om miljö kvalitetsnormer meddelade med stöd av miljöbalken kan vidare inskränka eller förbjuda rätten till landning. Utöver bestämmelserna i luftfartslagstiftningen och de nyss nämnda bestämmelserna i miljöbalken finns det inga bestämmelser i svensk lagstiftning som medför en rätt att förbjuda eller begränsa landning. När det gäller möjligheten att inskränka rätten till luftfart, dvs. restriktioner i luftrummet, se avsnitt 5.7.

Även om utgångspunkten är att det är tillåtet att landa och starta överallt, bör som huvudregel upprepad landning på och start från en plats som inte är inrättad som flygplats inte förekomma. Emellertid kan det i olika sammanhang – t.ex. vid inspektion av elledningar, inventering av djurstammar eller skogsgödsling – finnas behov av att under en kortare tid eller sporadiskt använda ett område som tillfälligt har inrättats som start- och landningsplats. I dag förekommer det sådana tillfälligt inrättade start- och landningsplatser utan att det är särskilt reglerat i luftfartslagstiftningen. Regeringen delar utredningens mening att det finns ett praktiskt behov av tillfälliga start- och landningsplatser och det bör därför i luftfartslagstiftningen införas ett uttryckligt stöd för ett inrättande av sådana. Utformningen av de närmare villkoren för inrättande av en tillfällig start- och landningsplats och under vilka förutsättningar en sådan start- och landningsplats får användas bör överlåtas till Transportstyrelsen. Regeringen ansluter sig också till Luftfartsstyrelsens förslag att komplettera 6 kap. 1 § andra stycket förslaget till ny luftfartslag så att första meningen kommer att lyda ”För start och landning får tillfälligt

eller i begränsad omfattning även användas ett land- eller vattenområde som inte särskilt har inrättats för ett sådant ändamål.” Den kursiverade texten anger kompletteringen. En sådan skrivning torde också tillgodose den synpunkt som framförts av SFR, och inte heller motarbeta polisens helikopterverksamhet.

## 11.4 Flygplatsterminologin

**Regeringens förslag:** Begreppen *allmän flygplats* och *enskild flygplats* ersätts med begreppet flygplats.

Det införs en enkel definition av vad som menas med flygplats.

**Lufträttsutredningens förslag** överensstämmer med regeringens. Någon definition av ”flygplats” lämnades dock inte av utredningen.

**Supplementets förslag:** I supplementet behandlas inte denna fråga.

**Remissinstanserna:** *Luftfartsverket* har kommenterat denna fråga i positiva ordalag. *Kungliga Svenska Aeroklubben, KSAK*, och *Föreningen Svenskt Flyg* framhåller att den likabehandling som avskaffandet av begreppen allmän och enskild flygplats innebär får inte drivas så långt att samma krav ställs och samma omfattande byråkrati måste råda vid inrättande av en liten som en stor flygplats.

**Skälen för regeringens förslag:** Flygplatserna delas i den nuvarande lagstiftningen in i huvudgrupperna allmänna flygplatser och enskilda flygplatser. Det råder en viss osäkerhet om gränsdragningen mellan begreppen. Det har ifrågasatts om det överhuvudtaget finns något behov av att ha den uppdelning i allmänna och enskilda flygplatser som finns i den svenska luftfartslagstiftningen.

Den nuvarande uppdelningen i allmänna och enskilda flygplatser har framför allt betydelse för vilket prövningsförfarande som ska tillämpas vid inrättandet av en ny flygplats. Uppdelningen bör ses i ett historiskt perspektiv. En gång i tiden ställdes inte mycket mera krav på en flygplats än att man hade tillgång till ett hårdgjort gräsområde eller en asfalterad bana samt vissa lokaler för till flygningen hänförliga tjänster.

Enligt gällande lagstiftning ska en allmän flygplats tillståndsprövas medan en enskild enligt luftfartsförordningen ska anmälas viss tid innan anläggningsarbetena påbörjas. Transportstyrelsen kan efter anmälan förbjuda att en enskild flygplats inrättas eller föreskriva villkor för inrättandet. I praktiken skiljer sig de olika prövningsförfarandena inte på något avgörande sätt. Den nuvarande differentieringen av flygplatserna genom olika prövningsförfaranden vid inrättandet synes inte vara meningsfull. Det är mera ändamålsenligt med ett enhetligt förfarande för tillståndsprövning. Vidare är den nuvarande terminologin vilseledande genom att det finns ett flertal enskilda flygplatser med linjefart, samtidigt som det finns ett flertal allmänna flygplatser som har gräsbanor och som huvudsakligen används av flygklubbar. Mot denna bakgrund fann Luft- rättsutredningen att begreppen allmän flygplats och enskild flygplats, inbegripet godkänd enskild flygplats, inte längre fyller något behov och att dessa begrepp bör utmönstras ur lagstiftningen. Regeringen delar denna bedömning.

Utmönstras begreppen allmän och enskild flygplats ur lagstiftningen uppkommer frågan om det behövs någon annan uppdelning av flygplatserna och en annan terminologi. Det kan hävdas att det finns ett praktiskt och lagtekniskt behov av en kategorisering av flygplatser med hänsyn till att det finns flygplatser av varierande storlek.

Luftfarten är ett mycket dynamiskt område och en indelning av flygplatser – oavsett om den görs med utgångspunkt från storlek, användningsområde eller någon annan faktor – riskerar att snabbt bli föråldrad. Enligt regeringens mening bör det därför endast finnas en kategori; flygplatser. På så sätt ger lagen utrymme för ett flexibelt system som kan anpassas till förändrade förhållanden. Den föreslagna terminologin synes också stå bäst i överensstämmelse med Chicagokonventionen.

Avskaffas uppdelningen i allmänna och enskilda flygplatser kommer reglerna om tillståndsprövning och godkännande i luftfartslagen formellt att omfatta alla flygplatser. Det kan av naturliga skäl inte bli aktuellt att göra lika omfattande prövningar när det är fråga om en mycket liten flygplats som enbart är avsedd för enskilt bruk, som när det är fråga om en stor internationell flygplats. Det bör därför ske en differentiering av tillståndsprövningens omfattning och innehåll beroende på verksamheten vid den planerade flygplatsen och att vissa mindre flygplatser kan undantas från kravet på godkännande.

Den nya bestämmelsen med definition av ”flygplats” kommenteras närmare i författningskommentaren till 6 kap. 1 §.

## 11.5 Inrättande och ombyggnad av flygplatser

**Regeringens förslag:** Det sker en precisering av vilka förutsättningar som ska provas när någon önskar inrätta en flygplats. Det skapas också en klarare ansvarsfördelning mellan olika prövningsorgan.

Vid tillståndsprövningen enligt den nya luftfartslagen ska provas om det ur flygsäkerhetssynpunkt är lämpligt att inrätta en flygplats på den tilltänkta platsen samt hur flygplatsen påverkar samhällets grundläggande funktioner. Vid denna prövning ska inte någon hänsyn tas till sökandens tekniska och ekonomiska förutsättningar. Det ska inte heller ske någon prövning av en investerings lönsamhet eller dess inverkan i ekonomiskt hänseende på andra flygplatser i regionen.

Ett driftstillstånd för att driva en flygplats kan begränsas i stället för att helt återkallas, samt också begränsas tills vidare om det på sannolika skäl kan antas att det kommer att begränsas slutligt. Detta när ett helt återkallande skulle framstå som en alltför ingripande åtgärd.

**Regeringens bedömning:** Vid tillståndsprövningen bör miljöbalkens regler om hushållning med mark- och vattenområden tillämpas. Tillstånd bör inte beviljas för verksamheter som medverkar till att en miljökvalitetsnorm överträds.

Tillståndsprövningen inför flygplatsens inrättande bör inte avse rätten att driva flygplatsen. Ställningstagandet till om flygplatsen kan drivas på lämpligt sätt, innefattande bedömning av sökandens tekniska

och ekonomiska förutsättningar, bör göras i samband med att flygplatsen godkänns för drift.

Prop. 2009/10:95

**Lufträttsutredningens förslag:** Överensstämmer i stort med regeringens förslag. Utredningen hade dessutom föreslagit att tillståndsprövningen skulle slopas för nya flygplatser som Luftfartsverket avser att inrätta, eftersom det var Luftfartsverket som skulle utföra denna prövning.

**Supplementets förslag:** Förslaget att göra ett undantag för nya statliga flygplatser togs inte med i supplementet då det tyngsta argumentet för ett slopande numera inte föreligger i och med att tillståndsprövningen sedan den 1 januari 2005 sker hos Luftfartsstyrelsen, och numera Transportstyrelsen.

I supplementet föreslogs också att om det på sannolika skäl kan antas att ett drifttillstånd kommer att begränsas slutligt, ska det få begränsas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande.

**Remissinstanserna:** Lufträttsutredningens förslag att slopa tillståndsprövningen för statliga flygplatser har mötts av negativa synpunkter, bl.a. från *Riksrevisionsverket*, medan *Luftfartsverket* tillstyrkte. Supplementets förslag att återinföra tillståndsprövningen har inte föranlett några kommentarer.

*Riksrevisionsverket* noterar att förslaget att ta bort kravet på investeringens lönsamhet och inverkan på andra flygplatser i regionen synes stämma mindre väl överens med det trafikpolitiska målet om en trafikförsörjning som är samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar. Andra remissinstanser, bl.a. *Konkurrensverket* och *Storumans kommun*, är positiva till att denna bestämmelse slopas.

*Luftfartsverket* anser att kravet på *tillstånd till ombyggnad* av allmän flygplats i 6 kap. 4 § nuvarande luftfartslagen och motsvarande bestämmelse i 6 kap. 4 § förslaget till ny luftfartslag bör utgå. När bestämmelsen kom till fanns ingen annan prövning än den som skedde enligt luftfartslagstiftningen, men numera sker en prövning från samhällets sida såväl i form av miljöprövning som i planprocessen. Behovet av en allmän prövning torde därigenom vara tillgodosett.

Vidare anför Luftfartsverket att andra meningen i 6 kap. 11 § första stycket kan utgå. Där stadgas om flygtrafiktjänsten att ”verksamheten ska vara godkänd ur flygsäkerhetssynpunkt av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer”. EU:s regelverk om det gemensamma luft- rummet innehåller en motsvarande bestämmelse.

*Luftfartsstyrelsen* ser ett behov av ett bemyndigande att meddela närmare föreskrifter för inrättandet av flygplatser, bl.a. för att reglera vem som omfattas av ett visst krav, dels att reglera vad kravet innebär. Vidare framför myndigheten att drifttillstånd till flygplatser även bör kunna lämnas tills vidare i stället för det föreslagna med tidsbegränsning.

*Rikspolisstyrelsen* vill att det vid tillståndsprövning för inrättande av en flygplats ska beaktas polisens och Tullverkets intressen vad gäller person- och gods kontroll.

*Naturvårdsverket* vill att, i de fall då det inte krävs tillstånd enligt miljöbalken att inrätta en flygplats, ett förfarande med miljökonsekvensbeskrivning även i fortsättningen ska tillämpas.



*Boverket* anser att i den föreslagna 6 kap. 5 § luftfartslagen ska hänvisning också göras till 6 kap. 11 och 12 §§ miljöbalken. En översiktsplan är ett nödvändigt beslutsunderlag när man ska pröva en ny flygplats. Det är där som det finns en samlad kunskap om vilka områden i en kommun som omfattas av hushållningsbestämmelserna och var de olika områdenas värden består. *Boverket* anser också att en miljökonsekvensbeskrivning bör ingå i beslutsunderlaget vid tillståndsprövning av en flygplats enligt den föreslagna luftfartslagen. Samordning bör kunna ske med den miljökonsekvensbeskrivning som ska upprättas enligt miljöbalken.

*Stockholms kommun* anser att även flygplatser med mindre än 100 rörelser per år bör vara anmälningspliktiga enligt förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

*Svenska Allmänflygföreningen* ställer sig tveksam till möjligheterna att återkalla drifttillstånd interimistiskt.

*Arne Karyd* har framfört synpunkter på förslaget att avskaffa den samhällsekonomiska prövningen av investeringar på trafikflygplatser.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Som ovan behandlats kan det enligt den nuvarande ordningen behövas flera olika tillstånd, meddelade av olika organ, för att få inrätta eller driva en flygplats. Det är viktigt att det klargörs vad som ska vara syftet med de olika prövningarna och vilka förhållanden som ska prövas samt hur ansvarsfördelningen mellan de olika prövningsorganen ska vara, så att en tydligare ordning skapas i förhållande till vad som gäller i dag.

När det gäller vilka förhållanden som ska prövas innan en flygplats får inrättas, är det lämpligt att till utgångspunkt ta den nuvarande regleringen i luftfartslagen. Det kan först erinras om att uppdelningen i allmänna och enskilda flygplatser ska slopas, varför tillståndsbestämmelserna i 6 kap. den nuvarande luftfartslagen formellt kommer att omfatta alla flygplatser.

Enligt 6 kap. 5 § första stycket första och andra punkterna den nuvarande luftfartslagen får ett tillstånd beviljas bara om hinder inte möter av hänsyn till det allmänna. Vid prövningen ska hänsyn, förutom till annat, tas till markförhållandena, till störningar som kan uppkomma för omgivningen och till totalförsvaret. Enligt paragrafens tredje stycke ska 3 och 4 kap., 5 kap. 3 § och 16 kap. 5 § miljöbalken tillämpas vid tillståndsprövningen.

3 kap. miljöbalken innehåller föreskrifter om den avvägning som ska göras mellan skilda intressen vid beslut om ianspråkstagande av mark- och vattenområden. I 4 kap. miljöbalken anges de olika geografiska områden i landet som på grund av sina samlade natur- och kulturvärden i sin helhet av riksdagen har bedömts vara av riksintresse. Bestämmelserna om hushållning med mark och vatten i 3 och 4 kap. miljöbalken är att betrakta som ett instrument för att lösa konflikter om användningen av mark- och vattenområden. Planeringsöverväganden av detta slag bör även fortsättningsvis ingå i prövningen hos Transportstyrelsen.

Enligt förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd ska alla flygplatser med en banlängd som är mer än 1 200 meter eller där det förekommer fler än 500 flygrörelser per år tillståndsprövas av miljödomstol eller länsstyrelse alternativt anmälas till kommunal nämnd. (När Lufträttsutredningen lämnade sitt betänkande var gränsen

100 flyg rörelser per år.) I praktiken innebär detta att det sker en separat prövning från miljösynpunkt av i stort sett alla flygplatser. Vid denna prövning utgör miljökonsekvensbeskrivningen ett viktigt inslag. Regeringen anser det inte nödvändigt att ställa ytterligare anspråk på förekomsten av en miljökonsekvensbeskrivning vid tillståndsprövningen enligt luftfartslagen.

Det som bör vara huvudsyftet med prövningen enligt luftfartslagen är om det ur flygsäkerhetssynpunkt är lämpligt att inrätta en flygplats på den tilltänkta platsen samt hur flygplatsen kan påverka samhällets grundläggande funktioner. När det gäller påverkan på samhället bör det framför allt beaktas – utöver miljöpåverkan – hur den tilltänkta flygplatsen samspelar med övrig flygtrafik och andra trafikslag. Det ska således beaktas om verksamheten i luften kan inverka på närliggande flygplatsers driftsäkerhet eller på säkerheten i lufterummet i närheten av den nya flygplatsen. Även trafiken till och från flygplatsen behöver beaktas. Nya trafikleder kan erfordras och befintliga kan behöva läggas om. Hur flygplatsens läge och beskaffenhet påverkar betydelsen och utförandet av militära anläggningar kan också behöva beaktas.

Det måste understrykas att det förhållandet att det vid tillståndsprövningen sker en prövning av om det från flygsäkerhetssynpunkt är lämpligt att inrätta en flygplats på en viss plats inte innebär något flygsäkerhetsmässigt godkännande av flygplatsen. När en flygplats är färdigbyggd ska det ske ett separat godkännande från flygsäkerhetssynpunkt innan flygplatsen får tas i bruk.

Enligt 6 kap. 5 § första stycket sista punkten den nuvarande luftfartslagen ska vid tillståndsprövningen hänsyn tas till sökandens tekniska och ekonomiska förutsättningar. Enligt regeringens mening är detta inga faktorer som det är nödvändigt att ta hänsyn till när man ska bedöma om det är lämpligt att inrätta en flygplats på en viss plats. Sökandens tekniska och ekonomiska förutsättningar bör däremot ha en stor betydelse vid prövningen av om en flygplats ska godkännas, eftersom detta är faktorer som är av vikt för om en flygplatshavare kan upprätthålla de krav på flygsäkerhet som finns.

Genom en lagändring år 1988 infördes det andra stycket i 6 kap. 5 § den nuvarande luftfartslagen, enligt vilket det vid nybyggnad, utbyggnad och ombyggnad av en trafikflygplats ska ske en trafikpolitisk prövning som omfattar investeringens lönsamhet och dess inverkan på andra flygplatser i regionen. Syftet med bestämmelsen är att förhindra eller begränsa flygplatsprojekt av trafikala eller trafikekonomiska skäl och på så sätt undvika en för flygsektorn som helhet kostsam överkapacitet. Det rör sig således om en form av samhällsekonomisk prövning. Numera är nya flygplatser med en banlängd av minst 2 100 meter i likhet med andra stora trafikaneläggningar underkastade obligatorisk tillåtighetsprövning av regeringen enligt 17 kap. MB. Den prövningen avser verksamheter som har stor påverkan på miljön eller hushållningen med naturresurser. Regeringens prövning innefattar en allsidig bedömning där allmänna samhällsaspekter beaktas. Regeringen bedömer bl.a. samhällsnyttan av den aktuella investeringen. Någon särskild samhällsekonomisk prövning enligt luftfartslagen behövs därför inte. Regeringens tillåtighetsprövning omfattar inte investeringens lönsamhet. Det får emellertid antas att regeringens prövning kommer att förhindra den överkapacitet i flygplats-

systemet som den nuvarande bestämmelsen syftar till att förhindra. Mot denna bakgrund ansåg Lufträttsutredningen att det inte fanns tillräckliga motiv för att bibehålla en särskild prövning enligt luftfartslagen av investeringens lönsamhet. Den nuvarande bestämmelsen i 6 kap. 5 § andra stycket kan därför utgå. Det kan i sammanhanget även anmärkas att den samhällsekonomiska prövningen normalt innehåller ett visst mått av politiska överväganden och att regeringen därför är bättre lämpad för uppgiften än Transportstyrelsen. Det är viktigt att betona att ett tillstånd enligt miljöbalken eller luftfartslagen på intet sätt innebär något ekonomiskt ansvarstagande från statens sida eller någon garanti om statsbidrag.

Även om det inte ska ske någon prövning enligt luftfartslagen av en investerings lönsamhet och dess inverkan i ekonomiskt hänseende på andra flygplatser i regionen bör Transportstyrelsen fortfarande kunna lämna information beträffande dessa frågor. Det är viktigt att den som avser att bygga eller bygga ut en flygplats grundar sina överväganden och ställningstaganden på ett fullgott beslutsunderlag, varvid bl.a. beaktas omfattningen och arten av trafikunderlaget, luftfartens rimliga andel i förhållande till andra trafikslag samt de ekonomiska betingelserna för en varaktig drift av en flygplats.

Enligt 6 kap. 4 § den nuvarande luftfartslagen krävs det tillstånd såväl för att inrätta som för att driva en flygplats. Framför allt mot bakgrund av att utredningen föreslog att hänsyn inte längre ska tas till sökandens tekniska och ekonomiska förutsättningar för att driva flygplatsen och att det inte skulle göras någon samhällsekonomisk prövning vid tillståndsprövningen, finns det inte längre något behov av att i detta sammanhang tillståndspröva rätten att driva en flygplats. Frågan om någon är lämplig att driva en flygplats och villkoren för att driva en flygplats får helt och hållet prövas inom ramen för den procedur som sker när en flygplats ska godkännas och vid den miljöprövning som sker med stöd av miljöbalken.

Lufträttsutredningen föreslog att det inte skulle behövas någon tillståndsprövning enligt luftfartslagen när staten skulle inrätta en flygplats. Tillståndsprövningen utfördes vid tiden för betänkandet av Luftfartsverket. Utredningen konstaterade att teoretiskt sett kunde Luftfartsverket vid tillståndsprövningen säga nej till en flygplats som verket självt ville bygga och att en sådan regel framstod som onödig. Det fick enligt utredningen förutsättas att verket redan under planeringsprocessen vägde in de intressen som enligt 6 kap. luftfartslagen skulle beaktas vid tillståndsprövningen.

Det är numera Transportstyrelsen som har att genomföra en tillåtlighetsprövning enligt 6 kap. luftfartslagen. Redan av den anledningen framstår det som tveksamt att ha ett undantag för statliga flygplatser. Det måste visserligen förutsättas att Luftfartsverket tar de berörda samhällsintressena i beaktande, när verket vill anlägga en flygplats. Det är emellertid i första hand hos Transportstyrelsen en sådan prövning ska ske, och det är också där som den särskilda kompetens som prövningen kräver har samlats. Luftfartsverket är också ett affärsverk med ett intresse av att främja den egna verksamheten, något som framhölls av det dåvarande Riksrevisionsverket vid remissbehandlingen. Även med hänsyn till att verket bedriver flygplatsverksamhet i konkurrens med andra, kommunala och privata, aktörer framstår det som tveksamt att

undanta statliga flygplatser från tillståndsprövningen. Utredningens förslag togs därför inte med i supplement.

Enligt Lufträttsutredningens förslag (6 kap. 8 § andra stycket) ska ett drifttillstånd för flygplatser återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan, om det på sannolika skäl kan antas att drifttillståndet kommer att återkallas slutligt.

Det är emellertid inte bara när fullständig återkallelse kan bli aktuell som intermistiska åtgärder kan vara påkallade. Som en jämförelse kan nämnas bestämmelserna om återkallelse av luftfarts-certifikat i den nuvarande luftfartslagen. Om det förekommer sannolika skäl att ett luftfarts-certifikat kommer att återkallas eller begränsas, ska det försättas ur kraft i avvaktan på slutligt avgörande i frågan. Det bör på samma sätt vara möjligt att ingripa, när det på sannolika skäl kan antas att ett drifttillstånd genom ett slutligt avgörande kommer att begränsas.

Att tills vidare återkalla drifttillståndet framstår emellertid som en alltför ingripande åtgärd i sådana fall. I supplementet föreslogs därför att bestämmelsen kompletteras på så sätt, att det även blir möjligt att begränsa ett drifttillstånd tills vidare, om det på sannolika skäl kan antas att tillståndet kommer att begränsas slutligt.

## 11.6 Flygtrafiktjänsten

### 11.6.1 Inledning

För att säkerställa att luftfarten kan bedrivas med säkerhet, regularitet och effektivitet finns det en flygtrafiktjänst, som i allt väsentligt bedrivs i Luftfartsverket.

Flygtrafiktjänsten (ANS – Air Navigation Services Department) består av fem olika delar; flygledningstjänst (ATM), informationstjänst för luftfarten – ofta kallad flygbriefingstjänst – (AIS), flygvädertjänst (MET), flygräddningstjänst (SAR) och kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster (CNS). Verksamheten övervakas från flygsäkerhets-synpunkt av Transportstyrelsen.

Flygledningstjänst (ATM) är en sammanfattande benämning på flygtrafikledning (ATS), flödesplanering (ATFM) och luftrumspanering (ASM). Flygtrafikledningen (ATS) är i sin tur ett sammanfattande begrepp som inrymmer flygkontrolltjänst (ATC), flygrådgivningstjänst, flyginformationstjänst och alarmeringstjänst. Flygkontrolltjänst (ATC) är slutligen en sammanfattande benämning på områdeskontrolltjänst, inflygningskontrolltjänst och flygplatskontrolltjänst. Denna definition av flygledningstjänst är något vidare än den definition som återfinns exempelvis i Europaparlamentets och rådet förordning (EG) nr 549/2004 (ramförordningen i paketet med rättsakter som tillskapade det gemensamma luftrummet). I detta lagstiftningsärende måste arbetet utgå från denna vidare definition då det saknas erforderligt underlag för en annan utgångspunkt. Det är naturligtvis önskvärt att olika facktermer har samma betydelse i olika lagstiftningsprodukter. Ibland är detta dock inte möjligt.

Syftet med flygtrafikledning är att dels förebygga kollisioner mellan luftfartyg i luften och på manöverområde samt mellan luftfartyg och

hinder på sådant område, dels åstadkomma ett snabbt, effektivt och ekonomiskt trafikflöde under ett optimalt utnyttjande av luftrummet.

För lösandet av dessa uppgifter gäller i princip att luftfartygens befälhavare själva ansvarar för navigeringen, medan flygkontrollorgan genom utfärdade klareringar m.m. svarar för att separation upprätthålls i förhållande till andra luftfartyg och på flygplatsens manöverområde även till markfordon.

Bestämmelser om flygtrafiktjänsten finns i 6 kap. 3 § den nuvarande luftfartslagen, enligt vilken flygtrafiktjänst ska finnas för att trygga och underlätta luftfarten. Enligt samma lagrum meddelar regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreskrifter om flygtrafiktjänsten. Om regeringen bestämmer det, får den myndighet som svarar för flygtrafiktjänsten uppdra åt annan att ombesörja sådan tjänst. I 74 § luftfartsförordningen har regeringen föreskrivit att Transportstyrelsen fastställer uppgifter, omfattning och utformning avseende flygtrafikkedningstjänst, informationstjänst för luftfarten, meteorologisk tjänst för luftfarten, flygräddningstjänst och teletjänst för luftfarten. Beslut härom ska i förekommande fall meddelas efter samråd med Försvarsmakten samt, såvitt angår den meteorologiska tjänsten, efter samråd med SMHI.

I samband med delningen av Luftfartsverket 2005 renodlades myndighets- och produktionsrollerna i fråga om luftfartstjänster. Transportstyrelsen svarar för de förvaltningsuppgifter som rör flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket har i dag uppdraget att ansvara för drift och utveckling av flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart.

I april 2004 trädde regelverket om det gemensamma europeiska luftrummet i kraft och som syftar till att i första hand öka kapaciteten i luftrummet och förbättra säkerheten. Varje stat kommer dock även framöver att självständigt avgöra vem som ska tillhandahålla flygtrafikkedningstjänster inom det egna territoriet. Regelverket ställer krav på en tydlig uppdelning av flygtrafiktjänstens reglerande och producerande uppgifter. Genom Luftfartsverkets delning har en sådan separation genomförts i Sverige. Regelverket föreskriver vidare att alla leverantörer av flygtrafiktjänster ska vara certifierade enligt gemensamma krav. Därigenom får leverantörerna möjlighet att erbjuda sina tjänster inom hela unionen. Detta öppnar också för möjligheten att inrätta gränsöverskridande funktionella luftrumsblock.

*Lagrådet* har i sitt yttrande efterlyst en definition av vad som menas med ”flygtrafiktjänst”, eller att i varje fall de väsentligaste komponenterna i en flygtrafiktjänst redovisas i lagtexten. Begreppet kan härledas till sin innebörd till bestämmelser som tagits fram inom ICAO samt återfinns också i EU-rättsakter. Begreppen inom ICAO och EU är inte exakt likalydande. Regeringen gör den bedömningen att en svensk legaldefinition inte erfordras. En sådan skulle i olyckliga fall till och med kunna medföra större skada än nytta.

En allmän redogörelse för förordningarna om det gemensamma luft-  
rummet har lämnats i avsnitt 6.3.2.

Först ska nämnas Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 om ramen för inrättande av det gemensamma luftrummet ("ramförordning"), som i artikel 2 har ett antal definitioner av olika begrepp.

Av särskilt intresse i detta sammanhang är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luft-  
rummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster"). Syftet med förordningen är att fastställa gemensamma krav för säkert och effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster i gemenskapen (artikel 1.1). Tillhandahållande av alla flygtrafiktjänster inom gemenskapen ska omfattas av medlemsstaternas certifiering (artikel 7.1). Den nationella tillsynsmyndigheten ska utfärda certifikat till leverantörer av flygtrafiktjänster som uppfyller vissa gemensamma krav (artiklarna 6 och 7.3). De gemensamma kraven omfattar bl.a. teknisk och operativ kompetens och lämplighet, ansvar och försäkringstäckning samt mänskliga resurser. Utfärdandet av certifikat ska medföra att leverantörer av flygtrafiktjänster har möjlighet att erbjuda sina tjänster till andra leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumsanvändare och flygplatser i gemenskapen (artikel 7.6). De nationella tillsynsmyndigheterna ska övervaka att de gemensamma kraven och de villkor som är knutna till certifikaten uppfylls. Om tillsynsmyndigheten finner att innehavaren inte längre uppfyller kraven eller villkoren för certifikatet, ska den vidta lämpliga åtgärder samtidigt som den ser till att tjänsterna upprätthålls (artikel 7.7). Medlemsstaterna ska erkänna alla certifikat som har utfärdats i en annan medlemsstat (artikel 7.8). Medlemsstaterna ska utnämna en leverantör av flygtrafikledningstjänster som innehar ett giltigt certifikat att med ensamrätt tillhandahålla sådana tjänster inom särskilda luftrumsblock avseende det luftrum som de ansvarar för (artikel 8.1).

Kommissionen har med stöd av förordningen om tillhandahållande av tjänster meddelat tillämpningsföreskrifter i förordningen (EG) nr 2096/2005 av den 20 december 2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster. För att kunna få ett certifikat för tillhandahållande av flygtrafiktjänster ska en leverantör av sådana tjänster uppfylla vissa generella krav, som anges i bilaga I till förordningen, och vissa särskilda krav, som anges i bilagorna II–V och är knutna till de typer av tjänster – t.ex. flygtrafikledningstjänster eller flygvädertjänst – som leverantören tillhandahåller (artikel 3.1). I vissa fall, när det gäller begränsad verksamhet, kan certifikat utfärdas som gäller enbart för luftrumsblock inom det luftrum som tillhör den medlemsstat som utfärdar certifikatet (artikel 4).

I Sverige fastställer Transportstyrelsen vilka luftrumsblock som ska finnas inom den svenska flyginformationsregionen. Med luftrumsblock avses i detta sammanhang ett luftrum av definierad omfattning, i tid och rum, inom vilket flygtrafikledningstjänster tillhandahålls. Dessa luftrumsblock ska inte förväxlas med ramförordningens funktionella luftrumsblock, dvs. luftrumsblock som grundas på operativa krav som

### 11.6.3 Myndighet som svarar för flygtrafiktjänsten

**Regeringens bedömning:** Bestämmelsen om att den myndighet som svarar för flygtrafiktjänsten får uppdra åt annan att ombesörja sådan tjänst bör inte få någon motsvarighet i den nya luftfartslagen.

**Lufträttsutredningens förslag:** behandlade inte denna fråga.

**Supplementets förslag:** I supplementet föreslogs, huvudsakligen med hänvisning till ovan redovisade EU-reglering, att bestämmelsen kan utgå.

**Remissinstanserna:** har inte kommenterat denna fråga närmare.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt nuvarande 6 kap. 3 § tredje stycket luftfartslagen får den myndighet som svarar för flygtrafiktjänsten uppdra åt annan att ombesörja sådan tjänst, om regeringen bestämmer det. Det kan framstå som oklart vad som avses med att svara för flygtrafiktjänsten. Att svara för denna kan förstås dels som att svara för de relevanta förvaltningsuppgifterna, dels som att ansvara för driften.

Lufträttsutredningen uttalade sig om vad det innebar att Luftfartsverket, enligt den då gällande myndighetsinstruktionen, skulle "svara för flygtrafiktjänst i fred för civil och militär luftfart". Enligt utredningen innebar detta att verket skulle ha det övergripande ansvaret för flygtrafiktjänsten, vari främst ingick att utfärda föreskrifter, svara för behörighetskontroll och utöva tillsyn över verksamheten. Det kunde dock inte innebära något krav på att Luftfartsverket måste producera flygtrafiktjänster.

Utifrån den nu gällande uppdelningen av uppgifter mellan Transportstyrelsen och Luftfartsverket framstår det emellertid som rimligare att tolka bestämmelsen i 6 kap. 3 § tredje stycket så, att den myndighet som ansvarar för driften av flygtrafiktjänsten får överlåta produktionen till andra operatörer.

Som framgått av redovisningen i föregående avsnitt är det enligt förordningen om tillhandahållande av tjänster medlemsstaten som ska se till att flygtrafikledningstjänster tillhandahålls med ensamrätt inom särskilda luftrumsblock. Leverantörer av flygtrafiktjänster får emellertid använda sig av tjänster från andra leverantörer som har blivit certifierade i unionen.

Det är svårt att se att bestämmelsen i 6 kap. 3 § tredje stycket fortfarande har någon funktion att fylla. Det bör därför inte finnas någon motsvarighet i den nya luftfartslagen.

**Regeringens förslag:** Flygtrafikledningstjänst för lufttrafik i luftrum i anslutning till en flygplats (flygtrafikledningstjänst) får tillhandahållas av innehavaren av en flygplats eller den som erhållit ett sådant uppdrag av innehavaren av flygplatsen. I sådana fall ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva omfattningen av detta luftrum. Behörig myndighet måste också ha godkänt den organisation som ska utföra flygtrafikledningstjänsten.

Den som erhållit uppdrag att ombesörja flygtrafikledningstjänst får lämna tillstånd i form av klarering och anvisningar om färdväg till luftfartyg, samt besluta om anmaning till ett luftfartyg att landa eller att lämna ett restriktionsområde, i den utsträckning som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

**Lufträttsutredningens förslag:** Utredningen lämnade inget förslag i denna del.

**Supplementets förslag:** överensstämmer i stort med regeringens förslag. Det innehöll dock inget om att även en innehavare av en flygplats själv ska kunna få ombesörja lokal flygtrafikledningstjänst.

**Remissinstanserna:** *Luftfartsverket* har pekat på att bestämmelsen bör justeras så att det tydliggörs att en innehavare av en flygplats också ska omfattas av rätten att ombesörja lokal flygtrafikledningstjänst.

**Skälen för regeringens förslag:** Förslaget överensstämmer delvis med de ändringar dåvarande Luftfartsstyrelsen föreslagit i den nuvarande luftfartslagen (Rapport 2006:4). Resultatet av remissbehandlingen av den rapporten visade på ett stort stöd för de bedömningar och förslag som redovisats i rapporten. Vissa remissinstanser saknade en närmare analys av konsekvenserna för flygsäkerheten.

Flygsektorn ser i stort sett positivt på en konkurrensutsättning av den lokala flygtrafikledningstjänsten. Det viktigaste skälet är att en ny, mindre aktör kan ha förmåga att bedriva en effektivare och mer flexibel verksamhet vid enskilda flygplatser och på så sätt minska kostnaderna. Framför allt skulle detta ligga i en mer allsidig användning av personalresurserna, t.ex. genom integrering av flygtrafikledningen och flygplats-tjänsten och en bemanning som ligger mer i linje med kundens behov.

Marknaden för flygtrafiktjänst vid icke-statliga flygplatser är förhållandevis liten. Luftfartsstyrelsen har uppskattat den till 50–60 miljoner kronor, att jämföra med den samlade marknaden för flygtrafiktjänst vid samtliga svenska flygplatser, som uppskattats till 400 miljoner kronor. Att marknaden öppnas för konkurrens kan emellertid vara betydelsefullt för de berörda flygplatserna. Det finns en potential till vissa kostnadsbesparingar med bibehållen eller höjd kvalitet i flygtrafiktjänsten.

Som framgått ovan är tillhandahållandet av flygtrafiktjänster reglerat genom EU-förordningar som uppställer krav på alla aktörer på marknaden som önskar bedriva flygtrafiktjänst. Kraven gäller bl.a. teknisk och operativ kompetens och lämplighet, tjänsternas kvalitet, finansiell styrka, ansvar och försäkringstäckning. En leverantör av flygtrafiktjänster, statlig såväl som privat, måste vara certifierad och uppfylla de gemensamma kraven för att få bedriva verksamhet och som sådan också vara underställd Transportstyrelsens tillsyn och kontroll. Det är



vidare Transportstyrelsen som utnämner en leverantör att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster inom det särskilda luftrumsblocket. Med hänsyn till detta bör ett ökat antal leverantörer av flygtrafiktjänster inte påverka flygsäkerheten negativt.

Den nuvarande regleringen tillåter inte att en enskild leverantör tillhandahåller flygtrafiktjänster utan uppdrag av myndighet. Luftfartsverket har i dag en ensamrätt att ansvara för flygtrafiktjänsten. Verket har en möjlighet att under vissa förutsättningar uppdra åt annan att på verkets vägnar utföra vissa delar av flygtrafiktjänst. Det betyder inte att verket har lämnat ifrån sig hela ansvaret. En förutsättning för att öppna marknaden för flygtrafikledningstjänster vid flygplatser för konkurrens är därför att det i luftfartslagen förs in en bestämmelse som tillåter att den som erhållit uppdraget från den som driver en flygplats får ombesörja sådana tjänster. Bestämmelsen bör ges en utformning som tillåter att även staten i egenskap av flygplatshavare anlitar andra leverantörer än myndigheter. På så sätt öppnas en möjlighet att utvidga marknaden för flygtrafikledningstjänster, om det i framtiden skulle anses lämpligt. I enlighet med Luftfartsverkets önskemål om ett förtydligande att det formellt sett även ska vara möjligt för den som driver en flygplats att själv låta utföra den lokala flygtrafikledningstjänsten har regeringen anpassat den aktuella bestämmelsen i lagförslaget. Om en flygplatshavare vill bedriva lokal flygtrafiktjänst vid den egna flygplatsen måste samtliga krav som omnämnts i förra stycket vara uppfyllda. En kommun, som själv driver en flygplats direkt eller genom ett kommunalt ägt bolag, måste också följa de begränsningar i sin kompetens som följer av bl.a. lokaliseringsprincipen som rör möjligheten att agera utanför den egna kommunen. Eftersom flygtrafiktjänst är en dyrbar verksamhet som är kringgärdad av åtskilliga säkerhetskrav torde i praktiken en möjlighet för en flygplats att bedriva flygtrafikledningstjänst i egen regi bara kunna komma i fråga vid någon av landets största flygplatser.

För tydlighets skull ska poängteras att den som bedriver flygtrafikledningstjänst vid en viss flygplats även framöver har möjlighet att anlita annan för att bedriva delar av flygtrafiktjänsten, exempelvis genom att köpa flygvärdertjänst från en godkänd organisation. Detta behöver dock inte framgå av lagtexten.

För att skydda luftfarten vid start och landning inrättas kontrollerat luftrum vid flygplatserna. I kontrollerat luftrum ska flygtrafiktjänster för luftfartyg som ska landa på eller starta från flygplatsen finnas tillgängliga. Det luftrum som omfattas av konkurrensutsättningen ska vara begränsat till det luftrumsblock som upprättats för att skydda trafiken vid den aktuella flygplatsen. Att i luftfartslagen reglera omfattningen av det luftrum som avses framstår inte som praktiskt genomförbart. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör bemyndigas att meddela de mer detaljerade föreskrifter som är nödvändiga.

Sedan 1970-talet tillämpas i Sverige ett system med integrerad flygtrafiktjänst. Detta innebär, som nämnts ovan, att Luftfartsverket svarar för all flygtrafiktjänst, både civil och militär. I och med att Luftfartsverket svarar för verksamheten även under höjd beredskap och i krig ska verket inom sin organisation säkerställa att nödvändiga beredskapskrav tillgodoses. Det gäller bl.a. kravet på svenskt medborgarskap hos flyg-

ledarna och att det finns nödvändig infrastruktur för flygtrafiktjänsten i Sverige.

Regeringen anser att systemet med integrerad flygtrafiktjänst är ändamålsenligt och att det bör bibehållas när den lokala flygtrafikledningstjänsten konkurrensutsätts. Regeringen erinrar om att konkurrensutsättningen inte förändrar Luftfartsverkets ansvar för verksamheten under höjd beredskap och i krig. Verket ska därför även fortsättningsvis se till att beredskapskraven uppfylls, bl.a. att det finns personal som kan tjänstgöra vid grundberedskap, höjd beredskap och i krig.

Transportstyrelsen bör bibehålla ansvaret för tillsyn och kontroll av flygtrafikledningstjänsten. I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster") ska en leverantör av flygtrafikledningstjänst vara godkänd (certifierad) av den nationella tillsynsmyndigheten. Det är Transportstyrelsen som således ska godkänna den leverantör av lokal flygtrafikledningstjänst som en flygplatshavare upphandlat. Dessutom ska denna leverantör utnämnas att "med ensamrätt" tillhandahålla den aktuella flygtrafiktjänsten. Medlemsstaterna får själva lägga fast de rättigheter och skyldigheter som ska uppfyllas av den som utnämns. Regeringen avser att i förordningsform reglera hur de berörda myndigheterna ska behandla bl.a. frågorna om försvarsberedskapen.

Luftfartsverket och dess beredskapsorganisation – och därmed staten – bör enligt regeringen inte belastas med merkostnader därför att den lokala flygtrafikledningstjänsten konkurrensutsätts. Om en flygplatshavare upphandlar tjänsten av en annan aktör än Luftfartsverket och detta, i det enskilda fallet, leder till kostnader av beredskapsskal bör dessa kostnader belasta den upphandlade aktören.

En del av verksamheten inom flygtrafiktjänsten utgör myndighetsutövning. I princip består denna myndighetsutövning i att flygkontrolltjänsten vid sina instruktioner till befälhavaren på ett flygplan tillämpar en offentligrättslig lag eller annan författning varigenom en plikt eller rättighet skapas för befälhavare. Plikten är förenad med straffansvar (se 13 kap. 2 § 12 den nuvarande luftfartslagen). I förslaget till ny luftfartslag kan den som inte följer en instruktion från flygtrafiktjänsten komma att göra sig skyldig till vårdlöshet i flygtrafik (13 kap. 1 §) eller till ett brott som kan medföra böter (13 kap. 6 § andra stycket).

Enligt 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen får en förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning överlämnas till enskild endast med stöd av lag. För att göra det möjligt för enskilda att ombesörja flygtrafikledningstjänst måste därför en bestämmelse föras in i luftfartslagen om att den som erhållit uppdraget ska få lämna tillstånd i form av klarering och anvisningar om färdväg till luftfartyg. Även bestämmelsen om anmaning att landa bör kompletteras, eftersom en sådan anmaning bör kunna lämnas även av ett flygledningsorgan som inte är en del av en myndighet. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör ha möjlighet att föreskriva att enskild får besluta om anmaning till ett luftfartyg att landa eller att lämna ett restriktionsområde.

I 4 kap. 16 § den nuvarande luftfartslagen finns bestämmelser om beslut om omhändertagande av luftfarts-certifikat, vilket är en form av

myndighetsutövning. I dag följer av 41 § luftfartsförordningen att bl.a. chefer för flygtrafikledningsorgan kan besluta att omhänderta ett luftfartscertifikat. Luftfartsstyrelsen har föreslagit att denna rätt tas bort. Enligt Luftfartsstyrelsens mening är det inte nödvändigt att ge så långtgående befogenheter till ett flygledningsorgan, i synnerhet om detta inte är en myndighet. Nuvarande stadgande har, såvitt känt, inte använts och det får enligt Luftfartsstyrelsen anses rimligt att flygledningsorganet vänder sig till polismyndighet eller till Transportstyrelsen för det fall ett omhändertagande blir nödvändigt. Luftfartsstyrelsens bedömning framstår som befogad. I kommande luftfartsförordning avser regeringen att justera bestämmelsen.

### 11.6.5 Tystnadsplikt

**Regeringens förslag:** Den som fullgjort uppgifter inom flygtrafik-tjänst får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden.

I det allmännas verksamhet tillämpas även fortsättningsvis bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

**Luftfråttutredningens förslag:** Utredningen behandlar inte denna fråga.

**Supplementets förslag:** I supplementet återfinns ett förslag som överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** har inte yttrat sig i denna del.

**Skälen för regeringens förslag:** I 29 kap. offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) finns bestämmelser om sekretess med hänsyn till skyddet för enskilds förhållanden av såväl personlig som ekonomisk natur. I 9 kap. 8 § finns föreskrifter om samfärdelsekretess. Av paragrafens tredje stycke framgår att sekretess gäller hos myndighet som handhar allmän samfärdsel för uppgift som angår enskilds förbindelse med samfärdselverksamheten.

Vid tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom ramen för det allmännas verksamhet kan det bli aktuellt att tillämpa 29 kap. 3 § första stycket offentlighets- och sekretesslagen. Luftfartsverket är en myndighet och därmed underkastat denna bestämmelse. Om nu andra aktörer än Luftfartsverket kan komma att bedriva lokal flygtrafiktjänst är det påkallat att komplettera den reglering som syftar till att skydda den enskildes integritet. Uppgifter som finns hos enskilda företag som ombesörjer flygtrafiktjänst är i princip inte offentliga, men sådana uppgifter kan lämnas ut om inte annat föreskrivs i lag. Den kompletterande regleringen måste därför bygga på bestämmelser om tystnadsplikt i stället för på bestämmelser om inskränkningar i offentlighetsprincipen. En bestämmelse om tystnadsplikt för den som fullgjort uppgifter inom flygtrafiktjänst bör mot denna bakgrund finnas i luftfartslagen.

För brott mot tystnadsplikt föreskrivs ansvar i 20 kap. 3 § brottsbalken.

**Regeringens förslag:** Ett elevtillstånd ska vara utfärdat i Sverige eller sådant att det enligt föreskrifter som utfärdats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska godtas i Sverige.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter angående godtagande i Sverige av utländska elevtillstånd för utbildning till flygledare.

**Lufträttsutredningens förslag:** Utredningen behandlar inte denna fråga.

**Supplementets förslag:** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Luftfartsstyrelsen* har påpekat att bemyndigandet i föreslagna 6 kap. 17 § tredje stycket strider mot artikel 4.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG, det s.k. flygledardirektivet, och att bestämmelsen torde behöva anpassas.

**Skälen för regeringens förslag:** Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG av den 5 april 2006 om ett gemenskaps-certifikat för flygledare (*flygledardirektivet*) har åtgärder vidtagits för att harmonisera certifieringssystemen för flygledare för att förbättra tillgången på flygledare och för att främja ett ömsesidigt erkännande av certifikat. Syftet med flygledardirektivet är att höja säkerhetsstandarderna och förbättra unionens flygkontrollsystem genom utfärdande av ett gemenskaps-certifikat för flygledare. Huvudregeln är att medlemsstaterna ska se till att flygkontrolltjänster endast tillhandahålls av flygledare som har certifierats i enlighet med direktivet. Medlemsstaterna ska som regel erkänna certifikat som har utfärdats av en annan medlemsstats nationella tillsynsmyndighet i enlighet med bestämmelserna i direktivet. Även den som tillhandahåller utbildning för flygledare ska vara föremål för certifiering enligt direktivet (se avsnitt 11.5). Flygledardirektivet har genomförts i svensk rätt genom föreskrifter som utfärdats av dåvarande Luftfartsstyrelsen

Enligt Lufträttsutredningens förslag skulle regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter angående godtagande i Sverige av utländska certifikat för flygledare i flygtrafikledningstjänst. Flygledardirektivet innehåller emellertid också bestämmelser om certifikat för flygledarelever. Ett sådant certifikat kan jämföras med ett elevtillstånd för att genomgå utbildning till flygledare. För att direktivets krav på erkännande ska kunna genomföras bör bemyndigandet utvidgas till att avse även utländska elevtillstånd.

Det föreslagna bemyndigandet öppnar upp för möjligheter till vissa undantag från huvudregeln. Detta innebär inte med nödvändighet att det därigenom skulle strida mot en bestämmelse i ett direktiv. Det viktiga därvidlag är att bemyndigandet utnyttjas på ett sätt som inte strider mot direktivets bestämmelser. Något behov av anpassning av 6 kap. 17 § föreligger enligt regeringens mening inte.

**Regeringens förslag:** Varje flygplatshavare får bestämma sina egna avgifter för användningen av flygplatsen och tjänsterna för luftfarten.

Den som driver en flygplats ges en rätt hindra ett luftfartygs avgång om de avgifter som avser senaste landningen inte har betalats.

**Lufträttsutredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Supplementets förslag:** endast numret på paragrafen har ändrats från 21 § till 16 §. Dock finns en alternativ formulering med i supplementet som bör användas om den reviderade Eurocontrolkonventionen har trätt i kraft.

**Remissinstanserna:** *Luffartsverket* anser att de rättsliga och ekonomiska konsekvenserna av att flygplatser och andra leverantörer själva får bestämma sina avgifter inte har analyserats tillräckligt.

*Luffartsstyrelsen* vill ha ett klarläggande om bestämmelsen om avgifter kan tillämpas på sådant sätt att man kan använda sig av miljö-differentierade flygplatsavgifter. Även *Stockholms kommun* har framfört önskemål om en sådan komplettering.

*Svenska allmänflygföreningen* yrkar att avgifterna ska stå i relation till trafikens nyttjande av tjänsteutbudet och att avgifter inte får tas ut för tjänster som inte är beställda eller utnyttjas.

*SAS* ser gärna att huvudprinciperna för avgiftssättningen anges i lagen.

*Föreningen Svenskt Flyg* anser att förslaget att varje flygplatshavare får bestämma sina egna avgifter är riktigt.

**Skälen för regeringens förslag:** De tjänster som tillhandahålls av markorganisationerna på flygplatserna kan delas upp i två huvudgrupper; infrastrukturjänster och marknadstjänster. Infrastrukturjänster är de tjänster som hör samman med flygets infrastruktur i form av flygplatser och flygtrafiktjänst. Hit hör de ovan beskrivna kategorierna start- och landningstjänst, passagerartjänst och flygtrafiktjänst (se avsnitt 11.1). Den andra huvudgruppen utgörs av marknadstjänster, vilka är sådana tjänster som efterfrågas i anslutning till en flygresa. Hit hör den tidigare beskrivna kategorin marktjänster.

Enligt 6 kap. 13 § den nuvarande luftfartslagen får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddela föreskrifter om avgifter för användning av allmänna flygplatser eller andra allmänna anläggningar eller tjänster för luftfarten. Bestämmelsen gäller såväl flygplatser som flygtrafiktjänsten. Regeringen har genom föreskrift i 75 § luftfartsförordningen överlåtit på Transportstyrelsen att fastställa föreskrifter om avgiftssättningen generellt, och Luffartsverket får med iakttagande av Transportstyrelsens bestämmelser själv besluta om avgifter för användningen av de flygplatser som Luffartsverket driver samt för användningen av flygtrafiktjänsten. Beträffande avgifter för flygtrafiktjänsten, se även avsnitt 11.8.1.

Mot bakgrund av att varje flygplatshavare i praktiken fastställer sina egna avgifter, att regeringen föreslår att uppdelningen i allmänna och enskilda flygplatser utmönstras och att luftfarten inom EU har avreglerats anser regeringen att bestämmelserna bör utformas så att varje flygplatshavare själv får fastställa sina avgifter.

Sverige har emellertid gjort vissa internationella åtaganden som påverkar en flygplatshavares möjligheter att helt fritt bestämma sina avgifter. Enligt artikel 15 i Chicagokonventionen ska de avgifter som en fördragsslutande stat tar ut, eller låter någon annan ta ut, av övriga fördragsslutande staters luftfartyg för användningen av flygplatser eller markorganisationer inte överstiga för luftfartyg, som inte används i regelbunden internationell trafik, vad ifrågavarande stats inhemska luftfartyg av samma klass skulle erlägga i liknande trafik. Motsvarande gäller även för luftfartyg som används i regelbunden internationell trafik med avseende på vad inhemska luftfartyg skulle erlägga i liknande internationell trafik.

I sammanhanget ska särskilt nämnas Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter (EUT L 70, 14.3.2009, s. 11, Celex 32009L0012). Detta direktiv är tillämpligt på de största flygplatserna i medlemsstaterna, i Sverige endast på Stockholm-Arlanda. Den dagen som Landvetters flygplats får en trafikmängd som överstiger fem miljoner passagerarrörelser per år, blir direktivets bestämmelser tillämpliga även för den flygplatsen. Direktivet ska vara genomfört senast den 15 mars 2011.

Lufträttsutredningen har i sitt betänkande fört ett långt resonemang om rätten för en flygplatshavare att hålla kvar ett luftfartyg för vilket föreskrivna avgifter inte har betalats. Gällande luftfartslag ger flygplatshavaren en sådan rätt beträffande avgifter som är hänförliga till den senaste landningen. Denna rätt är förenad med begränsningar i fråga om viss internationell luftfart. Detta medför stora bekymmer, eftersom det är i fråga om de flygbolag som inte har hemvist i Sverige som det föreligger störst behov av att kunna hindra ett luftfartyg från att avgå. Det fanns därför enligt utredningen skäl att närmare överväga om inte restriktionen beträffande viss internationell luftfart kan slopas. Eftersom en rätt att hindra ett luftfartyg från att avgå om de senaste avgifterna inte har betalats inte kan anses strida mot den s.k. kvarstadskonventionen, kom Lufträttsutredningen fram till att det fanns inget skäl att göra någon begränsning beträffande internationell luftfart.

När det gäller frågan om vilka avgifter som kan bli föremål för en kvarhållningsrätt kom utredningen fram till att landningsavgifter hörde dit liksom parkeringsavgifter om de gällde parkeringsområden som tillhörde den allmänna flygplatsen. Beträffande frågan om i vilken

utsträckning hangaravgifter skulle omfattas fick den frågan överlämnas åt rättstillämpningen. Prop. 2009/10:95

Skälet till att det bör finnas en kvarhållningsrätt för en flygplattshavare får anses vara att denne av flygsäkerhetsskäl har svårt att vägra ett luftfartyg att landa på flygplatsen. Till följd härav blir flygplattshavaren mer eller mindre tvungen att utföra de tjänster som är förenade med en landning. Till bilden hör också att det är svårt att hindra ett icke betalande flygföretag att återvända till en flygplats. När det gäller marknadstjänster, dvs. rent kommersiella tjänster som t.ex. teknisk tjänst och ramptjänst, kan en tjänsteleverantör vägra att utföra tjänsten om han eller hon inte får betalt. Mot denna bakgrund ansåg utredningen att det endast är obetalda avgifter för tjänster hörande till huvudgruppen infrastruktur-tjänster som bör kunna leda till att ett luftfartyg hindras från att avgå.

Avskaffas uppdelningen i allmänna och enskilda flygplatser och får varje flygplattshavare fritt sätta sina avgifter uppkommer frågan om rätten att hindra ett luftfartygs avgång kan utsträckas till alla flygplattshavare. Enligt utredningens mening fanns det inget bärande skäl mot att ge alla flygplattshavare en rätt att hindra ett luftfartyg som inte har betalat infrastrukturavgifter. Väsentligt är att det endast är flygplattshavaren som ges denna rätt. Om en flygplattshavare låter underentreprenörer utföra infrastruktur-tjänster ska dessa inte ges någon självständig rätt att hindra ett luftfartyg från att avgå.

### **11.8.1 Särskilt om avgifter för flygtrafiktjänster**

#### *EU-regleringen*

Förordning (EG) nr 550/2004 om tillhandahållande av tjänster, som ingår i paketet om tillskapande av det gemensamma lufrummet, innehåller bestämmelser om avgifter för flygtrafiktjänster (artiklarna 14–16).

Enligt artikel 14 om ska det utarbetas ett avgiftssystem för flygtrafiktjänster som bidrar till att större insyn uppnås med avseende på fastställande, påläggande och uttagande av avgifter för lufrummets användare. Detta system ska också överensstämma med artikel 15 i Chicagokonventionen och med Eurocontrols avgiftssystem för undervägsavgifter.

Artikel 15 innehåller principer för avgiftssystemet. Av artikel 15.1 framgår att avgiftssystemet ska grundas på de beräknade kostnader för flygtrafiktjänster som tjänsteleverantörerna ådragit sig till gagn för lufrummets användare och ska fördela dessa kostnader mellan olika användarkategorier.

De principer som ska tillämpas vid fastställandet av kostnadsbasen för utgifter anges i artikel 15.2. Den kostnad som ska fördelas mellan lufrummets användare ska vara hela kostnaden för att tillhandahålla flygtrafiktjänster, inklusive lämpliga belopp för ränta på kapitalinvesteringar och avskrivning av tillgångar samt kostnader för underhåll, drift, förvaltning och administration. De kostnader som ska beaktas i detta sammanhang ska vara de kostnader i relation till de hjälpmedel och tjänster som är föreskrivna och införlivade enligt ICAO:s regionala flyg-

trafikplan, europeiska regionen. De kan även omfatta sådana kostnader som nationella tillsynsmyndigheter eller erkända organisationer ådragit sig samt andra kostnader som den berörda medlemsstaten och tjänsteleverantören ådragit sig i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster. Kostnaden för olika flygtrafiktjänster ska identifieras separat. Korssubventionering mellan olika flygtrafiktjänster ska vara tillåten endast när detta motiveras av objektiva skäl och under förutsättning att den är tydligt identifierbar. Insyn i beräkningen av avgifter ska garanteras.

Av artikel 15.3, som anger principer som medlemsstaterna ska iakttä när de fastställer avgifter, framgår bl.a. följande. Avgifter ska fastställas för tillgängligheten av flygtrafiktjänster på ett icke-diskriminerande sätt. Undantag för vissa användare, i synnerhet lätta flygplan och statsluftfartyg, får tillåtas, under förutsättning att kostnaden för sådana undantag inte läggs över på andra användare. Flygtrafiktjänster får generera tillräckliga intäkter som överstiger alla direkta och indirekta driftskostnader och som ger en rimlig avkastning på tillgångar som bidrar till nödvändiga kapitalförbättringar.

Kommissionen ska enligt artikel 16 säkerställa fortlöpande granskning av överensstämmelsen med de principer och regler som avses i artiklarna 14 och 15.

Kommissionen har meddelat genomförandebestämmelser i förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster.

EU:s bestämmelser håller på att ses över.

### **11.8.2 Särskilt om den reviderade Eurocontrolkonventionen**

Med anledning av propositionen Den reviderade Eurocontrolkonventionen (prop. 2003/04:67) har riksdagen godkänt en ändrad lydelse av bl.a. 6 kap. 13 § den nuvarande luftfartslagen (bet. 2003/04:TU9, rskr. 2003/04:259, SFS 2004:669). Ändringen träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Något ikraftträdande har ännu inte skett. Denna fördröjning beror på att man inom EU bestämt att alla medlemsstater ska deponera sina ratifikationsinstrument samtidigt i syfte att de nya bestämmelserna blir bindande för samtliga medlemsstater vid en och samma tidpunkt. Det är i dag oklart när samtliga medlemsstater blir färdiga med sina interna åtgärder så att en gemensam deponering kan äga rum.

Denna proposition utgår från att den reviderade Eurocontrolkonventionen inte kommer att träda i kraft före den nya luftfartslagen. Denna utgångspunkt medför att 6 kap. 18 § får den lydelse som framgår av lagförslaget.

Då bör lagen (2004:669) om ändring i luftfartslagen (1957:297) upphävas genom en särskild lag om detta, se avsnitt 2.2.

Dessutom behövs en lag om ändring i luftfartslagen (2010:000) som lämpligen ändrar 6 kap. 16 § till den lydelse som riksdagen redan antagit, med ikraftträdande den dag regeringen bestämmer. Förslag till denna lagändring återfinns i avsnitt 2.3.



I prop. 2003/04:67 gjordes bedömningen att ändringen i luftfartslagen till följd av den reviderade Eurocontrolkonventionen inte fordrade ett beslut i den i 10 kap. 5 § regeringsformen stadgade ordningen. Trafikutskottet hade ingenting att erinra mot regeringens förslag och riksdagen antog lagen utan att tillämpa den nämnda ordningen. Inte heller den nu föreslagna lagändringen bedöms förutsätta en tillämpning av 10 kap. 5 § regeringsformen.

## 11.9 Ordningen vid flygplatser m.m.

**Regeringens bedömning:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör även i fortsättningen få meddela föreskrifter om tillträde till flygplatser.

**Lufträttsutredningens förslag:** Lufträttsutredningen föreslog att flygplathavaren skulle få bestämma vilka delar av flygplatsområdet som allmänheten inte har tillträde till, och att länsstyrelsen utfärdar efter samråd med Luftfartsverket ordningsföreskrifter för en flygplats eller en annan anläggning för luftfarten.

**Supplementets förslag:** I supplementet gjordes en bedömning som överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** har inte särskilt kommenterat denna fråga.

**Skälen för regeringens bedömning:** Utredningen föreslog i fråga om ordningen vid flygplatser dels att flygplathavaren skulle bestämma vilka delar av flygplatsområdet som allmänheten hade tillträde till, dels att länsstyrelsen, efter samråd med Luftfartsverket, skulle utfärda ordningsföreskrifter för en flygplats eller en annan anläggning för luftfarten.

Enligt 57 § luftfartsförordningen, vilken paragraf har ändrats sedan utredningen lämnande sitt betänkande, får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om tillträde till allmänna flygplatser och om upprätthållande av ordningen där, medan länsstyrelsen utfärdar föreskrifter som gäller en viss flygplats efter samråd med flygplatsen (SFS 2004:1113).

Utredningen konstaterade att flygverksamhet innefattade många faror för allmänheten. Enligt utredningens mening skulle det inte behövas någon särskild myndighetsprövning för att avgöra vilka områden vid en flygplats som allmänheten borde få tillträde till. Det var flygplathavarens sak att avgöra detta.

Med anledning av terroråderna i USA den 11 september 2001 har ökade skyddsåtgärder införts mot brottsliga handlingar som drabbar luftfarten, bl.a. genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten, som håller på att ersättas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002. Behovet av skyddsåtgärder kan variera mellan olika typer av luftfartsverksamhet. Åtgärderna behöver därför anpassas till förhållandena i det enskilda fallet. Även frågan om vilka områden vid en flygplats som bör vara öppna för allmänheten har betydelse i detta sammanhang. I ljuset av de skärpta kraven på luftfartsskyddets område framstår det som motiverat

att behålla möjligheten till en särskild myndighetsprövning. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför kunna meddela föreskrifter om tillträde till flygplatser och andra anläggningar för luftfarten. Med hänsyn till detta har utredningens förslag till lagstadgande om ordningsföreskrifter (6 kap. 16 § andra stycket i förslaget till ny luftfartslag) ändrats i denna proposition. Vidare bör bestämmelsen i 57 § luftfartsförordningen, i något justerad form, föras över till den nya luftfartsförordningen.

## 11.10 Flyghinder

Det är främst två frågor som ska behandlas när det gäller flyghinder. Med flyghinder avses här byggnader, master, konstruktioner och annat som kan utgöra en fara för luftfarten eller kan störa en säker luftfart. Även dramatiska förändringar i befintlig natur, såsom klippor och bergväggar, kan utgöra flyghinder. Det gäller för det första att säkerställa att det i landet kan föras en komplett och uppdaterad förteckning av flyghinder. En sådan förteckning är ett bra verktyg vid framtagning av kartor för luftfartsändamål, eller särskild programvara för presentation på skärm i luftfartyg.

För det andra gäller det att lägga fast regler om hur flyghinder ska markeras. Höga hus, master och liknande brukar ofta markeras med varningsljus. Det behövs regler om hur sådana varningsljus ska utformas och sättas upp så att de inte blandas samman med andra viktiga signaler för luftfarten. De ska också utformas på sådant sätt att de lätt förstås av dem som framför luftfartyg.

Det ska dessutom vara möjligt att ingripa mot den som på marken eller byggnader utför markeringar som är snarlika dem som gäller inom luftfarten, när sådana markeringar kan leda till fara för flygsäkerheten.

### 11.10.1 Flyghinderanmälan

**Regeringens förslag:** Det införs ett krav på dem som ska utföra byggnadsarbeten av viss höjd att göra en flyghinderanmälan till myndighet som regeringen bestämmer.

**Lufträttsutredningens förslag:** Utredningen föreslog att ett sådant krav skulle införas i plan- och bygglagen (1987:10). Anmälan skulle ske till Försvarsmakten. Anmälningen kallades för ”flygsäkerhetsanmälan”.

**Supplementets förslag:** I supplementet föreslogs att motsvarande regel skulle tas in i den nya luftfartslagen i stället för i plan- och bygglagen, men även här angavs att anmälan skulle göras till Försvarsmakten.

**Remissinstanserna:** Lufträttsutredningens förslag togs emot positivt av flera remissinstanser, bl.a. *Rikspolisstyrelsen*, som samtidigt önskade gå längre så att det skulle bli ett krav att alla flyghinder alltid ska markeras och belysas och detta inte bara i kontrollerat luftrum utan också i det s.k. fria luftutrymmet. *Lantmäteriverket* var också positivt men önskade också att tillgängligheten och utnyttjandet av registreringarna ska förfätningsregleras. Även *Försvarsmakten* var positiv. *Boverket* förklarade sig vara positiv till anmälningsskyldigheten, men starkt

negativ till förslaget att ta in bestämmelsen i plan- och bygglagen, då en sådan bestämmelse skulle vara helt främmande för detta regelverk. Boverket anser att det är lämpligt att ange vad som ska vara utgångspunkt för beräkningen av de höjder som anges i förslaget.

På supplementets förslag har *Försvarsmakten* bl.a. framfört att man hellre bör använda begreppet ”flyghinderanmälan”. *Luftfartsstyrelsen* anser att lagtexten inte ska ange till vilken myndighet anmälningarna ska göras. Detta låter sig bättre göras i förordning. *Statens haverikommission* har, med hänvisning till en där pågående utredning, föreslagit att nu aktuella bestämmelser också bör omfatta rörliga hinder i flygplatsers närhet och i de luftrumsvytor som erfordras för hinderfrihet för luftfartyg.

**Skälen för regeringens förslag:** Av flygsäkerhetsskäl är det av mycket stor betydelse att det i närheten av flygplatser inte uppförs byggnader eller andra anläggningar som kan utgöra hinder för luftfarten. Det är också viktigt av flygsäkerhetsskäl att de flyghinder som redan finns – oavsett om de finns i närheten av en flygplats eller inte – är kända och, där det låter sig göras, väl markerade.

Bortsett från flygsäkerhetsaspekten finns det också ett stort samhälleligt intresse av att det inte byggs eller tillåts verksamheter som kan hindra eller påtagligt försvåra utnyttjandet av befintliga flygplatser. Det är av naturgeografiska skäl mycket svårt att hitta alternativa lokaliseringar till de flygplatser som redan finns. Det är också svårt att samhälls-ekonomiskt motivera nya flygplatsbyggnationer som ersättning för i dag befintliga flygplatser.

För luftfarten är det inte enbart av betydelse att det inte uppförs byggnader eller andra anläggningar som stör luftfarten. Det kan också vara av betydelse att det inte sätts upp andra anordningar som kan störa luftfarten. Därför finns en möjlighet enligt 8 kap. 7 § plan- och bygglagen för en kommun att i områdesbestämmelser besluta att bygglov krävs för att sätta upp eller väsentligt ändra ljusanordningar inom områden som ligger i närheten av statliga flygplatser eller andra flygplatser för allmänt bruk.

Den mest kompletta och uppdaterade förteckningen över flyghinder i landet är en databas (HI-90) för vilken den militära flyginspektionen ansvarar. Databasen används som underlag vid tryckning av flygkartor, inflygningskartor och landningskartor samt för presentation på skärm i flygplan och helikoptrar. Delar av databasen levereras regelbundet till Transportstyrelsen, som inte har någon egen uppföljning av flyghinder. För att säkerställa kvaliteten hos databasen påbörjades år 1997 en inmätning av samtliga master (förutom i tätort) i landet. Genom att det inte finns någon skyldighet att rapportera in nya flyghinder till den militära flyginspektionen finns det ingen mekanism som säkerställer att nya flyghinder förs in i databasen och att databasen alltid är uppdaterad.

Från flygsäkerhetssynpunkt får det anses vara mycket angeläget att det i landet finns en komplett och alltid uppdaterad förteckning över flyghinder. Det mest ändamålsenliga i detta avseende är att den som för förteckningen över flyghinder får löpande information om nya hinder. Som *Försvarsmakten* påpekat är det lämpligare och tydligare att kalla denna skyldighet för flyghinderanmälan än flygsäkerhetsanmälan som föreslogs av Lufträttsutredningen och i supplementet. Regeringen delar

också Luftfartsstyrelsens synpunkt att utpekandet av ansvarig myndighet bör göras i förordning i stället för direkt i lagen.

Regeringen har också tagit till sig de synpunkter som Boverket fört fram och föreslår att skyldigheten att göra en flyghinderanmälan tas in i den nya luftfartslagen.

Statens haverikommission har pekat på ett problem som inte förts fram tidigare i detta lagstiftningsärende. Hur ska man betrakta rörliga flyghinder? Man har i sin verksamhet stött på ett tillbud med en rest mobilkran i direkt anslutning till en trafikerad flygplats. Mobilkranar kan ofta bli mer än 50 meter höga, och, om de placeras mindre lämpligt, kan utgöra en allvarlig fara för luftfarten. Det finns till och med mobilkranar som kan bli 100 meter höga med utnyttjande av sin egen utrustning och med viss tilläggsutrustning kan få en höjd på 170 meter, att jämföra med Kaknästornet som är 155 meter högt. Självfallet kan en sådan mobilkran utgöra ett allvarligt hot mot flygsäkerheten om den placeras i anslutning till en flygplats. Det är dock inte helt självklart att systemet med anmälan är direkt tillämpningsbart. I brist på närmare överväganden i denna del bör något lagförslag inte lämnas i detta sammanhang, utan här får regeringen eventuellt återkomma när det finns ett bättre förberett beredningsunderlag. Däremot bör ett krav på utmärkning av sådana höga kranar kunna införas, se mera om detta i nästa avsnitt.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela närmare föreskrifter om vilka höjder på byggnader och anläggningar som ska medföra ett krav på flyghinderanmälan.

Regeringen konstaterar också att det går att få viss ledning om beräkning av byggnadshöjd i 9 § plan- och byggförordningen (1987:383).

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om märken, belysning och andra anordningar som kan utgöra en fara för flygsäkerheten genom att de exempelvis liknar signaler för luftfarten. Sådana föreskrifter får inte innebära avsevärt men för markägare eller dem som har särskild rätt till berörd mark.

Kostnader för markering av flyghinder ska vid inrättande eller ändring av en flygplats eller tillhörande inflygnings- eller utflygningsprocedurer betalas av den som inrättar eller ändrar flygplatsen eller ansöker om ändrade procedurer. Vid uppförande av anläggningar som utgör hinder för befintliga flygplatser och tillhörande inflygnings- eller utflygningsprocedurer ska kostnaderna för markering betalas av den som uppför anläggningen.

**Lufträttsutredningens förslag:** överensstämmer i stort med regeringens förslag. Något särskilt förslag rörande mobilkranar lämnades inte.

**Supplementets förslag:** överensstämmer i stort med regeringens förslag. Något förslag rörande mobilkranar lämnades inte heller i supplementet.

**Remissinstanserna:** *Statens haverikommission* har, med hänvisning till en pågående utredning, föreslagit att bestämmelserna om flygsäkerhetsanmälan och markering av flyghinder ska omfatta såväl fasta som rörliga hinder i flygplatsernas närhet och de luftrumcytor som erfordras för hinderfrihet för luftfartyg. (Det ska tilläggas att utredningen numera är avslutad, se Statens haverikommissionens rapport RL 2009:05. Den finns tillgänglig på myndighetens webbplats, [www.havkom.se](http://www.havkom.se).)

**Skälen för regeringens förslag:** Det finns internationella bestämmelser om hur flygplatser och liknande ska markeras för att flygsäkerheten ska hållas på en hög nivå. Särskilt synligt är detta nattetid då landningsbanor och annat är belysta på visst sätt. Det kan behövas bestämmelser som hindrar att utomstående utför lysanordningar, markeringar på marken och annat på ett sätt som kan blandas samman med för flyget viktiga markeringar.

Höga hus, master och andra anordningar behöver också förses med signaler för att förhindra tillbud och olyckor. Även mobila anordningar som uppnår viss höjd kan innebära ett allvarligt hot mot flygsäkerheten om de reses i anslutning till platser som fungerar som flygplats, flygfält eller annan landningsplats, exempelvis tillfällig landningsplats för helikopter. Det bör därför vara möjligt att införa bestämmelser om att även mobilkranar och liknande ska vara skyldiga att vara försedda med varningssignaler. Det är lämpligt att detaljbestämmelser om detta tas på myndighetsnivå. Förslaget till ny luftfartslag torde täcka in denna situation.

## 12.1 Inledning

Dagens bestämmelser om rätt till luftfart förs över till den nya luftfartslagen på ett nästan likalydande sätt. Dessa bestämmelser är förhållandevis omständliga, och utgår från principen att luftfart inom svenskt område ska vara förbehållet svenska personer och företag som kontrolleras av svenska intressen. Trots dessa bestämmelser har det hänt mycket sedan början av 1990-talet. I dag tar EU-bestämmelser över i nästan alla fall, vilket gör att luftfart i Sverige kan utföras av företag som är hemmahörande i och kontrolleras av intressen i Europeiska unionen eller i en stat som slutit avtal med Europeiska unionen med innebörden att EU-rätten på luftfartens område ska gälla även i dessa tredje länder. Sådana avtal finns med Island och Norge genom EES-avtalet, med Schweiziska edsförbundet, med ett antal stater på Balkan och med Marocko. I vissa fall har avtalen ingåtts men ännu inte trätt i kraft. När avtalen väl har trätt i kraft kan dessa avtal ändras och uppdateras i förhållande till nyare EU-lagstiftning genom förhållandevis enkla och snabba förfaranden.

Detta gör att bestämmelserna i det föreslagna nya 7 kap. blir tillämpliga endast på sådan luftfart här i landet som inte omfattas av EU:s regelverk, och i viss utsträckning på luftfart mellan Sverige och tredje länder. Då inställer sig frågan om man i den nya luftfartslagen ska behålla den restriktiva bestämmelsen för den lilla respott som återstår. Därvidlag ska man dock beakta följande skäl. Systemet är väl inarbetat, och är accepterat på marknaden och tillämpas i de flesta övriga länder. En liberalisering i Sverige kommer inte att mötas av ett ömsesidigt agerande från andra länder. Med enskilda stater kan Sverige ingå luftfartsavtal som ger en öppnare tillämpning om detta skulle vara önskvärt. Vidare utgår ICAO:s regelverk i stora delar från nationella regler av detta slag. Regeringen bedömer det inte vara lämpligt att här och nu föreslå en förändring i gällande ordning.

I svensk lagstiftning behandlas frågor om tillstånd till luftfartsverksamhet i 7 kap. den nuvarande luftfartslagen. Till grund för reglerna ligger Chicagokonventionen, bilaga 6 till denna konvention och den s.k. transitöverenskommelsen.

Förutom den svenska nationella lagstiftningen fanns det länge två EU-förordningar som är av grundläggande betydelse när det gäller rätten till luftfart; rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (*licensieringsförordningen*) och rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (*marknadstillträdesförordningen*). Dessa förordningar har från och med den 1 november 2008 ersatts med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, EUT L 293, 31.10.2008, s. 3 (Celex 32008R1008). I det följande benämns den *EU:s lufttrafikförordning*.

I korthet kan sägas att huvudregeln är att det fordras tillstånd till all luftfart i förvärvssyfte medan annan luftfart, s.k. privatflyg, får utövas utan tillstånd.

Lufträttsutredningen har i sitt betänkande lämnat en omfattande redovisning av gällande rätt. I denna proposition återges en förkortad version.

Luftfart i förvärvssyfte kräver, på grund av luftfartens internationella reglering och numera även på grund av EU-rätten, olika slags tillstånd beroende på typen av luftfart, flygföretagets nationalitet och luftfartens geografiska utsträckning. När det gäller internationell luftfart är det också av betydelse om det är fråga om regelbunden eller icke regelbunden luftfart.

Trots de definitioner på regelbunden lufttrafik som finns är det svårt att dra en skarp och entydig principiell gräns mellan regelbunden och icke regelbunden luftfart vilken på ett enkelt sätt avgör alla tänkbara enskilda fall. Gränsdragningsfrågor får därför avgöras genom rättstillämpning och doktrin, vilket i praktiken inte synes ha vållat några större problem.

I det följande ges, med utgångspunkt i den unionsrättsliga regleringen, en kortfattad framställning över vilka tillstånd som i olika situationer krävs för att få bedriva luftfart.

Som inledning kan nämnas att det inom luftfartsregleringen kan urskiljas tre huvudtyper av tillstånd; drifttillstånd, trafiktillstånd och operativa licenser eller grundkoncessioner. Drifttillstånd (ibland även benämnt tekniskt/operativt tillstånd) innebär ett flygsäkerhetsmässigt godkännande av operatören av den stat som har att utöva flygsäkerhetstillsynen över flygföretaget. Operativa licenser eller grundkoncessioner är ett slags näringstillstånd som grundas på en juridisk/ekonomisk prövning av flygföretaget. Normalt ger inte detta tillstånd flygföretaget tillträde till linjer eller marknader. Detta sker genom trafiktillståndet, som är trafikpolitiskt motiverat och som kan vara grundat på en mer eller mindre uttalad luftfartspolitisk prövning som i sin tur kan vara mer eller mindre författningsreglerad. Tidigare skedde i Sverige tillståndsgivningen enbart genom drifttillstånd och trafiktillstånd. Genom licensieringsförordningen krävs dock numera att svenska flygföretag har operativ licens för att få utöva de viktigaste typerna av luftfart.

### *Luftfart inom EU som omfattas av EU:s lufttrafikförordning*

I kapitel I i EU:s lufttrafikförordning (tidigare licensieringsförordningen) fastställs enhetliga krav som ska ställas på dem som bedriver vissa slag av kommersiell flygtrafik (transport av passagerare, post och/eller gods mot betalning inom unionen).

Ett företag som uppfyller förordningens krav har rätt att få en operativ licens, vilken är ett tillstånd för företaget att mot betalning utföra lufttransport av passagerare, post och/eller gods som anges i licensen. Licensen har karaktären av ett näringspolitiskt tillstånd. En operativ licens ger inte i sig tillgång till särskilda flyglinjer eller marknader.

Vad avser transporter gäller inte EU:s lufttrafikförordning lufttransport inom unionen av passagerare, post och/eller gods med luftfartyg som inte är motordrivna och/eller ultralätta motordrivna luftfartyg och inte heller lokala flygningar som inte innebär transport mellan olika flygplatser. För

sådana transporter gäller nationella regler om operativa licenser, om sådana finns, och unionsrätt och nationell rätt om drifttillstånd. När det gäller luftfart som inte är transporter, s.k. aerial work, faller den helt utanför licensieringsförordningen.

Frågan om tillträde till flyglinjer inom unionen, för såväl regelbunden som icke regelbunden lufttrafik, regleras i kapitel II i EU:s lufttrafikförordning (tidigare marknadstillträdesförordningen).

Enligt förordningen ska berörda medlemsstater tillåta EG-lufttrafikföretag att utöva trafikrättigheter – dvs. rätten att befordra passagerare, gods och/eller post i lufttrafik – på flyglinjer inom unionen.

Enligt EU:s lufttrafikförordning kan en medlemsstat inom sitt territorium införa allmän trafikplikt för ett lufttrafikföretag som utövar lufttrafik på en flyglinje. Detta gäller med avseende på regelbunden lufttrafik till ett ytterområde eller ett utvecklingsområde eller på en flyglinje med låg trafikintensitet till en regional flygplats, om flyglinjen anses väsentlig för den ekonomiska utvecklingen i den region där flygplatsen är belägen. Allmän trafikplikt innebär att det sker en offentlig upphandling av normalt olönsam trafik på en eller flera sträckor. Det utsedda lufttrafikföretaget erhåller för viss tid en ensamrätt att bedriva lufttrafik på linjen i fråga. Lufttrafikföretaget får samtidigt en skyldighet att vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att driften uppfyller de fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och pris-sättning som lufttrafikföretaget inte skulle uppfylla om det endast skulle ta hänsyn till sina kommersiella intressen.

Förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område anger Transportstyrelsen som behörig myndighet när uppgifter ska fullgöras enligt marknadstillträdesförordningen. Frågor som avser allmän trafikplikt prövas dock av regeringen. Förordningen har inte hunnit bli uppdaterad med anledning av att EU:s lufttrafikförordning trätt i kraft.

### *Luftfart mellan Sverige och en stat utanför EU*

När det gäller flygföretag som är etablerade i EU och som enbart flyger på destinationer utanför EU framgår det inte uttryckligen av EU:s lufttrafikförordning om dessa behöver ha en operativ licens. Eftersom den operativa licensen inte ger tillträde till marknaden utan är ett grundläggande villkor för verksamheten som flygbolag, synes dock alla medlemsstater acceptera att en operativ licens även är ett krav för att bedriva transporter mellan EU och tredje land.

För luftfart i regelbunden trafik mellan Sverige och en stat utanför EU krävs när det är fråga om ett svenskt lufttrafikföretag, förutom operativ licens och drifttillstånd, att trafiktillstånd (koncession) lämnats av den svenska regeringen eller av den myndighet regeringen bestämmer.

Den grundläggande principen i den internationella luftfarten är att varje stat har uteslutande och ovillkorlig rätt till sitt luftrum. Därför är flygning över respektive till eller från statens territorium tillåten endast med denna stats samtycke. En stat kan lämna sådant samtycke antingen genom att ingå ett avtal med annan stat – bilateralt eller multilateralt – eller genom ett ensidigt beslut. När det gäller den icke regelbundna kommersiella



luftfarten överlämnas det enligt artikel 5 i Chicagokonventionen åt varje stat att bestämma i vilken utsträckning denna ska regleras när det gäller befordran av passagerare, gods och post till eller från dess territorium. För den internationella regelbundna luftfarten stadgar å andra sidan konventionens artikel 6 att ingen regelbunden trafik får bedrivas över eller till en konventionsstat utan denna stats uttryckliga medgivande.

När det är fråga om ett utländskt lufttrafikföretag som är hemmahörande utanför EU och som vill flyga på Sverige krävs därför antingen att trafiktillstånd lämnats av den svenska regeringen eller den myndighet regeringen bestämt eller att trafiktillstånd inte krävs på den grunden att trafiken är medgiven enligt överenskommelse mellan Sverige och det land där lufttrafikföretaget är hemmahörande. Motsvarande gäller för att ett utländskt EG-lufttrafikföretag ska få bedriva regelbunden flygtrafik mellan Sverige och ett land utanför EU. För att det utländska flygföretaget ska kunna accepteras för luftfart inom svenskt område är det en förutsättning att flygföretaget har ett drifttillstånd eller motsvarande som kan godtas av Sverige. Förutom de trafikala tillstånd och godkännanden som flygföretaget har att inhämta i Sverige krävs vidare givetvis nödvändiga tillstånd från hemmastaten. Även ett svenskt flygföretag måste givetvis å sin sida inhämta de tillstånd som krävs i den stat som berörs av trafiken.

De bilaterala luftfartsavtalen innebär att staterna utväxlar trafikrättigheter för regelbunden trafik. I avtalsrelationerna avvägs av tradition ofta de ömsesidiga förmånerna mycket noggrant och ändamålsskäl – t.ex. behovet att säkra ett för nationen anpassat uthålligt trafikförsörjningssystem – spelar en framträdande roll när det gäller omfattningen av de medgivna rättigheterna och på vilka villkor de får utnyttjas.

Avtalen innehåller förutom regler om designering av flygföretag, utfärdande, ändring och återkallande av trafiktillstånd och andra för trafiken nödvändiga tillstånd och medgivanden – däribland vissa ömsesidiga regler med anknytning till flygsäkerhet – även ett antal andra bestämmelser. Som exempel kan nämnas regler om tullar och för luftfarten utgående avgifter och regler om de designerade flygföretagens verksamhet i den främmande avtalsstaten.

Det åligger ett lufttrafikföretag att inhämta de godkännanden och uppfylla de eventuella villkor som finns föreskrivna i ett trafiktillstånd eller en överenskommelse. Vidare ska ett lufttrafikföretag iaktta de föreskrifter som Transportstyrelsen har utfärdat.

När det gäller charter- och taxiflygning, dvs. luftfart i icke regelbunden trafik, mellan Sverige och en stat utanför EU får sådan trafik enligt huvudregeln endast utföras efter särskilt meddelat tillstånd av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har meddelat bestämmelser härom, av vilka framgår vilken trafik som kräver tillstånd, vilken trafik som endast behöver anmälas till luftfartsmyndigheten och vilken trafik som får ske utan krav på vare sig ansökan eller anmälan till myndigheten.

När EU:s bestämmelser inte är tillämpliga krävs, för att ett svenskt lufttrafikföretag ska få bedriva inrikes luftfart i förvärvssyfte i Sverige, endast ett drifttillstånd.

Ett utländskt lufttrafikföretag får i andra fall än som följer av EU:s lufttrafikförordning eller överenskommelse mellan Sverige och främmande stat inte utöva inrikes luftfart i förvärvssyfte inom Sverige (cabotage) utan trafiktillstånd. Är det fråga om luftfart i regelbunden trafik beviljas tillstånd av regeringen, i annat fall beviljas tillstånd av Transportstyrelsen. Förutom trafiktillstånd krävs även ett drifttillstånd utfärdat av lufttrafikföretagets tillsynsstat. Operatörer som har ett drifttillstånd från en EU-stat kan dock till följd av EU-rättens allmänna regler om fri tjänstehandel påräkna svenskt tillstånd att få utföra s.k. aerial work i Sverige om inte tekniskt/operativa hinder kan anses föreligga.

### *Överflygning av svenskt territorium och/eller mellanlandning i Sverige*

Ett luftfartyg som är registrerat i ett land som har biträtt Chicagokonventionen och som används för luftfart i icke regelbunden trafik har rätt till överflygning av svenskt territorium och/eller mellanlandning i Sverige för andra än kommersiella ändamål. Är det fråga om luftfart i regelbunden trafik föreligger sådan rätt endast om det finns en multilateral eller bilateral överenskommelse härom. I övriga fall krävs trafiktillstånd för att flyga över svenskt territorium och/eller mellanlanda i Sverige.

### *Luftfart utan förvärvssyfte*

Vissa former av luftfartsverksamhet kräver tillstånd även om verksamheten inte äger rum i förvärvssyfte. Motiveringen härför är hänsyn till säkerheten. Med stöd av 7 kap. 1 § tredje stycket den nuvarande luftfartslagen har regeringen föreskrivit krav på tillstånd för skolflyg och utbildning. Vidare krävs det tillstånd för avancerad flygning och fallskärmshoppning samt för andra luftfartsverksamheter av särskild art, såsom kraftledningsinspektioner, bogsering, trafikövervakning m.m. ”Av särskild art” ska uppfattas som att verksamheten i vissa fall medför en förhöjd risk för utövare och tredje man. Enligt huvudregeln prövar Transportstyrelsen frågor om tillstånd när det gäller annan luftfart än luftfart i regelbunden trafik.

**Regeringens förslag:** I den nya luftfartslagen sker det en uppdelning i tre olika former av flygsäkerhetsmässiga tillstånd; drifttillstånd, bruksflygtillstånd och utbildningstillstånd.

När det gäller drifttillstånd ersätts det nuvarande gränsdragningsbegreppet ”i förvärvssyfte” med ett krav på drifttillstånd när någon ”mot betalning” ska utföra lufttransporter åt allmänheten.

Det tillstånd som krävs för att få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg ska benämnas bruksflygtillstånd.

**Regeringens bedömning:** Något förslag om att kräva drifttillstånd vid s.k. firmaflyg bör inte läggas fram.

**Lufträttsutredningens förslag:** överensstämmer i stort med regeringens. Lufträttsutredningen föreslog dessutom att s.k. firmaflyg skulle kräva drifttillstånd.

**Supplementets förslag:** I supplementet utgick förslaget rörande firmaflyg med hänvisning till nyare EU-rätt.

**Remissinstanserna:** *Rikspolisstyrelsen* konstaterar att polisens helikopter verksamhet kommer att kräva bruksflygtillstånd, men har inget att erinra mot detta. *Svenska Flygföretagens Riksförbund* anför att bruksflygtillstånd är en bekräftelse på att utövaren av verksamheten fyller erforderliga krav på flygsäkerhet, och att det bör krävas bruksflygtillstånd för all sådan verksamhet, och några undantag bör inte få förekomma.

*Svenska Allmänflygföreningen* har uttalat sig kritiskt mot framför allt förslaget att kräva drifttillstånd för s.k. firmaflyg. *Kungliga Svenska Aeroklubben*, *Hjelmco Oil AB* och *Gunnar Dafgård AB* har också motsatt sig förslaget rörande firmaflyg.

*Kungliga Svenska Aeroklubben* anser att ”mot betalning” är ett för vagt uttryck och *Svenska Allmänflygföreningen* att man i stället ska använda ICAO:s motsvarande definition ”hire and remuneration”, vilket man föreslår ska översättas med ”till förhymning och mot verderlag”.

*Luftfartsstyrelsen* vill att det ska övervägas om man inte ska kunna medge undantag från kravet på bruksflygtillstånd även i andra fall än när verksamheten inte är av större omfattning. Detta för att det inte föreligger något krav på bruksflygtillstånd i alla EU-stater, exempelvis Tyskland, och ett svenskt krav därigenom kan bli ett hinder mot den fria rörligheten för tjänster.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** I den gällande luftfartslagstiftningen dras en gräns mellan tillståndskrävande och tillståndsfri luftfart. Denna gränsdragnings sker med utgångspunkt i om luftfarten sker i förvärvssyfte eller inte. Generellt kan sägas att luftfart som inte sker i förvärvssyfte är tillståndsfri.

Den nuvarande gränsdragningen mellan tillståndsfri och tillståndspliktig luftfart grundas på förarbeten från mitten av 1950-talet och är präglad av den tidens tekniska nivå och det förhållandet att det fanns ett relativt begränsat antal aktörer på flygmarknaden.

I 7 kap. 1 § första stycket den nuvarande luftfartslagen anges att luftfart utförd ”i förvärvssyfte” är tillståndspliktig. I lagtexten ges ingen upplysning utöver detta. Det ges således inte någon ledning om vad som

ska avses med begreppet förvärvssyfte. Lagens förarbeten innehåller inte heller någon definition av begreppet förvärvssyfte. I rättspraxis finns emellertid ett flertal avgöranden där begreppet förvärvssyfte har behandlats.

Den grundläggande frågan när det gäller att avgöra vilken luftfart som ska vara tillståndskrävande och vilken luftfart som ska vara tillståndsfri är vad som är syftet med tillståndsprövningen. Två huvudsyften framträder därvid. Det ena är det flygsäkerhetsmässiga och det andra är det luftfartspolitiska eller trafikpolitiska. Detta gäller såväl de svenska som de internationella reglerna. Den flygsäkerhetsmässiga prövningen sker, såsom tidigare framgått, huvudsakligen inom ramen för ett drifttillstånd och den trafikpolitiska inom ramen för ett trafiktillstånd.

Det huvudsakliga syftet med att det i vissa fall uppställs ett krav på drifttillstånd är således att flygsäkerheten ska upprätthållas. När någon erbjuder allmänheten att utföra transporter med luftfartyg, får det anses finnas ett berättigat intresse från allmänhetens sida att den som ska utföra tjänsten har genomgått en prövning som visar att verksamheten motsvarar de krav på flygsäkerhet som finns uppställda. Genom att verksamheten kontrolleras kan den som utnyttjar verksamheten göra en riskbedömning med utgångspunkt i luftfartsmyndighetens auktorisation.

Med hänsyn till att kravet på drifttillstånd är flygsäkerhetsmässigt betingat finns det skäl att ha en relativt strikt syn på i vilka situationer det ska krävas ett drifttillstånd. I princip bör det finnas ett krav på drifttillstånd i de fall när någon ingår avtal att mot ersättning utföra en flygtransport, där annan än den som utför transporten bestämmer över flygningens destination och över vilka personer som ska medfölja eller saker som ska medföras i luftfartyget. När någon betalar för att få en flygtjänst utförd uppstår det en förväntan eller ett krav på den som ska utföra tjänsten att göra detta i enlighet med den betalandes önskemål. Det är därför av vikt att den som ska utföra tjänsten besitter sådana kunskaper och har ett sådant omdöme att denne kan bedöma om en kunds krav är realistiska under rådande förhållanden och om en flygning kan genomföras på ett säkert sätt. Genom att ställa upp ett krav på drifttillstånd reses det som en konsekvens härav ett antal krav både på företaget och dess organisation och på piloternas kompetens vilket höjer flygsäkerheten.

Det ska inte behöva föreligga något krav på vinst eller vinstsyfte för att tillståndsplikt ska föreligga, utan det bör räcka med att det har avtalats om att ersättning ska utgå. Det bör inte heller finnas något krav på att verksamheten ska ha en viss omfattning för att den ska anses tillståndspliktig, utan en enda flygning ska kunna medföra tillståndsplikt. Kravet på att det ska finnas ett drifttillstånd får dock inte ställas så högt att privatflyget hämmas på ett obefogat sätt. Behovet av drifttillstånd kan inte anses vara lika stort vid färd med en privatflygare som man personligen känner. I denna situation har passageraren utifrån sin personliga kännedom om piloten möjlighet att avgöra om flygningen kan betraktas som säker eller inte. Således bör det inte krävas något drifttillstånd i det fallet att en utövaren närstående krets är passagerare samt den ersättning som utges till denne står i omedelbart förhållande till de direkta flygkostnaderna och delas lika mellan samtliga ombordvarande.

Det är svårt att hitta ett uttryck som på ett naturligt och ändamålsenligt sätt avgränsar den luftfart som från flygsäkerhetssynpunkt bör kräva ett

drifttillstånd. Det nuvarande uttrycket ”i förvärvssyfte” fann Lufträttsutredningen något missvisande genom att ordet syfte antyder att det måste finnas en viss viljeinriktning hos den som tillhandahåller eller utför flygningen och att verksamheten måste ha en viss omfattning. En viss viljeinriktning eller omfattning ska inte behöva föreligga för att tillståndsplikt ska föreligga. Det bör räcka med att vissa omständigheter rent objektivt föreligger för att en flygning ska anses tillståndspliktig.

Mot bakgrund av det resonemang som förts ovan om syftet med drifttillstånd, får tillståndsplikten anses vara beroende av om en flygning sker åt allmänheten och om den sker mot betalning. Utredningen har därför föreslagit att dessa båda faktorer ska ersätta begreppet ”i förvärvssyfte” som gränsdragningsbegrepp. Utredningen fann också att begreppet ”mot betalning” bättre överensstämmer med bestämmelserna i Chicago-konventionen.

Problemet med s.k. svartflyg har framhållits av några remissinstanser. Med svartflyg avses i detta sammanhang att någon utför transporter av främst passagerare utan att ha erforderliga tillstånd för sådan verksamhet. Lufträttsutredningen konstaterar att man inte lyckats få någon mera detaljerad kunskap om omfattningen av svartflyget. Utredningen anser dock att genom att ersätta uttrycket ”i förvärvssyfte” med ”mot betalning” kommer domstolarna och andra rättsvårdande instanser framöver att lättare kunna ingripa mot den som ägnar sig åt svartflyg eftersom det tillskapas en tydligare gränsdragningslinje.

För att tillgodose det önskemål som Luftfartsstyrelsen pekat på och som främst tar sikte på möjligheterna att meddela undantag från kravet på bruksflygtillstånd för företag som är etablerade i annan EU-stat där sådant tillstånd inte förekommer väljer regeringen att föreslå en något justerad lydelse av 6 § tredje stycket.

Beträffande Lufträttsutredningens förslag rörande s.k. firmaflyg kan följande sägas.

Förslaget att införa krav på drifttillstånd för firmaflyg har mött motstånd från några remissinstanser. Regeringen kan dock konstatera att det finns i och för sig fortfarande skäl som talar för en sådan ordning som utredningen föreslagit.

Frågan har emellertid kommit i ett annat läge genom den nya EASA-förordningen, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådet direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG. Den nya förordningen innehåller bestämmelser om vilka krav som ska ställas vid drift av luftfartyg på operatörer som utför icke-kommersiell trafik. Bestämmelserna utgör en fullständig reglering av vilka krav, även i fråga om drifttillstånd, som kan ställas upp i fråga om de berörda luftfartygen. Det finns inte längre något utrymme för Sverige att genom nationell lagstiftning införa regler som avviker från eller går utöver förordningens bestämmelser. Regeringen lämnar därför frågan om firmaflyg.

**Regeringens bedömning:** Vid sidan av EU:s lufttrafikförordning finns det behov av en bestämmelse i luftfartslagen om tillstånd till in- och uthyrning av luftfartyg.

**Regeringens förslag:** Denna bestämmelse utformas som ett relativt vitt bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om när det krävs tillstånd för att hyra in eller hyra ut luftfartyg.

**Lufträttsutredningens förslag:** överensstämmer med regeringens bedömning och förslag.

**Supplementets förslag:** I supplementet behandlas inte denna fråga.

**Remissinstanserna:** har inte yttrat sig särskilt i denna fråga.

**Skälen för regeringens bedömning och förslag:** I vissa fall finns det ett behov av att reglera in- och uthyrning av luftfartyg. Detta behov har gjort sig gällande främst i fråga om hyresarrangemang mellan två flygföretag som bedriver tillståndskrävande luftfart i form av kommersiella lufttransporter, särskilt gäller detta in- och uthyrning av luftfartyg med besättning (s.k. wet lease) över gränserna.

En viss europeisk harmonisering har kommit till stånd på detta område. För svensk del finns även vissa kompletterande nationella regler, bland annat grundade på det skandinaviska luftfartssamarbetet. Ett viktigt led i harmoniseringen och underlättandet av in- och uthyrning utan besättning (s.k. dry lease) utgör antagandet av artikel 83 a (eng. *article 83 bis*) i Chicagokonventionen, som innebär att en överföring av tillsynsansvaret mellan två ICAO-stater ska godtas av övriga ICAO-stater.

I EU-rätten reglerades in- och uthyrning av luftfartyg tidigare licensieringsförordningen, som numera återfinns i kapitel II i EU:s lufttrafikförordning. Denna förordning är som tidigare nämnts tillämplig vid lufttransport av passagerare, post och/eller gods mellan olika flygplatser mot betalning. Luftfart som inte är transporter, t.ex. s.k. aerial work, faller utanför licensieringsförordningen. Förordningen är heller inte tillämplig på utländska flygföretag som är hemmahörande utanför EU och som bedriver trafik inom Sverige. Enligt artikel 13 i EU:s lufttrafikförordning ska ett lufttrafikföretag, som använder ett luftfartyg som tillhör ett annat företag, inhämta ett förhandsgodkännande av tillståndsmyndigheten. Villkoren för godkännandet ska utgöra en del av leasingavtalet mellan parterna. I artikel 13.3 finns krav som innebär att vid wet lease ska det inhyrda flygföretagets flygsäkerhetsstandard motsvara den standard som gäller enligt unionslagstiftningen eller den nationella lagstiftningen.

I den nuvarande luftfartslagen regleras in- och uthyrning av luftfartyg i 7 kap. 7 §. Genom denna bestämmelse har regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigats att föreskriva krav på tillstånd för upplåtelse av luftfartyg till brukare. Krav på tillstånd får föreskrivas om det behövs ”med hänsyn till flygsäkerheten eller annars till luftfarten inom riket”. Det senare ledet torde syfta på luftfarts- och trafikpolitiska bedömningar. Kravet på tillstånd får även gälla tillbehör eller reservdelar.

Enligt 91 § luftfartsförordningen första stycket första meningen krävs tillstånd för upplåtelse av luftfartyg utan förare (dvs. uthyrningsverk-

samhet samt enstaka uthyrning av luftfartyg utan besättning, s.k. dry lease out). Enligt andra meningen krävs det inte något tillstånd för upplåtelse mellan dem som har rätt att utöva luftfart i förvärvssyfte, om luftfartyget används i luftfart som upplåtaren har tillstånd till (dvs. uthyrning med besättning, s.k. wet lease out). 91 § första meningen luftfartsförordningen gäller även annan flygmateriel.

Inhyrning utan besättning, s.k. dry lease in, är inte uttryckligen reglerat i den nuvarande luftfartslagen och luftfartsförordningen. Inte heller wet lease in synes regleras genom 91 § luftfartsförordningen, då det i första stycket andra meningen endast talas om upplåtelse och upplåtaren, dvs. uthyrning.

Utöver bestämmelserna i den nuvarande luftfartslagen och luftfartsförordningen finns det myndighetsföreskrifter om in- och uthyrning av luftfartyg. Därtill finns en fast praxis i regeringens tillståndsgivning för luftfart i regelbunden trafik, som innebär att det regelmässigt föreskrivs att ett utnyttjande av trafikillståndet med inhyrda luftfartyg kräver Transportstyrelsens godkännande.

Även om det numera finns bestämmelser i EU:s lufttrafikförordning om krav på tillstånd för in- och uthyrning av luftfartyg finns det behov av bestämmelser i svensk nationell lagstiftning om in- och uthyrning, eftersom det finns luftfart som inte täcks av EU-förordningens bestämmelser, t.ex. aerial work och flygskoleverksamhet samt inte minst luftfart som ett flygföretag som är hemmahörande utanför EU bedriver inom svenskt område.

Det nationella behovet av att reglera in- och uthyrning av luftfartyg motiveras både av flygsäkerhetsskäl och luftfartspolitiska skäl.

Behovet av att kontrollera in- och uthyrningen gör sig starkast gällande vid wet lease. Vid wet lease brukas ett luftfartyg i enlighet med uthyrarens flygsäkerhetsmässiga tillstånd. I sådant fall är det viktigt att Sverige har kontroll över flygföretagens hyresarrangemang, för att reglerna om tillstånd och framför allt flygsäkerheten inte ska kunna kringgå. Detta gäller i särskilt hög grad inhyrning av flygföretag från länder som har en lägre flygsäkerhetsstandard än Sverige. Den flygsäkerhetsmässiga prövningen av wet lease syftar således till att kontrollera att ett inhyrt utländskt flygföretag och dess luftfartyg har samma flygsäkerhetsstandard som krävs för ett svenskt flygsäkerhetsmässigt tillstånd.

Den luftfartspolitiska tillståndsprövningen av wet lease ska huvudsakligen kontrollera att inhyrningsarrangemanget inte de facto innebär ett kringgående av gällande krav på tillstånd eller trafikrättigheter, såväl enligt EU-regleringen som enligt nationella bestämmelser. Vidare finns anledning att kontrollera att inhyrningen sker i överensstämmelse med de regler och villkor som kan vara tillämpliga med beaktande av t.ex. konsumentskydds- och beredskapssynpunkter. Slutligen kan nämnas att både den flygsäkerhetsmässiga och trafikpolitiska prövningen av ett wet lease-arrangemang mellan två utländska flygföretag som innefattar beflygning av Sverige, i huvudsak sker inom ramen för trafikillståndsgivningen och den myndighetskontroll som följer av denna.

Vid dry lease gör sig kravet på tillstånd för in- och uthyrning inte lika starkt gällande. När ett luftfartyg hyrs in utan besättning (dry lease in) ska luftfartyget föras in i inhyrarens flygsäkerhetsmässiga tillstånd och brukas i enlighet med detta. När det gäller dry lease in finns det därför

inte något direkt behov av att kräva ett särskilt tillstånd för inhyrningen, eftersom det sker en motsvarande prövning innan luftfartyget förs in i inhyrarens flygsäkerhetsmässiga tillstånd.

När ett svenskt luftfartyg hyrs ut utan besättning (dry lease out) och detta sker till utlandet kan det dock finnas ett svenskt intresse av att ha kontroll över uthyrningen. Även om tillsynsansvaret under uthyrningen tas över av tillsynsmyndigheten i det inhyrande företagets hemmaland ska – under förutsättning att luftfartyget förblir svenskregistrerat – tillsynsansvaret efter hyresperiodens utgång återlämnas till Sverige. Det är därför ett svenskt intresse att inhyrstatens luftvärdighetskrav är av samma standard som de svenska och att luftfartyget under uthyrningstiden underhålls på ett godtagbart sätt.

Sammanfattningsvis anser regeringen att det vid sidan av EU:s lufttrafikförordning finns behov av en bestämmelse i luftfartslagen om tillstånd till in- och uthyrning av luftfartyg. Denna bestämmelse bör utformas som ett relativt vitt bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva när det krävs tillstånd för att hyra in eller hyra ut luftfartyg.

## 12.4 Begränsning av drifttillstånd

**Regeringens förslag:** Om det på sannolika skäl kan antas att ett drifttillstånd kommer att begränsas slutligt, ska tillståndet få begränsas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande.

**Lufträttsutredningens förslag:** I utredningens förslag fanns inget förslag om möjligheten att begränsa ett drifttillstånd tills vidare.

**Supplementets förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** har inte yttrat sig särskilt om detta förslag.

**Skälen för regeringens förslag:** Lufträttsutredningen föreslog att ett drifttillstånd skulle återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan, om det på sannolika skäl kan antas att drifttillståndet kommer att återkallas slutligt.

I supplementet föreslogs att bestämmelsen kompletteras på så sätt, att det även blir möjligt att begränsa ett drifttillstånd tills vidare, om det på sannolika skäl kan antas att ett drifttillstånd kommer att begränsas slutligt. Skälen för detta förslag överensstämmer i huvudsak med vad som anförts som motiv för att justera motsvarande bestämmelse i fråga om drifttillstånd för flygplatser (se avsnitt 11.5). Med denna möjlighet kan tillsynsmyndigheten begränsa en tillsynsåtgärd så att den inte behöver orsaka mera nackdelar än vad som är nödvändigt.



**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om att det krävs tillstånd för att här i landet bedriva utbildning av flygledare och annan personal inom flygtrafiktjänsten.

**Lufträttsutredningens förslag:** Lufträttsutredningen föreslog att den nya luftfartslagen skulle innehålla en bestämmelse om att ett utbildningstillstånd skulle krävas för att bedriva flygutbildning.

**Supplementets förslag:** I supplementet föreslogs att bestämmelsen skulle kompletteras att även gälla för utbildning av flygledare.

**Remissinstanserna:** *Luftfartsstyrelsen* framför att 7 kap. 7 § tredje stycket också bör omfatta s.k. AFIS-tjänstemän.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt nuvarande 7 kap. 1 § tredje stycket luftfartslagen får regeringen 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. Frågor om sådana tillstånd prövas av den myndighet regeringen bestämmer. Om regeringen bestämmer det, får myndigheten uppdra åt annan att göra prövningen.

Av 84 § andra stycket luftfartsförordningen framgår att skolor för sådan utbildning som krävs för certifikat och behörighetsbevis inte får drivas utan tillstånd av Transportstyrelsen även om verksamheten inte äger rum i förvärvssyfte.

Utredningen har föreslagit att det i den nya luftfartslagen föreskrivs att det krävs utbildningstillstånd för att få bedriva flygutbildning. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få föreskriva undantag från kravet på tillstånd när det är fråga om utbildning för privat flygning.

Av artikel 13 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG av den 5 april 2006 om ett gemenskapscertifikat för flygledare (flygledardirektivet) framgår att tillhandahållande av utbildning för flygledare, inklusive bedömningsförfaranden i samband med denna, ska vara föremål för certifiering av de nationella tillsynsmyndigheterna. Kraven för certifiering ska avse den tekniska och operativa kompetensen och lämpligheten att anordna utbildningskurser i enlighet med närmare angivna krav. En ansökan om certifiering ska sändas till de nationella tillsynsmyndigheterna i den medlemsstat där sökanden har sin huvudsakliga verksamhet lokaliserad och, i förekommande fall, sitt säte. Tillsynsmyndigheten ska övervaka att de krav och villkor som fogas till certifikaten uppfylls. De åtgärder som enligt direktivet kan tillgripas mot den som inte längre uppfyller kraven inbegriper att certifikatet återkallas. En medlemsstat ska erkänna certifikat som har utfärdats i en annan medlemsstat.

AFIS-tjänstemän bedriver verksamhet avseende flyginformation vid icke kontrollerade flygplatser, dvs. vid mindre flygplatser. Ett antal sådana flygplatser har i dag linjefart. För att utbildning av sådan personal ska bli tillståndskrävande i enlighet med Luftfartsstyrelsens förslag, föreslår regeringen en justerad lydelse av det aktuella lagrummet, så att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva

## 13 Vissa bestämmelser om lufttrafiken

### 13.1 Inledning

I 8 kap. den nuvarande luftfartslagen finns vissa bestämmelser om lufttrafiken. Kapitlet omfattar ett antal stadganden som har det gemensamt att de är av betydelse vid luftfärd. I kapitlet finns således bestämmelser om trafikregler, landningsskyldighet, transporter av visst gods och fartygshandlingar. Bestämmelserna om skyldighet att landa och om luftfartygshandlingar föreslås föras över utan några sakliga ändringar till den nya luftfartslagen och kommenteras inte närmare i detta kapitel.

### 13.2 Trafikregler för luftfarten

**Regeringens förslag:** Trafikregler för luftfart inom svenskt område får meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Dessutom anges som ett förtydligande att föreskrifter ska få meddelas om begränsningar i användningen av lufrum i anslutning till flygvägar.

De överträdelse av trafikreglerna som kan följas av frihetsstraff beskrivs i luftfartslagen.

**Lufträttsutredningens förslag:** överensstämmer i stort med regeringens.

**Supplementets förslag:** I supplementet föreslås dessutom att rätten att meddela föreskrifter om begränsningar i användningen av lufrum ska utsträckas till att även avse lufrum i anslutning till flygvägar som luftfartyg ska följa inom svenskt område.

**Remissinstanserna:** *Stockholms Ballongföretags Intresseförening* har motsatt sig att föreskrifter ska få meddelas om begränsningar i användningen av lufrum i anslutning till flygvägar.

**Skälen för regeringens förslag:** I 8 kap. 1 § den nuvarande luftfartslagen stadgas att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om vad som ska iaktas vid luftfärder för att olyckor och olägenheter ska undvikas. Med stöd av denna bestämmelse har kungörelsen (1961:563) angående trafikregler för luftfarten utfärdats. Enligt denna kungörelse fastställer regeringen trafikregler för luftfart inom svenskt område i huvudsaklig överensstämmelse med de internationella trafikreglerna, dvs. bilaga 2 till Chicagokonventionen med däri gjorda ändringar. Det åligger Transportstyrelsen att i samråd med Försvarsmakten på grundval av de internationella trafikreglerna utarbeta förslag till trafikregler som ska gälla vid luftfart inom svenskt område samt underställa regeringen sådana förslag för fastställelse. Själva trafikreglerna kungörs sedan av Transportstyrelsen. För luftfart med svenska militära luftfartyg gäller dessa trafikregler om inte

annat överenskommit i samråd med Försvarsmakten och Transportstyrelsen i enlighet med 5 § i kungörelsen.

Det finns för närvarande 18 olika bilagor till Chicagokonventionen. Erforderliga svenska bestämmelser med anknytning till var och en av dessa bilagor beslutas av Transportstyrelsen i den mån riksdag och regering inte ombesörjt detta. Trafikreglerna har bedömts behöva fastställas av regeringen. Dessa regler är i likhet med bestämmelserna i de övriga bilagorna huvudsakligen av teknisk natur och innebär inte något politiskt ställningstagande. Utredningen ansåg därför att även trafikreglerna i princip bör kunna fastställas på myndighetsnivå. Regeringen delar den uppfattningen.

Enligt 13 kap. 2 § 12 den nuvarande luftfartslagen döms den som bryter mot bl.a. de ovan nämnda trafikreglerna till böter eller fängelse i högst sex månader. De straffrättsliga påföljderna föreslås bli något förändrade i detta förslag, se närmare om detta avsnitt 21.7. Lufträttsutredningen föreslog att endast en form av överträdelse av trafikreglerna för luftfarten borde kunna följas av ett frihetsstraff, och det gällde bestämmelser om att luftfartyg inte får manövreras på ett så vårdslöst eller hänsynslöst sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara. Ett sådant förfarande beskrevs och straffbelagdes i en särskild paragraf i förslaget till ny luftfartslag. Förslaget till straffbestämmelse har behållits i supplementet och även i det nu aktuella lagförslaget.

Redan i dag kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om flygvägar som luftfartyg ska följa inom svenskt område samt om flygningar över landets gränser. En motsvarande bestämmelse finns med i 8 kap. 1 § förslaget till ny luftfartslag. Föreskrifter om flygvägar kan gälla flygvägar som utländska luftfartyg ska följa vid överflygningar över landet men kan också gälla sådana flygvägar som utgör kontrollerat luftrum, dvs. luftrum som övervakas och leds av flygtrafikledningsorgan.

I supplementet uttalades att erfarenheten visar att det ibland kan uppkomma störningar kring sådana flygvägar, exempelvis genom att luftballonger uppehåller sig i närheten av flygvägarna i anslutning till flygplatser. Detta kan öka risken för störningar och tillbud. Det är därför rimligt att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får ett något utökat mandat att meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att använda luftrum i direkt anslutning till sådana flygvägar. Denna möjlighet finns redan i dag genom det vidsträckta bemyndigande som Transportstyrelsen har i 92 § luftfartsförordningen om att meddela de föreskrifter ”som behövs av säkerhetsskäl och för att i övrigt undvika olyckor och olägenheter vid luftfärder”. Förslaget till justerad lydelse av 8 kap. 1 § i den nya luftfartslagen ska bara ses som ett förtydligande.

**Regeringens förslag:** De nuvarande bestämmelserna i luftfartslagstiftningen om transport av krigsmateriel och av annat gods än krigsmateriel ersätts i den nya luftfartslagen med hänvisningar till lagen (1992:1300) om krigsmateriel och lagen (2006:263) om transport av farligt gods.

Dessa hänvisningar kan dock inte helt ersätta behovet av bestämmelser i luftfartslagstiftningen om villkor för transport av visst gods, varför det tas in en särskild bestämmelse i luftfartslagen om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer har rätt att av hänsyn till flygsäkerheten eller luftfartsskyddet förbjuda transport med luftfartyg av visst gods, eller ställa upp särskilda villkor för sådana transporter. Sådant förbud ska också få meddelas om det följer av en internationell överenskommelse som Sverige har tillträtt.

**Lufträttsutredningens förslag:** överensstämmer i stort med regeringens förslag.

**Supplementets förslag:** I supplementet gjordes en redaktionell anpassning till det faktum att hänvisningen till en äldre lag om transport av farligt gods ersattes med en motsvarande hänvisning till nu gällande lag.

**Remissinstanserna:** *Inspektionen för strategiska produkter* tillstyrker förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Regler om inskränkningar i rätten att transportera visst gods med luftfartyg finns i 8 kap. 4 § den nuvarande luftfartslagen, vilken ansluter till artikel 35 i Chicagokonventionen.

Enligt artikel 35 (a) i Chicagokonventionen får krigsmateriel inte befordras till eller över stats territorium med ett luftfartyg som används i internationell luftfart utan ifrågavarande stats medgivande. Enligt samma artikel ska varje stat meddela bestämmelser angående vad som vid tillämpningen av artikeln är att anse som krigsmateriel. Vid utfärdandet av sådana bestämmelser ska, för att likformighet ska uppnås, hänsyn tas till de förslag som ICAO tid efter annan må framlägga. Såvitt känt har ICAO inte lämnat några sådana förslag.

Vidare förbehåller sig varje fördragsslutande stat enligt artikel 35 (b) rätt att med hänsyn till allmän ordning och säkerhet reglera eller förbjuda befordran till eller över dess territorium av annat gods än krigsmateriel, under förutsättning att ingen åtskillnad görs mellan egna luftfartyg och andra staters luftfartyg.

Stadgandena i artikel 35 (a) och (b) är i viss mån av olikartad karaktär; det förra stadgandet torde huvudsakligen vara dikterat av internationellt politiska skäl, medan det senare stadgandet främst synes ta sikte på flygsäkerheten.

I 8 kap. 4 § första stycket den nuvarande luftfartslagen, som motsvarar artikel 35 (a) i Chicagokonventionen, föreskrivs att krigsmateriel inte får transporteras med luftfartyg utan tillstånd av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. Vad som i luftfartslagens mening är krigsmateriel framgår av kungörelsen (1961:657) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg. I denna kungörelse finns en uppräknning av sådana föremål som skjutvapen,

ammunition, sprängämnen, kemiska och radioaktiva stridsmedel m.m. Bortsett från vissa undantag, som bl.a. rör inrikes transporter, är det regeringen som beviljar tillstånd till transport av krigsmateriel med luftfartyg.

Enligt 8 kap. 4 § andra stycket den nuvarande luftfartslagen, som motsvarar artikel 35 (b) i Chicagokonventionen, får regeringen eller den myndighet bestämmer, om det krävs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, förbjuda transporter med luftfartyg av annat gods än krigsmateriel. Regeringen har utnyttjat detta bemyndigande genom att i 102 § luftfartsförordningen föreskriva att Transportstyrelsen, efter samråd med andra myndigheter vars verksamhet berörs, får föreskriva villkor för transport med luftfartyg av sådant gods som

1. medför brandfara eller fara för explosioner eller sanitära olägenheter,
2. påverkar fartygets instrument eller radioutrustning,
3. avger gas eller radioaktiv strålning eller något annat som kan påverka fartyget, besättningen eller passagerarna, eller
4. av andra liknande orsaker måste anses farligt för säkerheten eller störande för ordningen ombord. Verket får besluta att godset får transporteras bara med vissa luftfartyg eller helt förbjuda att det transporteras med luftfartyg.

I sistnämnda paragraf finns det även en bestämmelse om att andra skjutvapen än tjänstevapen inte får medföras i passagerarutrymmet på luftfartyg som används i förvärvssyfte för persontransporter. Transportstyrelsen får dock medge undantag från förbudet.

I lagen (1992:1300) om krigsmateriel och lagen (2006:263) om transport av farligt gods finns regler som till viss del synes motsvara bestämmelserna i luftfartslagstiftningen om transport av krigsmateriel och farligt gods. Utredningen fann därför att det borde övervägas om inte de aktuella bestämmelserna i luftfartslagstiftningen kan ersättas av en hänvisning till dessa lagar.

En hänvisning till lagen om krigsmateriel och lagen om transport av farligt gods kan dock inte helt ersätta behovet av bestämmelser i luftfartslagstiftningen om förbud och villkor för transport av visst gods. Det finns nämligen varor som inte omfattas av dessa lagar men som ändå kan påverka luftfartsskyddet eller flygsäkerheten. Som exempel kan nämnas gods som påverkar ett luftfartygs instrument eller radioutrustning samt vapen som är undantagna från kravet på tillstånd enligt lagen om krigsmateriel. När det gäller krigsmateriel kan också anmärkas att även om tillstånd har givits enligt lagen om krigsmateriel kan det finnas behov av att med hänsyn till luftfartsskyddet eller flygsäkerheten förbjuda eller reglera transporten av krigsmateriel. Vidare bör när det gäller krigsmateriel anmärkas att det finns en situation enligt vilken artikel 35 a i Chicagokonventionen föreskriver förbud mot transport av krigsmateriel med luftfartyg men som inte kan anses omfattas av förbudet mot utförsel av krigsmateriel enligt lagen om krigsmateriel. Ett exempel på denna situation är om ett flygplan som transporterar krigsmateriel flyger från utrikes ort till en flygplats i Sverige och denna flygplats är slutdestination för flygningen. Det är således inte fråga om utförsel av krigsmateriel ur Sverige och då är lagen om krigsmateriel inte tillämplig. Därför tas det in ett särskilt stadgande om att regeringen eller den myndighet som

regeringen bestämmer har rätt att av hänsyn till flygsäkerheten eller luftfartsskyddet förbjuda transport med luftfartyg av visst gods. För att säkrare täcka in alla tänkbara situationer, när exempelvis krigsmaterielen inte kan sägas utgöra ett hot mot vare sig flygsäkerheten eller luftfartsskyddet, bör ett förbud få meddelas även i fall när det följer av en internationell överenskommelse som Sverige har tillträtt.

## 14 Lag om lufttransporter

### 14.1 En ny lag om lufttransporter

**Regeringens förslag:** En ny lag, lag om lufttransporter, skapas. I lagen samlas de bestämmelser som i dag finns i 9 kap. nuvarande luftfartslagen, och som huvudsakligen innehåller civilrättsliga bestämmelser på luftfartsområdet.

**Regeringens bedömning:** Det faktum att bestämmelserna i 9 kap. luftfartslagen bryts ut till en egen lag medför inte att möjligheten att dra in den operativa licensen respektive att meddela avgångsförbud vid brott mot försäkringskraven i försäkringsförordningen eller den föreslagna lagen om lufttransporter bör ändras.

**Lufträttsutredningens förslag:** Bestämmelserna om lufttransporter lämnas oförändrade.

**Supplementets förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Konsumentverket* anser att lagstiftningen på luftfartsområdet vinner på att delas upp enligt förslaget. Verket pekar dock på att konsumenter och andra ofta missuppfattar dess möjligheter att gripa in i civilrättsliga tvister.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** De civilrättsliga bestämmelserna om transporter med luftfartyg finns i nuvarande 9 kap. luftfartslagen (1957:297). Utredningen lämnade inga förslag till nya eller justerade bestämmelser i 9 kap. utan föreslog att de redan gällande reglerna skulle föras över till den nya luftfartslagen i oförändrat skick.

Efter det att betänkandet överlämnades har omfattande ändringar gjorts i 9 kap. luftfartslagen under år 2002. Riksdagen beslutade detta år om en genomgående ändring i kapitlet (prop. 2002/03:18, bet. 2002/03:LU2, rskr. 2002/03:65, SFS 2002:1130). Hela kapitlet fick ny lydelse och till luftfartslagen fogades konventionen av den 28 maj 1999 om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen) som bilaga. Lagens nya bilaga omfattar 50 sidor i Svensk författningssamling.

År 2007 infördes i 9 kap. luftfartslagen kompletterande bestämmelser till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (*förordningen om nekad ombordstigning*), EUT L 46, 17.2.2004, s. 1, Celex 32004R0261, och förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luft-

fartygsoperatörer (*försäkringsförordningen*), EUT L 138, 30.4.2004, s. 1, Prop. 2009/10:95  
Celex 32004R0785, se prop. 2006/07:3, bet. 2006/07:CU2, rskr. 2006/07:27, SFS 2006:1395.

Regeringen anser att lagstiftningen på luftfartsområdet vinner i överblickbarhet om man delar upp den nuvarande lagstiftningen på så sätt att man från den nya luftfartslagen låter bryta ut 9 kap. och bilagan och låter dessa bestämmelser bilda en separat lag, lag om lufttransporter. Därigenom skapas en i huvudsak offentligrättslig lagstiftning om villkoren för att bedriva luftfart och en civilrättslig lagstiftning som reglerar villkoren mellan transportör och kund.

Genom de ovan redovisade ändringarna har 9 kap. fått en relativt modern utformning och någon mera ingående analys av bestämmelserna bör inte göras i detta sammanhang.

Av försäkringsförordningen följer att transportörer ska ha en försäkring som täcker ansvaret för passagerare, bagage och gods. Beträffande flygplan som inte omfattas av försäkringsförordningen föreskrivs i 9 kap. 6–8 §§ luftfartslagen att dessa ska ha försäkring. Brott mot bestämmelserna om försäkringsplikt är emellertid sanktionerade genom andra bestämmelser vilka inte återfinns i 9 kap. luftfartslagen. I vissa fall består sanktionen i möjligheten att dra in ett lufttrafikföretags operativa licens i enlighet med bestämmelser i EU-förordningar (se närmare prop. 2002/03:18 s. 62 och prop. 2006/07:3 s. 35 f.). Av nuvarande 12 kap. 1 § luftfartslagen, vilken har sin motsvarighet i 11 kap. 1 § i förslaget till ny luftfartslag, framgår vidare att Transportstyrelsen eller den som styrelsen utser får förbjuda en flygning och hindra ett luftfartyg från att avgå om det, när flygningen ska påbörjas, kan antas att luftfartyget inte uppfyller de villkor som anges i luftfartslagen eller som har fastställts med stöd av lagen. Detsamma gäller när annars för flygningen fastställda villkor inte är uppfyllda.

Regeringen bedömer att det faktum att bestämmelserna i nuvarande 9 kap. luftfartslagen överförs till en särskild lag om lufttransporter inte medför att möjligheterna att dra in den operativa licensen respektive att meddela avgångsförbud vid brott mot försäkringskraven i försäkringsförordningen eller den föreslagna lagen om lufttransporter ändras.

## 14.2 Information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför flygningen

### 14.2.1 Förordningen om svarta listan

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om uppförande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG (förordningen om svarta listan, EUT L 344, 27.12.2005, s. 15, Celex 32005R2111) fastställs regler om upprättande och offentliggörande av en gemenskapsförteckning över lufttrafikföretag som av säkerhetsskäl förbjuds att bedriva verksamhet inom unionen samt

om information till flygpassagerare om vilka lufttrafikföretag som utför de flygningar som dessa passagerare använder.

I artiklarna 10–13 i förordningen om svarta listan finns bestämmelser om information till passagerare och om rätt till återbetalning eller ombokning. Av artikel 10 framgår att bestämmelserna, under vissa närmare angivna förutsättningar, ska gälla transport av passagerare med flyg.

I artikel 11 finns föreskrifter om skyldighet för ”den avtalsslutande parten vid lufttransporter” att lämna information om vilket lufttrafikföretag som utför flygningen. Med den avtalsslutande parten vid lufttransporter avses det lufttrafikföretag som ingår ett transportavtal med en passagerare eller, om avtalet avser ett resepaket, en researrangör. Samtliga biljettförsäljare ska också betraktas som avtalsslutande parter vid lufttransporter.

Som regel ska passageraren informeras om vilket eller vilka lufttrafikföretag som utför flygningen i samband med platsreservationen.

Om namnet på det eller de lufttrafikföretag som utför flygningen ännu inte är känt vid tidpunkten för reservationen, ska den avtalsslutande parten vid lufttransporter se till att passageraren informeras om namnet på det eller de lufttrafikföretag som förmodligen kommer att utföra den eller de aktuella flygningarna. I sådana fall ska den avtalsslutande parten vid lufttransporter se till att passageraren informeras om namnet på det eller de lufttrafikföretag som utför flygningen så snart som detta fastställts.

Om det eller de lufttrafikföretag som ska utföra flygningen ändras efter platsreservationen, ska det avtalsslutande lufttrafikföretaget, oberoende av orsaken till ändringen, omedelbart vidta alla lämpliga åtgärder för att säkra att passagerarna informeras om ändringen så snart som möjligt. Passagerarna ska under alla omständigheter informeras vid incheckningen, eller vid ombordstigningen i de fall då det inte krävs någon incheckning för anslutningsflyg.

Lufttrafikföretaget eller researrangören, allt efter omständigheterna, ska se till att den berörda avtalsslutande parten vid lufttransporter informeras om vilket eller vilka lufttrafikföretag som ska utföra flygningen så snart detta blir känt, särskilt om det har skett en ändring.

En biljettförsäljare som inte har fått information om vilket lufttrafikföretag som ska utföra flygningen ska inte anses ha brutit mot kraven i artikel 11.

Skyldigheten för den avtalsslutande parten vid lufttransporter att informera passagerarna om vilket eller vilka lufttrafikföretag som ska utföra flygningen ska uttryckligen anges i de allmänna försäljningsvillkor som är tillämpliga på transportavtalet.

Av artikel 12 framgår att en passagerare i vissa fall ska erbjudas den rätt till återbetalning eller ombokning som fastställs i artikel 8 i förordning (EG) nr 261/2004, om ett lufttrafikföretag förts in på svarta listan och belagts med verksamhetsförbud och detta lett till antingen att flygningen ställts in eller att den skulle ha ställts in om den hade ägt rum inom unionen.



**Regeringens förslag:** Konsumentverket ska utöva tillsyn över att lufttrafikföretag, researrangörer och biljettförsäljare fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 11 och 12 i förordningen om svarta listan. Den som inte lämnar föreskriven information till passagerarna ska kunna åläggas eller i vissa fall föreläggas att lämna informationen. Talan om åläggande ska kunna väckas vid Marknadsdomstolen av Konsumentombudsmannen, en näringsidkare som ingått avtal som rör transport med lufttrafikföretaget, researrangören eller biljettförsäljaren eller av en sammanslutning av näringsidkare eller konsumenter. De föreslagna bestämmelserna ska införas i lagen om lufttransporter.

**Lufträttsutredningens förslag:** Utredningen behandlar inte denna fråga.

**Supplementets förslag:** överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Konsumentverket* framför att verket inte har någon möjlighet att genom tillsyn ingripa mot lufttrafikföretag som inte erbjuder möjlighet till ombokning och återbetalning enligt artikel 8 i förordningen om nekad ombordstigning. Konsumentverket föreslår därför att lagtexten bör förtydligas på det sättet tillsynen begränsas till att omfatta endast artikel 11 i förordningen om den svarta listan.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Tillsyn*

Av artikel 13 i förordningen om svarta listan framgår att medlemsstaterna ska säkerställa att reglerna i förordningens tredje kapitel efterlevs. Av detta följer att en tillsynsmyndighet bör utses för att övervaka att lufttrafikföretagen följer förordningen. Starka skäl talar för att Konsumentverket bör vara den myndighet som ges i uppdrag att utöva tillsynen över att bestämmelserna i artiklarna 11 och 12 i förordningen om den svarta listan efterlevs. Det är här fråga om en typ av konsumentskyddsliknande bestämmelser. Det grundläggande syftet med bestämmelserna om skyldighet att i förväg lämna information om vilket lufttrafikföretag som utför flygningen kan sägas vara att passagerarna ska ha tillgång till god information för att kunna göra väl övervägda val. Visserligen går det att argumentera för att valet av flygbolag även inrymmer vissa säkerhetsaspekter och att tillsynen därför närmast borde utövas av Transportstyrelsen, men samtidigt gäller att Konsumentombudsmannen redan i dag har tillgång till flera av de marknadsrättsliga verktyg som krävs för att kunna ingripa vid brott mot bestämmelser om informationsplikt till resenärerna.

Förslaget att Konsumentverket utses till tillsynsmyndighet är också ägnat att skapa förutsättningar för en god samordning av tillsynen på luftfartsområdet rörande den här typen av konsumentskyddsliknande bestämmelser. I dag föreskrivs att Konsumentverket enligt 9 kap. 10 och 11 §§ luftfartslagen ska utöva tillsyn över att artiklarna 3 a och 6 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras

bagage samt bestämmelserna i förordningen om nekad ombordstigning efterlevs. En sådan samordning kan förväntas bidra dels till att bestämmelserna rörande de olika förordningarna kommer att tillämpas på ett likartat sätt, dels till att de administrativa kostnaderna för tillsynen kan hållas låga. Konsumentverket har redan i dag en enhet som arbetar med dessa frågor på luftfartsområdet.

Konsumentverket har i sitt remissvar anfört att den föreslagna lagtexten bör förtydligas på det sättet tillsynen begränsas till att omfatta endast artikel 11 i förordningen om den svarta listan. Skälet till detta är att verket anser att med den föreslagna regleringen Konsumentombudsmannen endast kommer att kunna ingripa på marknadsrättslig väg vid brott mot informationsplikten (se 15 § i författningsförslaget). Regeringen anser emellertid att tillsynen på samma sätt som i fråga om förordningen om nekad ombordstigning bör omfatta såväl artikel 11 som artikel 12 rörande informationsskyldigheten respektive skyldigheten att erbjuda återbetalning av biljetten eller ombokning av resan. Även beträffande brott mot skyldigheterna enligt artikel 12 finns det situationer där det kan vara lämpligt att ingripa med hjälp av marknadsrättsliga påföljder. Ett exempel på detta är om den avtalslutande parten i avtalsvillkoren för transporten föreskriver att resenären saknar rätt till återbetalning eller ombokning i händelse av att flygningen ställts in på grund av att lufttrafikföretaget som skulle utföra flygningen har förts in i unionens förteckning och belagts med verksamhetsförbud. Marknadsdomstolen kan enligt 1 och 4 §§ lagen (1994:1512) om avtalsvillkor i konsumentförhållanden efter ansökan av Konsumentombudsmannen förbjuda lufttrafikföretaget att använda sig av villkoret. Beträffande de individuella krav en resenär kan ha på grund av att han eller hon vägras ombokning och därför får bekosta exempelvis en hemresa själv med ett annat lufttrafikföretag gäller emellertid att resenären får vända sig till Allmänna reklamationsnämnden eller föra talan i allmän domstol med anledning av sina krav.

### *Sanktioner*

I artikel 13 i förordningen om den svarta listan föreskrivs att medlemsstaterna ska införa sanktioner mot överträdelse av bestämmelserna om informationsplikten, återbetalning och ombokning i artiklarna 11 och 12 i förordningen. Som ovan antytts framstår det här som lämpligt att använda sig av marknadsrättsliga påföljder. Det flygbolag som konsekvent underlåter att lämna föreskriven information eller inför villkor om att resenären saknar rätt till återbetalning av biljettpriset eller ombokning bör kunna åläggas att ändra sitt agerande på marknaden. Med andra ord bör Konsumentombudsmannen här ges möjlighet, att föra talan vid Marknadsdomstolen om att lufttrafikföretag, researrangörer och biljettförsäljare vid vite ska åläggas att uppfylla sina skyldigheter i dessa avseenden. I frågor av mindre vikt bör Konsumentombudsmannen själv kunna förelägga vite. En rätt att föra talan vid Marknadsdomstolen bör även tillkomma näringsidkare eller sammanslutningar av näringsidkare eller konsumenter. Att näringsidkare ges en rätt att föra talan vid

Marknadsdomstolen innebär att även affärsresenärerna ges möjlighet att ta tillvara sina rättigheter enligt förordningen.

En fråga som gör sig gällande beträffande överträdelser av artiklarna 11 och 12 i förordningen är om det går att förlita sig på de allmänna marknadsrättsliga sanktionerna i marknadsföringslagen (2008:486) respektive avtalsvillkorlagen eller om det krävs särskilda bestämmelser för att ge Konsumentombudsmannen, näringsidkare och sammanslutningar av konsumenter de ovan beskrivna befogenheterna.

Beträffande påföljder för brott mot informationsskyldigheten i artikel 14 i förordningen om nekad ombordstigning gjordes bedömningen i prop. 2006/2007:3 (s. 26–28) att det krävdes en särskild reglering i luftfartslagen (1957:297). En anledning till detta var att den dåvarande marknadsföringslagen (1995:450) endast omfattade information vid marknadsföringen, det vill säga närmast i samband med försäljningen (se 4 §), samtidigt som den information som lufttrafikföretaget hade plikt att lämna enligt förordningen om nekad ombordstigning i vissa fall kunde inträffa långt efter det att resan rent faktiskt sålts till kunden.

Tillämpningsområdet för den nu gällande marknadsföringslagen (2008:486) har emellertid utvidgats till att även omfatta otillbörliga affärsmetoder, det vill säga i princip alla slags kontakter mellan en näringsidkare och en konsument vid marknadsföring och försäljning av produkter. Enligt definitionen i 3 § marknadsföringslagen ska med marknadsföring numera förstås en näringsidkares handlande, underlåtenhet eller någon annan åtgärd eller beteende i övrigt före, under eller efter försäljning eller leverans av produkten till konsumenten eller näringsidkaren. Med produkt jämställs även tjänst, däri inbegripet tillhandahållande av en transport. Bestämmelsen bygger på Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/29/EG av den 11 maj 2005 om otillbörliga affärsmetoder som tillämpas av näringsidkare gentemot konsumenter på den inre marknaden och om ändring av rådets direktiv 84/450/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 97/7/EG, 98/27/EG och 2002/65/EG samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2006/2004 (direktivet om otillbörliga affärsmetoder). Det utökade tillämpningsområdet för marknadsföringslagen skulle således kunna tala för att det inte krävs några särskilda bestämmelser rörande rätten att ingripa mot lufttrafikföretag, researrangörer och andra avtalslutande parter som bryter mot bestämmelsen om informations-skyldighet i artikel 11 i förordningen om den svarta listan.

Ett avgörande skäl för att införa särskilda bestämmelser på området är emellertid att kravet på information åtminstone i vissa fall helt kan sakna koppling till marknadsföringen av transporttjänsten som sådan. Problemet uppmärksammades redan i samband med införandet av motsvarande bestämmelser i 9 kap. 12 § luftfartslagen (1957:297) med anledning av ikraftträdandet av förordningen om nekad ombordstigning. Det sagda dock gäller även efter det att marknadsföringslagens tillämpningsområde har utvidgats. Exempelvis framstår det som tveksamt om ett brott mot plikten att boka om passageraren överhuvudtaget kan betraktas som ett utslag av marknadsföring eftersom bestämmelsen i fråga knappast är avsedd att främja avsättningen av eller tillhandahållandet av transporttjänster.

Av den anledningen krävs det, även efter det att marknadsföringslagens tillämpningsområde har utvidgats, en särskild bestämmelse beträffande Konsumentombudsmannens rätt att ingripa vid brott mot informationsskyldigheten i artikel 11 i förordningen om den svarta listan. Bestämmelsen bör föras in tillsammans med motsvarande bestämmelse rörande sanktioner vid brott mot informationsskyldigheten i artikel 14 i förordningen om nekad ombordstigning.

Beträffande brott mot bestämmelserna i artikel 12 i förordningen om den svarta listan rörande skyldigheten att betala tillbaka biljettpriset eller erbjuda ombokning gäller följande. Om ett lufttrafikföretag i sina transportvillkor intar bestämmelser i strid med artikel 12, exempelvis att resenärerna inte har rätt till återbetalning eller ombokning, kan Konsumentombudsmannen redan enligt den nuvarande 4 § lagen (1994:1512) om avtalsvillkor i konsumentförhållanden (*avtalsvillkorslagen*) ansöka om att Marknadsdomstolen förbjuder lufttrafikföretaget att använda villkoret. I frågor som inte är av större vikt kan Konsumentombudsmannen i stället välja att själv förelägga näringsidkaren förbudet för godkännande.

Ett problem i sammanhanget är att avtalsvillkorslagen enbart gäller i konsumentförhållanden. Det innebär att Konsumentombudsmannen inte kan ingripa med hjälp av avtalsvillkorslagen i fråga om villkor som specifikt riktar sig mot affärsresenärer. Problemet bör dock inte överdrivas. I linje med vad som anfördes i samband med att de kompletterande bestämmelserna till förordningen om nekad ombordstigning infördes lär det knappast komma i fråga att ett lufttrafikföretag som bedriver reguljär flygtrafik använder sig av olika transportvillkor för konsumenter respektive affärsresenärer (se prop. 2006/07:3, s. 29). Redan svårigheten att veta i vilken egenskap en resenär reser talar emot detta. Om ett avtalsvillkor förbjuds enligt avtalsvillkorslagen torde detta indirekt komma även affärsresenärerna till godo. I praktiken får därmed Konsumentverket redan enligt gällande rätt anses ha tillräckliga möjligheter att ingripa mot lufttrafikföretag och andra som använder sig av transportvillkor som står i strid med artikel 12 i förordningen såväl i fråga om privata resor som affärsresor. Beträffande de individuella krav en resenär kan ha med anledning av att han eller hon vägras återbetalning av biljettpriset eller ombokning gäller, som ovan påpekats, att resenären får vända sig till Allmänna reklamationsnämnden eller allmän domstol med sina krav.

## 14.3 Personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet

### 14.3.1 Inledning

En översiktlig redogörelse för Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet har lämnats i avsnitt 6.3.2. Nedan lämnas emellertid en närmare redogörelse för förbudet mot att vägra transport och skyldigheten att lämna information till berörda flygpassagerare.

Av artikel 3 i förordningen framgår att ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör inte får vägra att godkänna en platsreservation för en flygning som avgår från eller ankommer till en flygplats som omfattas av förordningen med hänvisning till funktionshinder eller nedsatt rörlighet eller neka personer med funktionshinder eller personer med nedsatt rörlighet ombordstigning vid en sådan flygplats, förutsatt att personen i fråga har en giltig biljett och en platsreservation.

Förbudet mot att vägra transport har undantag, som framgår av artikel 4, punkterna 1 och 2. Enligt artikel 4.1 får ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör vägra att godkänna en platsreservation från eller neka ombordstigning för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet för att uppfylla vissa säkerhetskrav eller om flygplanets storlek eller dess dörrar gör det fysiskt omöjligt att ta ombord eller transportera personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Om vägran att godta en platsreservation grundas på sådana skäl, ska lufttrafikföretaget, dess agent eller researrangören göra rimliga ansträngningar för att föreslå den berörda personen ett godtagbart alternativ.

Den som nekats ombordstigning på grund av sitt funktionshinder eller sin nedsatta rörlighet och en person som ledsagar denne i enlighet med artikel 4.2 ska erbjudas rätt till återbetalning eller ombokning enligt artikel 8 i förordningen om nekad ombordstigning. Rätten till val mellan returflygning eller ombokning gäller endast på villkor att alla säkerhetskrav uppfylls.

Av artikel 4.2 framgår att lufttrafikföretaget, dess agent eller en researrangör, för att uppfylla tillämpliga säkerhetskrav, får kräva att personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet ska ledsagas av en person som kan ge den assistans som krävs för personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

Artikel 4.3 innehåller bestämmelser om tillhandahållande av information om säkerhetsregler och begränsningar. Ett lufttrafikföretag eller dess agent ska på närmare angivet sätt offentliggöra de säkerhetsregler som lufttrafikföretaget tillämpar på transport av personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet samt information om eventuella begränsningar avseende transport av dessa personer eller hjälpmedel på grund av flygplanets storlek. En researrangör ska tillhandahålla sådana säkerhetsregler och begränsningar när det gäller flygningar som ingår i paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang som den organiserar, säljer eller bjuder ut för försäljning.

Av artikel 4.4 framgår att den som använder sig av ett undantag från förbudet att vägra transport utan dröjsmål ska underrätta personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet om skälen för detta samt att sådan underrättelse på begäran ska lämnas skriftligen senast fem arbetsdagar efter begäran.

**Regeringens förslag:** Konsumentverket ska utöva tillsyn över att lufttrafikföretag, deras agenter och researrangörer fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 3 och 4 i förordning (EG) nr 1107/2006.

Ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör som inte lämnar information enligt artikel 4 i förordning (EG) nr 1107/2006 ska kunna åläggas att lämna informationen med tillämpning av samma marknadsrättsliga reglering som gäller i fråga om underlåtenhet att lämna föreskriven information enligt förordningen om nekad ombordstigning och förordningen om svarta listan. Vidare ska ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör som vägrar transport på grund av funktionshinder eller nedsatt rörlighet kunna åläggas att vid vite erbjuda transporterna i fråga. En talan vid Marknadsdomstolen om detta ska kunna väckas av Konsumentombudsmannen.

**Lufträttsutredningens förslag:** Utredningen behandlar inte denna fråga.

**Supplementets förslag:** överensstämmer i stort med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Myndigheten för handikappolitisk samordning, Handisam*, instämmer i stort med de överväganden som gjorts i supplementet, men framhåller att vissa frågor som Konsumentverket ska utöva tillsyn över rimligen bör ses som civilrättsliga, vilket inte är förenligt med Konsumentverkets roll att utöva tillsyn över hur dessa bestämmelser tillämpas. *Konsumentverket* har framfört att av artikel 4 i förordning (EG) nr 1107/2006 är det bara punkterna 3 och 4 som innehåller sådana bestämmelser enligt vilka verket kan utöva tillsyn. Man önskar därför en justerad skrivning i 14 § 3.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Tillsyn*

Av artikel 14 i förordning (EG) nr 1107/2006 framgår att varje medlemsstat ska utse ett eller flera organ som ansvarar för genomförandet av förordningen och, när så är lämpligt, vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de rättigheter som tillkommer personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet respekteras. Det utsedda organet ska kunna ta emot klagomål som rör påstådda överträdelser av förordningen från personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, om dessa inte har fått gottgörelse genom att meddela flygplatsens ledningsenhet eller det berörda lufttrafikföretaget (artikel 15.1–3). Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att informera berörda personer om deras rättigheter enligt förordningen och om möjligheten att rikta klagomål till det utsedda organet eller de utsedda organen (artikel 15.4).

Transportstyrelsen har redan i dag ett allmänt tillsynsansvar för att bestämmelserna i förordningen efterlevs genom att i 2 § 26 förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område styrelsen utpekats som behörig myndighet. Det finns emellertid skäl som talar för att tillsynen över att bestämmelserna artiklarna 3 och 4 om förbud att vägra transport, skyldigheten att informera om säkerhetsregler

och begränsningar avseende transporter bör hanteras av Konsumentverket snarare än Transportstyrelsen. Medlemsstaterna ska enligt artikel 16 i förordningen införa sanktioner mot brott mot bestämmelserna och precis som i fråga om tillsynen över att vissa bestämmelser i förordningen om den svarta listan efterlevs framstår det beträffande förbudet att vägra transport och informationsskyldigheten som lämpligt att här använda sig av marknadsrättsliga påföljder. Konsumentverket har som ovan berörts tillgång till vissa sådana verktyg medan det inte är fallet med Transportstyrelsen. Vidare kan en sådan samordning, som ovan påpekats, förväntas bidra dels till att bestämmelserna rörande de olika förordningarna kommer att tillämpas på ett likartat sätt, dels till att de administrativa kostnaderna för tillsynen kan hållas låga. Konsumentverket har också redan i dag enligt 2 § 2 förordningen (2009:607) med instruktion för Konsumentverket ett särskilt ansvar för handikappfrågor inom sitt verksamhetsområde och inom ramen för detta ansvar stödja samt vara samlande och pådrivande i förhållande till övriga berörda parter. Av den anledningen bör Konsumentverket i framtiden utöva tillsynen över att artiklarna 3 och 4 i förordningen (EG) nr 1107/2006 efterlevs.

#### *Sanktioner vid brott mot artiklarna 3 och 4*

Medlemsstaterna ska enligt artikel 16 vidare fastställa regler om sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i förordningen och vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Bestämmelserna i förordning (EG) nr 1107/2006 om förbud mot att vägra transport ligger till viss del inom samma område som den reglering som finns i diskrimineringslagen (2008:567). Att vägra en person med funktionsnedsättning transport i strid med förordningens bestämmelser måste anses utgöra sådan diskriminering som den nämnda lagen har till ändamål att motverka. Förordningens definition av person med funktionshinder eller person med nedsatt rörelseförmåga omfattar dock en något större krets personer än sådana som har ett funktionshinder i den mening som avses i diskrimineringslagen (art. 2 a i förordningen jämförd med 5 § 4). Exempelvis omfattas inte nedsatt rörelseförmåga till följd av ålder av definitionen i lagen om förbud mot diskriminering. Det kan därför i princip inträffa att någon vägras transport i strid med förordningens bestämmelser utan att det kan sägas utgöra diskriminering enligt den nämnda lagen. För att säkerställa att förbudet mot att vägra transport följs i praktiken i fråga om samtliga flygpassagerare, det vill säga även de som faller under definitionen i artikel 2 a i förordningen, bör en särskild sanktionsbestämmelse vid brott mot förbudet att vägra transport införas i den föreslagna lagen om lufttransporter. Ett lufttrafikföretag som konsekvent nekar personer med funktionsnedsättning att resa bör vid vite kunna åläggas att ändra sitt sätt att agera på marknaden. Visserligen kan det hävdas att avtalsvillkorslagen utgör ett tillräckligt instrument för att förhindra ett sådant agerande från ett företags sida, men samtidigt kan det även förekomma att företag utan laglig grund vägrar funktionshindrade resenärer att resa utan att det för den sakens skull

kommer till uttryck i transportvillkoren. Det kan också vara svårt för en enskild resenär som inte faller inom definitionen i 5 § 4 diskrimineringslagen att driva en skadeståndstalan med anledning av att denne vägrats en resa eftersom det inte är säkert att resenären kan sägas ha drabbats av någon ekonomisk skada. En särskild bestämmelse av det slaget är med andra ord ägnad att utöver avtalsvillkorslagen ge Konsumentverket ytterligare ett marknadsrättsligt verktyg att ingripa mot företag som utan laglig grund vägrar transportera funktionshindrade passagerare. Verket och Handisam synes i sina remissvar efterlysa detta då de påpekar att möjligheterna att ingripa mot överträdelse av bestämmelserna i förordningen (EG) nr 1107/2006 är begränsade.

Beträffande brott mot informationsskyldigheten respektive skyldigheten att erbjuda återbetalning eller ombokning kan i huvudsak samma överväganden göras som i fråga om tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna i artiklarna 11 och 12 i förordningen om svarta listan (se avsnitt 13.2.1). Ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör som inte lämnar information enligt artikel 4 i förordning (EG) nr 1107/2006 bör således kunna åläggas att lämna informationen med tillämpning av samma förfaranderegler som gäller i fråga om ett åläggande att lämna information enligt artikel 14 i förordningen om nekad ombordstigning. Ett lufttrafikföretag, som i sina transportvillkor föreskriver att resenärer med funktionsnedsättning saknar rätt till återbetalning eller ombokning för det fall de nekas ombordstigning, bör enligt avtalsvillkorslagen kunna förbjudas att använda villkoret i fråga. Beträffande individuella krav med anledning av att en enskild resenär vägrats återbetalning eller ombokning får denne vända sig till Allmänna reklamationsnämnden eller allmän domstol.

## 15 Ansvar för skador genom luftfart

**Regeringens bedömning:** De nuvarande bestämmelserna i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart bör lämnas oförändrade.

**Lufträttsutredningens förslag:** Utredningen lämnade i enlighet med sina direktiv ett förslag till uppdaterad lagstiftning.

**Supplementets förslag:** I supplementet föreslogs att 1922 års lag lämnas orörd tills vidare.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har motsatt sig den lösning som föreslås i supplementet.

**Skälen för regeringens bedömning:** I 10 kap. den nuvarande luftfartslagen behandlas frågor om ansvaret för skador som uppkommer genom luftfart. Av kapitlets 1 § framgår att frågor om tredjemansskador – med vilket i detta sammanhang och i det följande avses sådana skador som drabbar personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget – inte regleras i luftfartslagen utan i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.



Enligt 1922 års lag har ett luftfartygs ägare strikt ansvar för skador som genom luftfart drabbas personer eller egendom som inte transporteras med fartyget (1 §). Genom ett uttryckligt undantag gäller lagen inte skador på andra luftfartyg i luftfart eller på passagerare i sådana fartyg (2 § andra stycket).

Lufträttsutredningen noterade i sitt betänkande att det inte fanns några för Sverige folkrättsligt bindande regler när det gällde ansvaret för tredjemansskador som hade uppkommit vid luftfart och anförde även att behovet av internationella lösningar syntes vara betydligt mindre än på andra områden inom lufträtten.

Den konvention om tredjemansskador som antogs i Rom 1952 har hittills fått dålig anslutning. Sverige har inte anslutit sig till den konventionen. Vid en diplomatkonferens anordnad av ICAO den 20 april – 2 maj 2009 antogs emellertid två nya konventioner om tredjemansskador. Den ena konventionen rör tredjemansskador i allmänhet och utgör i praktiken en modernisering av Romkonventionen. Den andra konventionen rör tredjemansskador till följd av terrorverksamhet och har närmast föranletts av händelserna den 11 september 2001. Frågan om Sveriges anslutning till de nya konventionerna kommer att bedömas i särskild ordning. Med hänsyn till detta framstår det som befogat att avvakta med att göra ändringar i den nu gällande regleringen. Regeringen anser därför att ingen ändring ska göras nu i bestämmelserna om tredjemansskador. Lagen angående ansvarighet för skada i följd av luftfart kommer således att fortsätta gälla i avvaktan på de överväganden som kan komma att göras i anledning av de nya konventionerna. Inga nya regler förs in i luftfartslagen.

## 16 Ansvarsförsäkring för luftfartyg

### 16.1 Inledning

Lufträttsutredningen föreslog att det i lag skulle införas ett generellt krav på ansvarsförsäkring såvitt avsåg ansvaret för skador som vid luftfartygs användande i luftfart tillfogades personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget.

Ett skyldighet för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer att ha försäkring för sådant ansvar har numera införts genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer (*försäkringsförordningen*).

Syftet med försäkringsförordningen är att fastställa miniminivåer för det försäkringsskydd som lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer ska hålla sig med såvitt gäller sitt ansvar för skador på passagerare, bagage, gods och tredje man (artikel 1.1). Med några undantag – bl.a. undantas statliga luftfartyg – ska förordningen tillämpas på alla lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som flyger inom, till, från eller över en medlemsstats territorium (artikel 2).

Artikel 4 innehåller närmare bestämmelser om försäkringsprinciper. Lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer ska vara försäkrade i enlighet med förordningens krav såvitt gäller sitt luftfartsspecifika skadeståndsansvar i fråga om passagerare, bagage, gods och tredje man. Bestämmelser om sådant skadeståndsansvar kan finnas i såväl internationella konventioner som i unionsrätten och nationell rätt. Försäkringarna ska omfatta händelser i samband med krigshandlingar, terrorism, flygplanskapning, sabotage, olaga besittningstagande av luftfartyg och civila oroligheter. Försäkringskraven gäller för varje flygning och alldeles oavsett om lufttrafikföretaget eller luftfartygsoperatören äger luftfartyget eller förfogar över det på annan grund.

Förordningen förutsätter för sin effektivitet att det finns möjlighet för medlemsstaternas myndigheter att på ett enkelt sätt kontrollera uppfyllelsen av försäkringskraven. För detta ändamål föreskrivs att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer är skyldiga att visa att de uppfyller förordningens krav genom att hos en behörig myndighet i en eller flera medlemsstater deponera ett försäkringsbevis eller annat bevis om giltig försäkring (artiklarna 5.1, 5.2 och 5.4). För vissa överflygningar gäller att medlemsstaternas myndigheter i stället får avkräva lufttrafikföretaget eller luftfartygsoperatören ett bevis om giltig försäkring (artiklarna 5.3 och 8.2).

När det gäller försäkringsskyddet för det skadeståndsansvar som kan uppkomma gentemot tredje man, dvs. andra än passagerare, tjänstgörande flygbesättning och kabinpersonal, ges miniminivåer i artikel 7. För varje luftfartyg ska försäkringsskyddet per olycka uppgå till minst de belopp som angetts i en särskild tabell. Miniminivåerna har därvid satts i relation till det aktuella luftfartygets högsta godkända startmassa (MTOM), varvid försäkringsnivån blir högre ju större denna massa är. Nivåerna sträcker sig från 750 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för luftfartyg med mindre MTOM än 500 kg till 700 miljoner SDR för luftfartyg vilkas MTOM är 500 000 kg eller större. Värdet av en särskild dragningsrätt fastställs av Internationella valutafonden.

Medlemsstaterna är skyldiga att se till att förordningens bestämmelser efterlevs och att för det ändamålet kunna tillgripa påföljder som är effektiva, proportionella och avskräckande (artiklarna 8.1 och 8.4). Vid behov får medlemsstaterna kräva ytterligare bevis från lufttrafikföretaget, luftfartygsoperatören eller försäkringsgivaren (artikel 8.3). Såvitt gäller lufttrafikföretag vars operativa licens beviljats i enlighet med EU:s lufttrafikförordning, tidigare licensieringsförordningen, får en av dessa påföljder utgöra indragning av licensen (artikel 8.5). Gentemot andra lufttrafikföretag och vissa luftfartygsoperatörer får medlemsstaterna som påföljd tillgripa landningsförbud inom sina respektive territorier (artikel 8.6). Om det – vidare – i ett enskilt fall finns anledning anta att försäkringskraven enligt förordningen inte är uppfyllda, ska luftfartyget i fråga kunna meddelas avgångsförbud intill dess att lufttrafikföretaget eller luftfartygsoperatören har förmått visa att erforderlig försäkring föreligger (artikel 8.7).

**Regeringens förslag:** De nuvarande bestämmelserna om ansvarsförsäkring för luftfartyg förs över till den nya luftfartslagen oförändrade med smärre redaktionella ändringar.

**Lufträttsutredningens förslag:** Utredningen föreslog att det skulle införas ett generellt krav på ansvarsförsäkring för skador som tillfogas personer eller egendom av ett luftfartyg och som inte transporteras med luftfartyget.

**Supplementets förslag:** Supplementets förslag överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Kustbevakningen* har tagit upp frågan om lämpliga försäkringsnivåer för statsluftfartyg m.m. *Svenska Allmänflygföreningen* ställer frågan med anledning av förslaget till 9 kap. 4 § vad som händer om förordning (EG) nr 785/2004 ändras, och undrar om inte paragrafen kan omformuleras.

**Skälen för regeringens förslag:** Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer, som presenterats i föregående avsnitt, har föranlett ändringar i nuvarande 10 kap. luftfartslagen (prop. 2006/07:3, bet. 2006/07:CU2, rskr. 2006/07:27, SFS 2006:1395).

I 10 kap. 1 a § erinras om den försäkringsplikt som enligt försäkringsförordningen åvilar lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer när det gäller deras ansvar för tredjemansskador. Av 10 kap. 2 § framgår att regeringen har möjlighet att föreskriva att det även i andra fall ska finnas trafikförsäkring eller motsvarande säkerhet för det ansvar för tredjemansskador som följer av lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

10 kap. 2 a och 2 b §§ innehåller kompletterande bestämmelser till försäkringsförordningen. Av 10 kap. 2 a § framgår bl.a. att Transportstyrelsen utövar tillsyn över att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer fullgör sin plikt enligt förordningen att till viss lägsta nivå vara försäkrade för det skadeståndsansvar som de kan ådra sig för skador på personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget. Vidare föreskrivs att ett sådant försäkringsbevis eller annat bevis om giltig försäkring som avses i artikel 5.1 i förordningen ska ges in till Transportstyrelsen. Genom 10 kap. 2 b § ges Transportstyrelsen möjlighet att för vissa överflygnings- och mellanlandningsfall kräva bevis om giltig försäkring.

Försäkringsförordningen reglerar numera försäkringsplikten för flertalet luftfartyg. Genom förordningen och de kompletterande bestämmelser som har införts i luftfartslagen finns vidare en ordning som syftar till att säkerställa att lufttrafikföretagen och lufttrafikoperatörerna alltid uppfyller de fastslagna minimiförsäkringskraven. Något behov av att i den svenska lagstiftningen föra in ett generellt krav på ansvarsförsäkring förefaller inte finnas längre. Om det visar sig vara motiverat med försäkringsplikt utanför förordningens tillämpningsområde, har regeringen möjlighet att föreskriva att trafikförsäkring ska finnas. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att bestämmelserna om ansvarsförsäkring i den nuvarande luftfartslagen lämnas oförändrade. Med

hänsyn till att nuvarande bestämmelser uppdaterats så pass nyligen krävs inga närmare kommentarer om dessa.

Frågor om försäkringar och statsluftfartyg bör diskuteras närmare i den arbetsgrupp som regeringen har tillsatt för att se över regelverket kring militär luftfart och annan statsluftfart.

I moderna lagar som reglerar frågor där EU har kompletterande rättsakter måste ofta hänvisningar göras till gällande EU-dokument. Om man inom EU ändrar sina dokument får det svenska regelverket anpassas.

## 17 Flygräddningstjänst, bärgning och undersökning av luftfartsolyckor

**Regeringens förslag:** Bestämmelserna i den nuvarande luftfartslagen om flygräddningstjänst, bärgning och undersökning av luftfartsolyckor förs över till den nya luftfartslagen med bara redaktionella anpassningar av texten.

**Lufträttsutredningens förslag:** Att befintliga regler förs över utan ändringar till den nya lagen.

**Supplementets förslag:** Utöver en omnumrering av kapitlet i lagen, noterades att gällande luftfartslag kompletterats med bestämmelser rörande rapportering av händelser inom civil luftfart, samt att en hänvisning till räddningstjänstlagen (1986:1102) med tillhörande förordning ersatts med en motsvarande hänvisning till lagen (2003:778) om skydd mot olyckor och en till den lagen hörande förordning.

**Remissinstanserna:** *Statens räddningsverk* ifrågasätter om inte den nya luftfartslagstiftningen bör innehålla ett tydligare bemyndigande att utfärda föreskrifter om insatsberedskap inför olyckor på flygplatser.

**Skälen för regeringens förslag:** I 11 kap. den nuvarande luftfartslagen finns de grundläggande bestämmelserna om flygräddningstjänst, bärgning, undersökning av luftfartsolyckor och rapportering av händelser.

Bestämmelser om flygräddningstjänst finns även i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor. Den svenska regleringen av flygräddningstjänsten bygger på artikel 25 i Chicagokonventionen och bilaga 12 till denna konvention.

Lufträttsutredningen fann inte att det förelåg något reformbehov vad gäller de nu aktuella bestämmelserna. I supplementet gjordes vissa redaktionella ändringar, såtillvida att kapitelnumreringen har ändrats till 10 kap. Sedan Lufträttsutredningens förslag avlämnades har Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart (se avsnitt 6.3.2) genomförts i nationell lagstiftning bl.a. genom ändringar i nuvarande 11 kap. luftfartslagen (prop. 2006/07:110, bet. 2006/07:TU13, rskr. 2006/07:199, SFS 2007:495). Följdändringar har gjorts i 4 kap. 6 § och 7 kap. 52 § sekretesslagen (1980:100), vilka motsvaras av 17 kap. 6 § respektive 29 kap. 10 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Vidare har

justeringar gjorts med anledning av att räddningstjänstlagen (1986:1102) har ersatts av lagen (2003:778). Prop. 2009/10:95

I 12 kap. 6 § förslaget till ny luftfartslag finns ett vidsträckt allmänt bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter som gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik. Detta bemyndigande torde täcka in även möjligheterna att utfärda föreskrifter om insatsberedskap inför olyckor på flygplatser.

## 18 Tillsyn m.m.

### 18.1 Allmänna tillsynsåtgärder

**Regeringens förslag:** Bemyndigande för tillsynsmyndigheten att utöva tillsyn i form av verksamhetskontroll samlas i en bestämmelse i luftfartslagen. Tillsynsåtgärder ska få företas stickprovvis.

Den myndighet som svarar för tillsynen ges en generell rätt att förena ett föreläggande eller förbud, som meddelas enligt luftfartslagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, med vite.

**Lufträttsutredningens förslag:** överensstämmer i stora delar med regeringens.

**Supplementets förslag:** I supplementet tillkom förslaget rörande stickprovsvisa kontroller. Där föreslogs också att ett villkor för sådana stickprovsvisa kontroller skulle vara att de utfördes på ett icke-diskriminerande sätt.

**Remissinstanserna:** har inte närmare kommenterat de nu aktuella delarna. *Luftfartsstyrelsen* efterlyser vissa tillsynsbefogenheter när det gäller luftfartsskyddet.

**Skälen för regeringens förslag:** Tillsyn är ett centralt begrepp inom den internationella civila luftfarten. Av Chicagokonventionen och medlemskapet i ICAO följer en skyldighet för varje medlemsstat att utöva tillsyn över de luftfartsverksamheter som bedrivs eller skall bedrivnas.

Tillsyn förekommer inte bara i samband med flygsäkerheten, utan kan även avse t.ex. luftfartsskyddet, miljön eller luftfarts- och trafikpolitiska regler. Bestämmelser om luftfartsskydd finns i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd, som kompletterar EU-bestämmelser på området. Den lagen är inte föremål för översyn i detta ärende.

Begreppet tillsyn förekommer på flera ställen i den nuvarande luftfartslagen och luftfartsförordningen. Transportstyrelsen är den myndighet som utövar tillsynen över flygsäkerheten inom den civila luftfarten.

Tillståndsgivning och annan auktorisation förutsätter en granskning före tillståndets utfärdande eller auktorisationen och därefter en fortlöpande tillsyn.

Transportstyrelsen fastställer i föreskrifter minimivån för den säkerhetsstandard som skall gälla. Den som bedriver verksamheten har det verkställande ansvaret för att de föreskrivna flygsäkerhetskraven uppfylls. Varje företag skall ha en lämplig organisation, instruktioner, hand-

böcker, särskilt utsedda personer med särskilda ansvarsområden etc. som säkerställer att den fastställda flygsäkerhetsstandarden uppfylls och att alla avvikelser åtgärdas.

Tillsynen över flygsäkerheten är till stor del inriktad på kontroll av att den som utövar eller skall utöva en viss verksamhet har utvecklat ett eget kvalitetssystem för styrning och uppföljning av verksamheten. De som utövar driften och deras kvalitetssystem är av central betydelse för flygsäkerheten och blir därigenom det främsta målet för myndigheternas tillsyn. En sådan systeminriktad tillsyn kompletteras med granskning av verksamhetsutövare i form av bl.a. linjeinspektioner och granskning av enskilda detaljer för verifikation av hur kvalitetssystemet fungerar.

I den nuvarande luftfartslagen och luftfartsförordningen finns även bestämmelser om anlitande av särskilda sakkunniga för att biträda Transportstyrelsen vid tillsynen eller sköta vissa tillsynsuppgifter (se 3 kap. 2 § andra stycket och 4 kap. 2 § den nuvarande luftfartslagen samt 16 § och 92 § andra stycket luftfartsförordningen). En delegering av tillsynen är nödvändig för att de tre skandinaviska luftfartsmyndigheterna genom OPS-utvalget och STK (se avsnitt 6.4.5) praktiskt skall kunna utföra tillsynen över det skandinaviska flygföretaget SAS.

Beträffande vissa viktiga områden som Transportstyrelsen faktiskt utövar tillsyn över saknas uttryckliga bemyndiganden. Det gäller bl.a. tillsynen över flygtrafiktjänst, flygföretag och flygskolor.

När det gäller tillsyn i form av verksamhetskontroll anser regeringen i likhet med Lufträttsutredningen att erforderliga bemyndiganden bör samlas i en bestämmelse i luftfartslagen. Denna bestämmelse kan även innehålla ett bemyndigande om anlitande av utomstående för att biträda med tillsynen och om tillträde till anläggningar m.m. för utöva tillsynen. Även det generella bemyndigande som finns i 14 kap. 3 § andra stycket den nuvarande luftfartslagen för normgivnings- och tillsynsmyndigheten, att till utomstående delegera förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning, kan lämpligen tas in i samma paragraf.

Riksrevisionsverket (RRV) har i en rapport (F 1993:33) *Luftfartsinspektionens kontroll av flygsäkerheten* förslagit att regeringen skall överväga möjligheterna att differentiera dåvarande Luftfartsinspektionens maktmedel.

Enligt RRV:s bedömning var inspektionens maktmedel inte tillräckligt väl anpassade till de flygsäkerhetsbrister som vanligen förekommer på marknaden. Bristerna är endast i undantagsfall så allvarliga att det finns anledning att återkalla tillstånd, införa restriktioner i verksamheten eller överlämna händelser till polis för allmänt åtal. För mer allmänt förekommande brister saknas väl avpassade maktmedel. RRV:s bedömning är att det i dessa fall skulle vara mest smidigt att använda någon form av ekonomisk sanktion, som böter eller föreläggande om ekonomiskt vite.

Lufträttsutredningen har mot denna bakgrund gjort en översyn av de maktmedel som Luftfartsinspektionen hade till sitt förfogande. Dessa var – och är i dag – erinran samt återkallande eller begränsning av tillstånd och godkännanden. I likhet med RRV fann utredningen att Luftfartsinspektionens maktmedel inte var tillräckligt väl anpassade till de flygsäkerhetsbrister som förekommer på marknaden.

Utredningen har därför på en del punkter föreslagit en differentiering av maktmedlen. Som exempel kan nämnas att för närvarande är åter-

kallelse av ett godkännande det enda medel som står till buds om en flygplats som har blivit godkänd inte längre uppfyller de flygsäkerhetsmässiga kraven. Enligt utredningens förslag borde därutöver införas en möjlighet att återkalla tills vidare samt att begränsa ett drifttillstånd till att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar, om det skulle vara tillräckligt för att upprätthålla flygsäkerheten.

Utredningen har även funnit att det i vissa fall skulle vara en fördel att kunna använda någon form av ekonomisk sanktion. Utredningen föreslog därför att det införs en bestämmelse som ger behörig myndighet en generell rätt att förena ett föreläggande eller förbud, som meddelas enligt luftfartslagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, med vite.

Regeringen delar utredningens förslag i dessa hänseenden.

### *Stickprovsvisa tillsynsåtgärder*

Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG av den 21 april 2004 om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen<sup>2</sup> har harmoniserade metoder införts som ska säkerställa att internationella säkerhetsnormer verkligen följs inom unionen genom en harmonisering av regler och förfaranden för rampinspektioner av de luftfartyg från tredje land som landar på flygplatser belägna i medlemsstaterna. Med rampinspektioner avses granskning av luftfartyg från tredje land i enlighet med bilaga II till direktivet (artikel 2 c). En rampinspektion ska omfatta alla eller ett urval av de punkter som anges i bilagan, t.ex. kontroll av att de dokument som krävs för internationella flygningar finns tillgängliga och är giltiga.

Enligt artikel 4.1 ska varje medlemsstat fastställa lämpliga metoder för att säkerställa att rampinspektioner genomförs med avseende på de luftfartyg från tredje land som landar på någon av medlemsstatens flygplatser som är öppen för internationell luftfart, om misstanke föreligger om att dessa luftfartyg inte överensstämmer med internationella säkerhetsnormer.

Av artikel 4.2 framgår att medlemsstaterna får fastställa bestämmelser för genomförande av rampinspektioner enligt ett stickprovsförfarande, utan att särskild misstanke föreligger, under förutsättning att sådana bestämmelser är förenliga med unionsrätten och internationell rätt. Ett sådant förfarande ska genomföras på ett icke-diskriminerande sätt.

Direktivet har genomförts i svensk rätt genom förordningen (2006:436) om ändring i luftfartsförordningen. Av 24 § tredje stycket framgår att besiktningar av luftfartyg får ske i form av stickprovskontroller utan att det finns någon särskild misstanke om de genomförs på ett icke-diskriminerande sätt.

Med hänsyn till hur regleringen av tillsynen är uppbyggd i förslaget till ny luftfartslag, där allmänna regler om verksamhetskontroll har samlats på ett ställe, bör i lagen införas en bestämmelse om att tillsynsåtgärder får företas stickprovsvis.

<sup>2</sup> EUT L 143, 30.4.2004, s. 76, Celex 32004L0036.

I sammanhanget kan det vara idé att nämna några ord om ordet ”tillsyn” i detta lagstiftningsärende. Tillsynsutredningens slutbetänkande *Tillsyn. Förslag om en tydligare och effektivare offentlig tillsyn* (SOU 2004:100) behandlar frågan om tillsyn och lanserar en förhållandevis snäv definition av ordet i 2 § i utredningens förslag till tillsynslag. Ett sådant snävt synsätt avses inte här. Här ska ”tillsyn” anses omfatta alla de fall då en myndighet har en övervakande eller styrande funktion. Ordet har nyligen använts på detta vidare synsätt i lagstiftningsarbetet om genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart (jfr kapitel 17).

*Lagrådet* har konstaterat att det följer redan av bestämmelserna i regeringsformen att myndighetsåtgärder ska göras på ett icke-diskriminerande sätt, varför det inte behöver upprepas i den nya luftfartslagen. Regeringen följer *Lagrådets* rekommendation.

## 18.2 Särskilt om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet

### 18.2.1 Inledning

En översiktlig redogörelse för Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet har lämnats i avsnitt 6.3.2. Överväganden knutna till artiklarna 3 och 4 i förordningen har redovisats i avsnitt 14.3.

Det finns skäl att i anslutning till luftfartslagens bestämmelser om tillsyn göra vissa överväganden om kompletterande bestämmelser till artiklarna 5–12 i förordningen.

*Artikel 5* i förordningen föreskriver att flygplatsens ledningsenhet ska ange ankomst- och avresepunkter där personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet enkelt kan anmäla sin ankomst till flygplatsen och begära assistans.

*Artikel 6* innehåller bestämmelser om skyldighet för lufttrafikföretag, deras agenter och researrangörer att under närmare angivna former ta emot och vidarebefordra information om behov av assistans för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

*Artiklarna 7–9* innehåller bestämmelser om assistans på flygplatser. Flygplatsens ledningsenhet ansvarar för att assistans som anges i bilaga I till förordningen tillhandahålls personer med funktionshinder eller nedsatt rörelseförmåga. Hit hör exempelvis åtgärder som är nödvändiga för att berörda personer ska kunna checka in och registrera bagage och gå ombord på flygplanet. Om en erkänd assistanshund krävs ska denna beredas plats, förutsatt att lufttrafikföretaget, dess agent eller researrangören har underrättats om detta. Av *artikel 10* framgår att lufttrafikföretag är skyldiga att utan extra avgift tillhandahålla viss assistans, som anges i bilaga II till förordningen. Hit hör bl.a. transport av erkända assistanshundar och assistans för att ta sig till toalett.

Enligt *artikel 11* ska lufttrafikföretag och flygplatsernas ledningsenheter se till att personal som tillhandahåller direkt assistans till



personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet vet hur man ska tillgodose behoven hos personer med olika former av funktionsnedsättning eller rörelsehinder och se till att personalen får viss utbildning.

Av *artikel 12* framgår att om rullstolar, hjälpmedel vid förflyttning eller andra hjälpmedel kommer bort eller skadas i hanteringen på flygplatsen eller under transporten på flygplanet ska den passagerare som äger utrustningen erhålla ersättning i enlighet med internationell lagstiftning, unionslagstiftningen och nationell lagstiftning.

### 18.2.2 Överväganden

**Regeringens förslag:** Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över att den som har skyldigheter enligt artiklarna 5–11 i förordning (EG) nr 1107/2006 följer dessa bestämmelser. Transportstyrelsen ska få meddela de förelägganden som behövs för att bestämmelserna ska följas.

**Lufträttsutredningens förslag:** Utredningen behandlar inte detta förslag.

**Supplementets förslag:** I supplementet lämnas ett förslag som överensstämmer med regeringens, förutom att i supplementet namnges Luftfartsstyrelsen som den myndighet som ska utöva tillsynen.

**Remissinstanserna:** har inte framfört några synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag:** EU-förordningen gör det nödvändigt för medlemsstaterna att överväga behovet av kompletterande bestämmelser.

Varje medlemsstat ska sålunda utse ett eller flera organ som ansvarar för genomförandet av förordningen och, när så är lämpligt, vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de rättigheter som tillkommer personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet respekteras (*artikel 14*). Det utsedda organet ska kunna ta emot klagomål som rör påstådda överträdelse av förordningen från personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, om dessa inte har fått gottgörelse genom att meddela flygplatsens ledningsenhet eller det berörda lufttrafikföretaget (*artikel 15.1–3*). Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att informera berörda personer om deras rättigheter enligt förordningen och om möjligheten att rikta klagomål till det utsedda organet eller de utsedda organen (*artikel 15.4*).

Medlemsstaterna ska vidare fastställa regler om sanktioner, som ska vara effektiva, proportionella och avskräckande, för överträdelse av bestämmelserna i förordningen och vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de tillämpas (*artikel 16*).

Regeringen har utsett Transportstyrelsen att vara behörig myndighet när uppgifter ska fullgöras enligt förordning (EG) nr 1107/2006. Det är generellt sett mindre lämpligt att namnge myndigheter i lagtext om detta utpekande kan göras i förordning. Därför justerar regeringen förslaget i denna del.

Efterföljs inte civilrättsliga regler om skadat eller försvunnet bagage kan talan föras vid allmän domstol. Därför föreslås inte några särskilda bestämmelser i anledning av *artikel 12* i förordningen.

Det återstår att överväga behovet av kompletterande bestämmelser till artiklarna 5–11, som i huvudsak avser assistans på flygplatser och under lufttransport. Någon redan befintlig nationell reglering som kan vara tillräcklig för att möta förordningens krav i dessa delar finns inte.

Som redan har framgått är Transportstyrelsen den myndighet som ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de rättigheter som tillkommer personer med funktionsnedsättning respekteras. För att kunna bedriva en effektiv tillsyn bör Transportstyrelsen kunna meddela de förelägganden som behövs för att säkerställa att exempelvis en flygplatsledning följer förordningens regler. En bestämmelse med detta innehåll bör därför föras in i luftfartslagen.

Att ett föreläggande kan förenas med vite framgår av den allmänna bestämmelsen om vite i 13 kap. 13 § i förslaget till ny luftfartslag.

Reglerna om rätt till assistans och därmed sammanhängande frågor har ingen tydlig anknytning till något särskilt kapitel i den föreslagna luftfartslagen. Det framstår därför som lämpligt att den föreslagna paragrafen tar plats bland de allmänna bestämmelserna om tillsyn i 12 kap. i den nya luftfartslagen.

Att utöva den tillsyn som krävs för att säkerställa att förordningen följs torde inte kräva att tillsynsmyndigheten i särskild ordning ges tillträde till luftfartyg, flygplatser eller andra objekt. Bestämmelsen som gör det möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om uppgiftsskyldighet bör däremot vara tillämplig även i fråga om den aktuella tillsynsverksamheten.

## 19 Forum i mål av lufträttslig art

**Regeringens bedömning:** Inga särskilda forumregler bör införas för brottmål och tvistemål med lufträttslig anknytning.

**Lufträttsutredningens bedömning:** överensstämmer med regeringens.

**Supplementets förslag:** I supplementet behandlades inte denna fråga närmare.

**Remissinstanserna:** har inte framfört några närmare kommentarer.

**Skälen för regeringens bedömning:** Samtliga tingsrätter i landet är i dag behöriga att i första instans handlägga mål med lufträttslig anknytning. Detta gäller såväl tvistemål som brottmål. Lufträttsutredningen har i sitt arbete funnit skäl att behandla frågan om lufträttsmålen bör samlas till någon eller några få underrätter. Frågan har tidigare diskuterats vid flera tillfällen. Bl.a. har dåvarande Riksrevisionsverket, i en rapport (F 1993:33) *Luftfartsinspektionens kontroll av flygsäkerheten*, föreslagit att regeringen – med anledning av svårigheterna att komma till rätta med viss olovlig verksamhet, främst s.k. svartflygning – ska överväga om inte luftfartsrättsliga mål koncentreras till en särskild domstol, eventuellt med expertmedverkan.

Lufträttsutredningen konstaterade att antalet lufträttsliga brottmål är mycket begränsat, och även om de koncentrerades till en enda tingsrätt

skulle någon särskild förtrogenhet med lufträtten inte uppkomma. Utredningen fann därför inte skäl att föreslå att de lufträttsliga brottmålen ska koncentreras till en eller ett mindre antal tingsrätter.

När det gäller handläggningen av de lufträttsliga brottmålen pekade utredningen på åklagarnas stora betydelse. En hög kompetens hos de åklagare som handlägger luftfartsfall kan antas medföra att domstolarna som underlag för bedömningen får utredningar av god kvalitet. Utredningen erinrade också om domstolarnas möjligheter att få tillgång till särskild expertis i lufträttsmålen genom förhör med sakkunniga. Inte heller fann utredningens stöd för att lägga fram något förslag om ändrade forumregler för de tvistemål som har lufträttslig anknytning.

Regeringen har inte tillgång till uppgifter som ger anledning till en annan bedömning än den som Lufträttsutredningen kommit fram till.

## 20 Överklagande av beslut enligt luftfartslagstiftningen

**Regeringens förslag:** Reglerna om överklagande av beslut enligt luftfartslagen ändras så att endast beslut i frågor som rör trafikstillstånd överklagas hos regeringen. Övriga beslut som rör myndighetsutövning mot enskild överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

**Lufträttsutredningens förslag:** överensstämmer i stort med regeringens.

**Supplementets förslag:** I supplementet föreslogs viss anpassning till att Luftfartsstyrelsen bildats samt till bestämmelsen som infördes 2005 om att vissa ideella föreningar har rätt att överklaga beslut om tillstånd att inrätta och driva en flygplats.

**Remissinstanserna:** *Länsrätten i Östergötlands län* tillstyrker förslaget i stort, men avstyrker att beslut om inrättande av flygplatser ska följa den allmänna överprövningsprincipen. För dessa ärenden, som har stort inslag av lämplighet och inte av rättsliga bedömningar, bör regeringen vara överprövningsinstans. Frågan om inrättande av en flygplats bör också bedömas med hänsyn till totalförsvaret. *Svenska Allmänflygföreningen* kräver att kravet på prövningstillstånd vid överklagande tas bort. *SAS* pekar på att gränsdragningen mellan formella beslut och s.k. partsbesked ofta är oklar och att även partsbesked som har sin grund i luftfartslagstiftningen bör kunna överklagas.

**Skälen för regeringens förslag:** I dag finns en bestämmelse i 14 kap. 2 § den nuvarande luftfartslagen om överklagande av beslut. Enligt första stycket i denna paragraf överklagas beslut enligt luftfartslagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den, i frågor som rör certifikat, elevtillstånd, behörighetsbevis, tillstånd att tjänstgöra på luftfartyg utan certifikat, registrering av luftfartyg eller förbud för luftfartyg att avgå, hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Enligt 14 kap. 2 § andra stycket den nuvarande luftfartslagen överklagas beslut i andra frågor än som avses i första stycket hos regeringen.

Lokutionen ”andra frågor än som avses i första stycket” måste läsas som beslut enligt luftfartslagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den i andra frågor än som avses i första stycket.

Riksdagen fastställde år 1984 riktlinjer för en systematisk översyn av reglerna om rätten att överklaga beslut till regeringen. I enlighet med dessa riktlinjer har strävandena inriktats på bl.a. att från regeringen lyfta bort sådana ärenden som inte kräver ställningstaganden från regeringen som politiskt organ. Enligt riktlinjerna bör det i allmänhet ankomma på regeringen att pröva överklaganden i frågor där försvars-, ordnings-, säkerhets-, allmänekonomiska eller andra statsnyttosynpunkter är särskilt framträdande, medan förvaltningsdomstolarna huvudsakligen bör befatta sig med sådana mål av rättslig natur, vilka rör förhållandet mellan enskilda inbördes eller mellan enskilda och det allmänna och vilkas avgörande kan vara av väsentlig betydelse för den enskilde (prop. 1983/84:120).

Vid översynen av överklagandebestämmelserna i luftfartslagen har utredningen beaktat dessa riktlinjer, och mot bakgrund av riktlinjerna fann utredningen att när det gäller beslut enligt luftfartslagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den, är det endast beslut i frågor som rör trafiktillstånd som bör överklagas till regeringen. Övriga beslut i frågor som rör myndighetsutövning mot enskild bör överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Antalet ärenden som gäller tillstånd till att inrätta en ny flygplats där försvarssynpunkter är framträdande torde vara synnerligen få. Den invändning som Länsrätten i Östergötlands län framfört motiverar inte en annan ordning än den som utredningen föreslagit.

I sin verksamhet fattar Luftfartsverket beslut i en rad ärenden som inte rör myndighetsutövning. Exempel på sådana ärenden är de som angår affärsverksamhet, egendomsförvaltning samt förhandlingar och avtal med enskild. Besked som en myndighet lämnar som företrädare för ena parten i privaträttsliga och liknande förhållanden brukar kallas partsbesked. De partsbesked som Luftfartsverket lämnar kan inte överklagas eftersom de inte avser myndighetsutövning. När det gäller dessa icke överklagbara partsbesked skyddas den enskildes rätt genom det civilrättsliga regelsystemet och möjligheten att vid tvist med myndigheten väcka talan vid allmän domstol.

S.k. partsbesked torde inte vara lika vanligt förekommande hos Transportstyrelsen, som inte bedriver samma slags affärsmässig verksamhet.

### 21.1 Allmänt

I 13 kap. luftfartslagen och 135 § luftfartsförordningen finns den nuvarande luftfartslagens och luftfartsförordningens ansvarsbestämmelser. Lufträttsutredningen har gjort en översyn av dessa ansvarsbestämmelser och därvid bl.a. övervägt vilket subjektivt rekvisit som ska väljas. För närvarande är det – med ett undantag i 13 kap. 3 § första stycket 1 – inte reglerat vad som krävs i subjektivt hänseende. Genom en ändring av 1 kap. 2 § första stycket brottsbalken, BrB, år 1994 blev BrB:s allmänna reglering av det subjektiva rekvisitet tillämplig också på specialstraffrättens område. Ändringen innebär att det även beträffande straffbestämmelser utanför BrB ställs upp en presumtion om att det fordras uppsåt för att straffrättsligt ansvar ska kunna utkrävas. Om även oaktsamt handlande ska vara straffbart måste detta därför uttryckligen anges i lagtexten. Valet av subjektivt rekvisit har setts över mot denna bakgrund.

Beträffande straffrättsliga frågor i övrigt är det några frågor som övervägs närmare; onykterhet vid luftfart, straff vid överträdelser av vissa EU-bestämmelser, s.k. oregerliga passagerare, vårdslöshet i flygtrafik, och hanteringen av s.k. blankettstraffstadganden.

Här kan också nämnas att det från olika håll har påtalats att s.k. svartflygning utgör ett problem. Det var inte möjligt för Lufträttsutredningen att få fram mera exakta uppgifter om hur stort detta problem är. Enligt utredningens mening har dock de svårigheter som funnits med att komma till rätta med svartflyg framförallt bottnat i att de nuvarande reglerna om certifikat och om tillstånd till luftfartsverksamhet har varit otydliga. Av utredningens förslag till regler om certifikat och om tillstånd till luftfartsverksamhet, vilka regeringen lägger fram i detta ärende, framgår det klart vad som kommer att krävas för att få utföra flygtransporter mot betalning. Ett sådant tydliggörande bör öka möjligheterna att komma till rätta med eventuella problem med svartflyg.

### 21.2 Onykterhet vid luftfart

#### 21.2.1 Inledning

Lufträttsutredningen redovisar i sitt slutbetänkande en ingående analys av gällande rätt beträffande alkoholpåverkan inom luftfarten och hur man hittills sett på problematiken. Sammanfattningsvis kan följande sägas om gällande rätt. Det finns ett allmänt stadgande i 13 kap. 1 § luftfartslagen som straffbelägger att tjänstgöra på ett luftfartyg när man är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller andra medel att man inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt. Bestämmelsen omfattar förutom dem som tjänstgör ombord på ett luftfartyg även flygledare i flygtrafikledningstjänst, flygtekniker, flygklararer och i den mån regeringen föreskriver det annan personal inom markorganisationen med tjänstgöring som är av betydelse för säkerheten. Det finns ingen fast promillegräns. Straffet är fängelse i högst två år. Brottet är inte gradindelad, men om

brottet är ringa kan dömas till böter. För att en polis ska kunna ta ett alkoholutandningsprov på en person som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller med annan tjänstgöring av betydelse för flygsäkerheten krävs att det finns en skälig misstanke om brott på vilket fängelse kan följa.

Riksdagen har särskilt uppmärksammat det angelägna behovet av att man på ett tillförlitligt sätt kan säkra att en flygbesättning uppfyller uppställda krav på nykterhet och drogfrihet och genom sitt tillkännagivande i bet. 2004/05:TU10, rskr. 2004/05:244 anmodat regeringen att lägga fram ett förslag till riksdagen om ett system som säkerställer att flygbesättningar uppfyller sådana krav. Regeringen har förklarat att den delar riksdagens uppfattning om behovet av ett sådant system (prop. 2005/06:160 s. 82).

### 21.2.2 Skärpta regler för flygfylleri

**Regeringens förslag:** Onykterhetsbrottet vid luftfart delas in i två grader; *flygfylleri* och *grovt flygfylleri*. För flygfylleri införs en nedre promillegräns om 0,2 promille alkohol i blodet motsvarande 0,1 milligram alkohol per liter i utandningsluften. Vid bedömningen av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om gärningsmannen har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,5 milligram per liter i utandningsluften, annars varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel eller fullgjort sin uppgift på ett sätt som inneburit en påtaglig fara flygsäkerheten. För flygfylleri döms till böter eller fängelse i högst sex månader. För grovt flygfylleri döms till fängelse i högst två år. Reglerna ska liksom tidigare gälla inte bara för piloter utan även för bl.a. kabinpersonal, flygledare och flygtekniker.

**Lufträttsutredningens förslag:** Överensstämmer i stort med regeringens förslag.

**Supplementets förslag:** Bestämmelsens lydelse har justerats något för att i större utsträckning överensstämma med motsvarande straffbestämmelser i lagstiftningarna för andra trafikslag.

**Remissinstanserna:** Alla remissinstanser som har yttrat sig i denna del har varit positiva till de föreslagna bestämmelserna i stort. Ingen har avstyrkt förslagen. Dåvarande *Riksåklagaren*, som delar bedömningen att en gräns vid 0,2 promille är lämplig, anser att man bör överväga om inte straffskalorna bör vara hårdare än för andra trafikslag. Även *Rikspolisstyrelsen* har framfört liknande synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag:** Även om det finns vissa skillnader mellan trafiken i luften samt till lands och till sjöss, är ändå likheterna stora och i många hänseenden saknas det anledning att anlägga något principiellt annorlunda synsätt på onykterhet vid luftfart än det som tillämpas när det gäller vägtrafiken. Det är därför en naturlig utgångspunkt att det i fråga om dessa trafiknykterhetsbrott bör föreligga likartade straffbestämmelser. Genom en sådan ordning kommer de gemensamma, grundläggande ställningstagandena om nykterhet i trafiken som ligger bakom bestämmelserna att strykas under. Alkoholpåverkan vid tjänstgöring ombord på luftfartyg måste allmänt sett anses förenad med stora faror.

En placering av straffbarhetsgränsen vid 0,2 promille skulle enligt regeringen tillgodose behovet av att beakta den inverkan som även låga alkoholhalter kan ha på flygförmågan. En sådan gräns ligger så nära noll som för närvarande kan anses vara motiverat från flygsäkerhetssynpunkt. En gräns på 0,2 promille har också den fördelen att det blir samma promillegräns i väg- och lufttrafiken. Regeringen föreslår därför att för flygfylleri införs en nedre promillegräns om 0,2 promille alkohol i blodet motsvarande 0,1 milligram alkohol per liter i utandningsluften.

Såväl när det gäller trafiken till lands som i luften är det uppenbart att det finns gärningar av mer eller mindre allvarlig art, vilket kan behöva markeras i lagstiftningen. En sådan markering kan göras genom att brottet gradindelas. I dag är brottet inte gradindelad, däremot föreskrivs att om brottet är ringa kan det dömas till böter. I lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, järnvägslagen (2004:519) och sjölagen (1994:1009) har onykterhetsbrotten delats upp i ett brott av normalgraden där böter ingår i straffskalan, och ett grovt brott som inte ger möjlighet att döma till böter. En liknande lagteknisk uppbyggnad bör väljas för luftfartslagens del. Härigenom kommer det att finnas möjlighet att anpassa påföljden efter den skillnad i straffvärde som föreligger mellan t.ex. gärningar begångna av en pilot i linjefart och gärningar begångna av kabinpersonal. Avsikten är emellertid inte att härutöver åstadkomma någon ändring i förhållande till den praxis som finns för närvarande när det gäller påföljder för onykterhet vid luftfart.

Det grova brottet bör, liksom de övriga trafiknykterhetsbrotten, konstrueras på det sätt som normalt gäller för gradindelade brott. Det innebär att domstolen ska avgöra frågan om vilken grad av brottet som föreligger efter en samlad bedömning av omständigheterna i det konkreta fallet. De omständigheter som särskilt ska beaktas vid denna bedömning bör, med anpassning till luftfartens särskilda förhållanden, motsvara de omständigheter som beaktas bl.a. i bestämmelserna om grovt rattfylleri och grovt sjöfylleri, nämligen alkoholkoncentrationen, om gärningsmannen varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel eller om det förelegat en påtaglig fara för flygsäkerheten. Gränsvärdet för vad som ska straffas som grovt brott bör vara detsamma som för grovt rattfylleri och grovt sjöfylleri, dvs. 1,0 promille alkohol i blodet motsvarande 0,5 milligram per liter i utandningsluften.

Det finns inte någon särskild brottsbeteckning i 13 kap. 1 § den nuvarande luftfartslagen. Av praktiska skäl finns det ofta ett behov av en vedertagen benämning av ett brott. Detta behov blir särskilt påtagligt vid brott som är gradindelade. Regeringen föreslår därför att brottet kallas flygfylleri respektive grovt flygfylleri. Härigenom anknyts till bestämmelserna om rattfylleri och sjöfylleri samt markeras det grundläggande i bestämmelserna, nämligen att alkohol och trafik inte hör ihop. Samtidigt rymmer beteckningen även det förhållandet att brottet omfattar inte bara den som är förare utan även andra personer som utifrån ett säkerhetsperspektiv utför viktiga sysslor.

Det ska också anmärkas att regeringen den 17 december 2009 beslutade propositionen *En nedre promillegräns för sjöfylleri* (prop. 2009/10:76).

**Regeringens förslag:** Straffansvaret för flygfylleri ska också omfatta den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller utövar tjänst enligt 6 kap. 20 § luftfartslagen efter att ha intagit narkotika i så stor mängd att det under eller efter tjänstgöringen finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Nollgränsen ska inte gälla för intag av narkotikaklassat läkemedel som skett i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

**Lufträttsutredningens förslag:** överensstämmer med regeringens förslag.

**Supplementets förslag:** I supplementet behandlas inte denna fråga.

**Remissinstanserna:** förslaget tillstyrks av de remissinstanser som yttrat sig i denna del, bl.a. *Stockholms tingsrätt* och *Socialstyrelsen*. *Transportgruppen* framhåller att de fall man känner till från flygbranschen har inte upptäckts inom ramen för verksamheten, utan har kommit till arbetsgivarens kännedom genom frihetsberövande och fällande domar för narkotikabrott.

**Skälen för regeringens förslag:** När Lufträttsutredningen lämnade sitt slutbetänkande pågick riksdagsbehandlingen av prop. 1998/99:43 vari ingick ett förslag att straffbelägga bl.a. den som framförde motordrivet fordon påverkad av narkotiskt preparat. Utredningen föreslog att samma regelverk skulle tillämpas också på luftfarten.

Även om det inte kan antas att omfattningen av problemet med narkotika är lika stort inom luftfarten som inom annan trafik måste dock drogpåverkan inom luftfarten i princip anses utgöra en lika stor fara för flygsäkerheten som drograttfylleri utgör för trafiksäkerheten. Regeringen anser därför att luftfartslagstiftningen bör kompletteras med en bestämmelse om nollgräns för narkotika motsvarande bestämmelsen om drograttfylleri i 4 § andra stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

## 21.2.4 Ökade kontrollmöjligheter för polisen

**Regeringens förslag:** En polisman ska ges möjlighet att ta alkoholutandningsprov i form av sällningsprov på den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller som utövar tjänst enligt 6 kap. 20 § luftfartslagen, utan att det föreligger skälig grund för misstanke om brott och även göra ögonundersökning.

**Lufträttsutredningens förslag:** överensstämmer med regeringens förslag, men lämnade inget förslag till lagreglering av ögonundersökning.

**Supplementets förslag:** I supplementet föreslås att lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken ska göras tillämplig också på luftfartens område.

**Remissinstanserna:** har inte närmare kommenterat förslagen i denna del.



Inledningsvis redovisas kort vad som gäller vid olika situationer.

### *Alkoholutandningsprov*

Av 1 § första stycket lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov framgår att ett alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller annat brott på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredningen om brottet. Av andra stycket framgår att alkoholutandningsprovet tas, såvitt nu är av intresse, av polisman. Sedan den 1 juli 2008 får också tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen ta alkoholutandningsprov om misstanken gäller rattfylleribrott. En tjänsteman vid Kustbevakningen får dessutom ta alkoholutandningsprov vid misstanke om sjöfylleri. Provtagning ska ske på ett sätt som inte utsätter den på vilken provet tas för allmän uppmärksamhet och om inte särskilda skäl föranleder något annat ska provet tas i täckt fordon eller inomhus i avskilt rum. Det prov som tas med stöd av 1 § kallas bevisprov, eftersom det kan användas som bevis för alkoholkoncentrationen i utandningsluften i ett brottmål.

Av 2 § första stycket samma lag framgår att ett alkoholutandningsprov även får tas i andra fall än de som avses i 1 § första stycket, dvs. utan att någon brottsmisstanke föreligger. Ett sådant prov kallas för sållningsprov och får tas på förare av motordrivet fordon samt på förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. I prop. 2009/10:76 *En nedre promillegräns för sjöfylleri* föreslås att sållningsprov också ska få tas på den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, om fartyget kan antas vara sådant som avses i 20 kap. 4 § första stycket sjölagen (1994:1009). Av 2 § andra stycket framgår att vissa bestämmelser i 1 § även ska tillämpas vid sållningsprov, vilket innebär att det bl.a. är en polisman som får ta provet. Dessutom anges, enligt förslaget till lydelse i prop. 2009/10:76, att sållningsprov endast får tas på eller i nära anslutning till den plats där personen kontrolleras eller ett ingripande mot honom eller henne sker och att det för proven endast får användas instrument som kan brukas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger ett visst gränsvärde. Bestämmelserna är utformade så att den som utsätts för ett sållningsprov inte ska behöva vidkännas en större integritetskränkning än vad som krävs för att tillgodose syftet med provet. Om ett sållningsprov indikerar alkoholkoncentration kan ett bevisprov tas med stöd av 1 §.

Slutligen anges i 3 § att om den som ska lämna sållningsprov vägrar att medverka, eller på grund av inblandning i trafikolycka inte kan lämna sådant prov, får blodprov tas trots att förutsättningar enligt reglerna i 28 kap. 12 § rättegångsbalken inte föreligger, dvs. utan att det föreligger misstanke om brott.

Blodprovstagning med anledning av misstanke om brott är en form av kroppsbesiktning. Bestämmelser om kroppsbesiktning finns i bl.a. 28 kap. 12 och 13 §§ rättegångsbalken. Blodprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för ett brott på vilket fängelse kan följa för att utröna omständigheter som kan vara av betydelse för utredning om brottet. Huvudregeln är att ett beslut om blodprovstagning ska tas av undersökningsledaren, åklagare eller rätten. En polisman får besluta om blodprov endast om det är fara i dröjsmål. Blodprov får inte tas av någon annan än en läkare eller en legitimerad sjuksköterska.

### *Ögonundersökning*

I samband med att reglerna om drograttfylleri trädde i kraft den 1 juli 1999 infördes också en ny lag (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken. Lagen ger en polisman rätt att ögonundersöka förare av ett motordrivet fordon samt förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott eller annat brott som har begåtts i samband med framförandet av fordonet och på vilket fängelse kan följa. Ögonundersökningen får endast omfatta yttre iakttagelser av ögonens utseende och funktion och används enbart för att fastställa om skäligen misstanke om drogpåverkan föreligger. Som hjälpmedel får en pupillometer, penna eller annat liknande föremål samt en mindre ljuskälla användas. En ögonundersökning genomförs av en polisman, om misstanken gäller rattfylleribrott får även en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen genomföra ögonundersökningen.

Erforderlig brottsmisstanke kan baseras på förarens sätt att framföra sitt fordon, hans eller hennes uppträdande eller på att det annars föreligger omständigheter som tyder på drogpåverkan. Undersökningen ska göras på ett sådant sätt att den undersökte inte blir föremål för allmän uppmärksamhet och om inte särskilda skäl föranleder annat ska undersökningen genomföras i ett täckt fordon eller inomhus i ett avskilt rum. Om polismannens undersökning visar att det finns tecken på narkotikapåverkan och skäligen misstanke om rattfylleri därmed föreligger får, enligt reglerna i 28 kap. 12 § rättegångsbalken, kroppsbesiktning äga rum och blodprov tas.

Om den som är skyldig att genomgå en ögonundersökning vägrar att medverka eller på grund av inblandning i trafikolycka inte kan genomgå sådan undersökning får blodprov tas även om det inte finns förutsättningar för det enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken, dvs. utan att det föreligger skäligen misstanke om brott.

### *Regeringens ställningstagande*

För att de nya skärpta reglerna om luftfartsnykterhet ska få genomslag och bli effektiva föreslår regeringen att en polisman ska ges möjlighet att dels ta alkoholutandningsprov i form av sållningsprov på den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en

uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst enligt 6 kap. 20 § luftfartslagen, utan att det föreligger skälig grund för misstanke om brott, dels göra ögonundersökning på den nyss nämnda personkretsen.

Prop. 2009/10:95

### 21.3 Straff vid överträdelser av vissa EU-bestämmelser

**Regeringens förslag:** Vissa överträdelser av EU-bestämmelser inom området civil luftfart straffbeläggs i luftfartslagen. Det gäller den som utför lufttransport

- utan att ha operativ licens när en sådan krävs,
- med inhyrt luftfartyg utan att hyresavtalet godkänts av behörig flygsäkerhetsmyndighet, eller
- på en flyglinje för vilken allmän trafikplikt gäller, och det sker i strid med villkoren för den allmänna trafikplikten.

**Lufträttsutredningens förslag:** Lufträttsutredningen föreslog att ytterligare överträdelser skulle straffbeläggas, samt namngav tre EU-förordningar i straffbestämmelsen.

**Supplementets förslag:** I supplementet behandlades inte denna fråga särskilt.

**Remissinstanserna:** De remissinstanser som yttrat sig i denna del, *Stockholms tingsrätt*, *Linköpings tingsrätt*, *Åklagarmyndigheten i Malmö* och *Brottsförebyggande rådet*, tillstyrker förslaget. *Luftfartsstyrelsen* påpekar att det finns ett flertal andra EU-förordningar som uppställer krav på medlemsstaterna att fastställa sanktioner eller vidta lämpliga åtgärder vid överträdelser av förordningarna och anser att detta bör utredas.

**Skälen för regeringens förslag:** Som tidigare behandlats (se särskilt avsnitt 6.3.2) finns det en rad EU-förordningar på den civila luftfartens område.

Ibland anges det uttryckligen i förordningarna att medlemsstaterna ska föreskriva sanktioner eller påföljder vid överträdelser av bestämmelserna i rättsakten. Även om begreppet påföljder, som ofta används i svenska översättningar av rättsakterna, skulle kunna antyda att det ställs krav på att det införs straffrättsliga sanktioner mot överträdelser lämnar instrumenten öppet för medlemsstaterna själva att välja vilken typ av sanktion som man vill genomföra bestämmelserna med – administrativa sanktioner eller straffrättsliga påföljder.

Enligt den s.k. lojalitetsprincipen i artikel 10 i EG-fördraget, och som nu har en motsvarighet i artikel 4 i fördraget om Europeiska unionen, har medlemsstaterna en skyldighet att vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att gemenskapsrätten genomförs och efterlevs. EU-domstolen har mot den bakgrunden uttalat att medlemsstaterna har en skyldighet att se till att överträdelser av EU-rätten sanktioneras på motsvarande sätt som överträdelser av nationell rätt av samma art och svårighetsgrad (se mål C-68/88 kommissionen mot Grekland).

De EU-förordningar som finns inom området civil luftfart förskriver ofta att medlemsstaterna ska införa sanktionsbestämmelser för överträdelser av vissa bestämmelser. Sanktionerna ska vara effektiva,

proportionerliga och avskräckande. En sanktion i detta sammanhang behöver inte nödvändigtvis betyda att man gör en överträdelse straffbar. Det finns också ett antal administrativa åtgärder som är tänkbara. Det kan gälla indragningar av tillstånd eller begränsningar av tillstånd eller förelägganden vid vite att upphöra med eller vidta en åtgärd. Ofta är sådana administrativa åtgärder effektivare och mera kännbara för den som drabbas än en straffrättslig påföljd.

Den genomgång av EU-bestämmelserna på luftfartsområdet som Luftrettsutredningen gjorde gav vid handen att det finns några grundläggande bestämmelser som numera återfinns i EU:s lufttrafikförordning [förordning (EG) nr 1008/2008] som eventuellt bör straffsanktioneras. De bestämmelser som bör övervägas gäller den som bedriver lufttrafik utan att ha en operativ licens om sådan är föreskriven (se artikel 3–10 i EU:s lufttrafikförordning), kravet på förhandsgodkännande av inhyring av luftfartyg med eller utan besättning (se artikel 13 i EU:s lufttrafikförordning) samt skyddet av den som efter ett upphandlingsförfarande fått i uppdrag att utföra allmän trafikplikt på en flygsträcka och därvid tillerkänts en ensamrätt för trafiken på sträckan (se artikel 16–18 i EU:s lufttrafikförordning).

Att inneha en operativ licens är grundförutsättningen för att ett EG-lufttrafikföretag ska få agera på EU:s flygmarknad. Genom licensen garanteras att företaget dels är flygsäkert, dels att man har en solid ekonomisk grund att stå på. Den som har en operativ licens utfärdad av behörig myndighet inom EU har också rätt att bedriva flygtrafik mellan vilka punkter som helst inom hela unionen. Undantaget är bara flyglinjer för vilka allmän trafikplikt råder och där trafik bedrivs efter särskilt upphandlingsförfarande. Det är i två situationer som ett lufttrafikföretag kan hamna i en situation där de skulle kunna bedriva flygtrafik utan föreskriven operativ licens. Det är innan den operativa licensen har hunnit beviljas, och det är efter det att en sådan licens har återkallats. Största risken för en överträdelse av bestämmelserna om operativ licens föreligger troligen strax efter det att licensen har återkallats. Då uppkommer en situation där informationen om återkallelsen kanske inte hunnit spridas till alla berörda medlemsstater, och där flygföretagets ekonomi ofta är så prekär att företaget kan lockas att vidta otillåtna åtgärder för att åtminstone tjäna in en mindre summa pengar. I den situationen fungerar inte heller det administrativa hotet om indragning av den operativa licensen, som annars ofta är det effektivaste sanktionshotet mot lufttrafikföretag som inte följer givna regler. Vid sådana förhållanden är det motiverat att införa en straffsanktion för den som utför lufttrafik utan att inneha erforderlig operativ licens.

Det har under senare år blivit mycket vanligt inom flygbranschen att företagen inte äger sina luftfartyg, utan man disponerar dessa med stöd av olika former av leasingavtal. De luftfartyg som ingår i den ordinarie flottan disponeras oftast genom förhållandevis långvariga leasingkontrakt. Vid perioder när efterfrågan på flygtransporter är mycket hög kan ett företag vilja hyra in en eller flera luftfartyg med högre kapacitet än den vanliga flottan, och då för kortare tid. I andra fall förekommer det att flera luftfartyg än planerat måste ställas på marken för kortare tid på grund av akuta reparationsbehov. Då uppkommer ett motsvarande kortvarigt behov hos berört lufttrafikföretag att hyra in reservkapacitet.

Inhyrningar av luftfartyg inom den traditionella flygbranschen kräver olika former av tillstånd och godkännande från flygsäkerhetsmyndigheten. Detta för att det krävs ett antal klarlägganden och prövningar innan det inhyrda luftfartyget tas i bruk. Luftfartyget måste uppfylla flygsäkerhetens krav, det ska vara klarlagt vilken flygsäkerhetsmyndighet som ska utöva tillsynen över det aktuella luftfartyget, det ska säkerställas att personal i lufttrafikföretaget har de certifikat och behörigheter som fordras för att manövrera luftfartyget, samt att kabinpersonalen är utbildad för tjänstgöring ombord på just det aktuella luftfartyget. Lufttrafikföretagets operativa licens ska också omfatta trafik med det aktuella luftfartyget. I akuta situationer kan ett lufttrafikföretag frestas att snabbt sätta in det luftfartyg man lyckats hyra in tillfälligt och då inte iaktta de ovan redovisade kraven på förhandsgodkännande. I många lägen är olika administrativa åtgärder de effektivaste åtgärderna för att förmå ett företag att hålla sig till bestämmelserna, men ibland uppkommer situationer där en straffsanktion framstår som motiverad. Som exempel kan nämnas ett företag som internt har förningar om att deras ekonomiska situation är sådan att en indragning av den operativa licensen kan förväntas inom några månader om inte den ekonomiska situationen snabbt förbättras. I sådant läge får olika former av administrativa hot inte samma verkan som för ett normalt fungerande flygbolag. Regeringen föreslår därför att det införs ett straffansvar för den som inte inhämtar erforderligt förhandsgodkännande vid leasing-situationer, jämför artikel 13 i förordning (EG) nr 1008/2008.

Medlemsstaterna kan upphandla flygtrafik på linjer där inget lufttrafikföretag är villigt att bedriva flygtrafik på kommersiella villkor. Bestämmelser om s.k. allmän trafikplikt finns i artiklarna 16–18 i förordning (EG) nr 1008/2008. När upphandling har skett ska berört lufttrafikföretag ha ensamrätt att bedriva den reguljära flygtrafiken på linjen. Ensamrätten följer av bestämmelserna i EU-förordningen. Den som i anbuds-förfarandet lägger ett bud ska kunna utgå från att den reguljära flygtrafiken skyddas av en ensamrätt. Dyker det då upp en annan aktör, exempelvis vid högtrafik, och erbjuder allmänheten en konkurrerande trafik är det inte säkert att man kan ingripa mot denna aktör på ett effektivt sätt med stöd av administrativa åtgärder. Denna aktör kan ju ha sitt hemvist och sin operativa licens utfärdad i en annan stat i EU eller i ett land med vilket EU slutit särskilda luftfartsavtal med, och det finns inte alltid effektiva sätt att fullfölja ett administrativt ingripande mot denna aktör. Därför behövs en straffbestämmelse som träffar den som i strid med villkoren för den allmänna trafikplikten utövar trafik.

Av vad som ovan sagts om lojalitetsprincipen följer att straffen för de överträdelse som nu bör kriminaliseras bör motsvara dem som gäller överträdelse av nationella regler av samma slag. Sådana överträdelse som nyss nämnts torde till sin art och svårhetsgrad motsvara de gärningar som omfattas av straffbestämmelsen i nuvarande 13 kap. 2 § luftfarts-lagen. För dessa brott är påföljden böter eller fängelse i högst sex månader. Således bör motsvarande straff gälla för överträdelse av de nyss nämnda EU-bestämmelserna.

En annan fråga är hur de aktuella straffbestämmelserna lagtekniskt ska utformas. I Lufträttsutredningens förslag och i supplementet lämnades förslag som direkt angav vissa överträdelse av bestämmelser i tre

särskilt angivna förordningar. Det gällde de tre EU-förordningar som bildade det s.k. tredje luftfartspaketet, dvs. rådets förordningar (EEG) nr 2407/1992, 2408/1992 och 2409/1992. Dessa förordningar har nu reviderats och förts samman till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen. Den nya förordningen trädde i kraft den 1 november 2008. Regeringen föreslår därför att straffbestämmelsen justeras så att den hänvisar till motsvarande bestämmelser i den nya förordningen. Dessutom föreslås att överträdelser av bestämmelser rörande prissättning som ingick i Lufträttsutredningens förslag men som inte förts in i den nya EU-förordningen inte tas med i straffbestämmelsen. Lufträttsutredningen föreslog också straffansvar för den som utför en lufttransport utan att inneha föreskrivna försäkringar. Här konstaterar regeringen att den frågan redan varit uppe för bedömning i två lagstiftningsärenden, och därvid har regeringen gjort den bedömningen att befintliga administrativa sanktioner är tillräckliga (se prop. 2002/03:18 s. 62 och prop. 2006/07:3 s. 37). Några skäl att nu inta en annan ståndpunkt föreligger inte.

Lufträttsutredningen föreslog också straff för den som utövar lufttrafik i strid mot föreskrifter eller villkor som meddelats i enlighet med artikel 8 och 9 i förordning (EEG) nr 2408/92, vilka huvudsakligen motsvaras i dag av artiklarna 19 och 20 i förordning (EG) 1008/2008. De aktuella artiklarna reglerar fördelning av lufttrafik mellan närliggande flygplatser samt begränsningar av utövandet av trafikrättigheter vid allvarliga miljöproblem. Här är det frågor där administrativa åtgärder, exempelvis vitesförelägganden, framstår som de lämpligaste åtgärderna. Regeringen lägger därför inget förslag om kriminalisering i dessa fall.

## 21.4 Oreglerliga passagerare

**Regeringens förslag:** Den passagerare som inte rättar sig efter vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

**Lufträttsutredningens förslag:** Utredningen föreslog att det skulle införas i brottsbalken en lindrigare grad av brottet luftfartssabotage, som skulle få benämningen *hot mot luftfartygs säkerhet*.

**Supplementets förslag:** I supplementet behandlas inte denna fråga.

**Remissinstanserna:** Åklagarmyndigheten i Malmö finner att det förefaller ändamålsenligt med att införa en mildare form av luftfartssabotage, men tycker inte att förslaget är tillräckligt långtgående. Man vill också att stadgandet i 5 kap. 3 § första stycket att passagerare ska rätta sig efter vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord ska vara straffsanktionerat, även i fall när en omedelbar fara för säkerheten inte kan påvisas. Lämpligt straff torde vara böter. Dåvarande *Lufifartsverket* ifrågasätter om problemet med oreglerliga passagerare egentligen får någon straffrättslig lösning genom utredningens förslag, och föreslår en liknande lösning som den som Åklagarmyndigheten i Malmö fört fram. *Scandinavian Airlines System, SAS*, anser att det bör införas en bestämmelser som straffbelägger överträdelser av ordningsföreskrifter

ombord när föreskrifterna har betydelse för flygsäkerheten. *Tjänstemannaförbundet HTF* är också positivt. *Stockholms tingsrätt* avstyrker förslaget att tillskapa ett mindre allvarligt brott. Det är tillräckligt med kapningsbrottet i 13 kap. 5 a § brottsbalken jämte luftfartslagens straffbestämmelser.

**Skälen för regeringens förslag:** Under senare år har flygföretag – såväl nationellt som internationellt – fått ökade problem med vad som brukar kallas oreggerliga passagerare (eng. *unruly passengers* eller *disruptive passengers*) ombord på sina luftfartyg. I begreppet oreggerliga passagerare innefattas en rad olika beteenden, såsom att en passagerare inte följer flygbesättningens instruktioner, att en passagerare bryter mot ett rökförbud eller ett krav på att ha säkerhetsbälte på sig eller att en passagerare verbalt eller fysiskt angriper andra passagerare eller flygbesättningen. Sådana passagerare kan i vissa fall utgöra en allvarlig fara för flygsäkerheten och luftfartsskyddet. Den oreggerliga passageraren kan genom sitt beteende dra till sig så mycket av kabinpersonalens uppmärksamhet att andra incidenter inte observeras eller kan hanteras på ett snabbt och bra sätt, och därigenom föranleda ett tillbud eller en olycka. En oreggerlig passagerare kan också oroa omgivande medpassagerare så att dessa agerar på ett mindre lämpligt sätt. Det finns alltid ett antal passagerare ombord på ett plan i regelbunden trafik som lider av en mer eller mindre uttalad flygrädsla, vilket lätt bidrar till att panik kan utbryta kring en oreggerlig passagerare.

Ur straffrättslig synvinkel finns det två stadganden som är av särskilt intresse; 13 kap. 5 a § brottsbalken om kapning samt sjö- eller luftfartssabotage och 13 kap. 3 § andra stycket den nuvarande luftfartslagen (jämförd med 5 kap. 3 § den nuvarande luftfartslagen).

Enligt 13 kap. 5 a § andra stycket brottsbalken döms – när det inte är fråga om kapning enligt paragrafens första stycke – för luftfartssabotage den som förstör eller allvarligt skadar ett luftfartyg i trafik, eller vidtar en åtgärd som är ägnad att framkalla fara för ett luftfartygs säkerhet under flygning. Straffet är fängelse i högst fyra år eller, om brottet är grovt, i lägst två år och högst tio år eller på livstid.

Det finns även ett straffstadgande i den nuvarande luftfartslagen som är av intresse när det gäller oreggerliga passagerare. Enligt 5 kap. 3 § första stycket andra punkten den nuvarande luftfartslagen ska passagerarna rätta sig efter vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord. Denna bestämmelse är inte specifikt uppräknad i brottskatalogerna i 13 kap. 2 § och 3 § första stycket den nuvarande luftfartslagen. Enligt 13 kap. 3 § 4 den nuvarande luftfartslagen döms emellertid också den som i andra fall än som anges 1 § (tjänstgöring under påverkan av alkoholhaltiga drycker) och 2 § försummar någon skyldighet enligt 1–6 eller 8 kap. till böter.

Det är alltså redan i dag straffbart att inte rätta sig efter vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord. Detta ska gälla även framöver. Straffet är dock i dag bara böter. Samliga remissinstanser som uttalat sig i saken är överens om att det behövs en kraftfullare reaktion än den som står till buds enligt dagens ordning. Problemen med oreggerliga passagerare är inte vanliga, men blir lätt allvarliga när de väl inträffar, och då kan enbart en bötespåföljd framstå som alltför lindrig i förhållande till brottets allvar. Regeringen finner därför att passagerare

som inte rättar sig efter vad befälhavaren bestämmer ombord också ska riskera fängelse i högst sex månader.

I sammanhanget kan anmärkas att en oregerlig passagerare som genom sitt beteende tvingar fram en nödlandning för att tas av planet, ofta kan drabbas av skadeståndsanspråk för de kostnader som flygbolaget åsamkats av en sådan nödlandning. Ibland är dock hotet om skadestånd inte ett tillräckligt remedium för att avhålla en oregerlig passagerare från att uppföra sig på ett olämpligt sätt.

## 21.5 Vårdslöshet i flygtrafik

**Regeringens förslag:** Ett nytt brott, *vårdslöshet i flygtrafik*, med böter eller fängelse i högst två år i straffskalan införs i den nya luftfartslagen för den som uppsåtligt eller av grov oaktsamhet manövrerar ett luftfartyg på ett sådant sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara.

**Lufträttsutredningens förslag:** Det nya brottet vårdslöshet i flygtrafik återfinns i utredningens förslag, som också innehöll ett antal blankettstraffstadganden.

**Supplementets förslag:** överensstämmer i stort med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Riksåklagaren* anser att den föreslagna lydelsen av det nya brottet vårdslöshet i lufttrafik är oklar och vill att lagtexten ses över. *Luftfartsstyrelsen* föreslår att brottet delas upp i två grader, vårdslöshet i flygtrafik respektive grov vårdslöshet i flygtrafik.

*Luftfartsverket* har påpekat att nuvarande 13 kap. 2 § 12 synes ha försvunnit i hanteringen. Den bestämmelsen kriminaliserar underlåtenhet att följa trafikföreskrifter som har meddelats med stöd av 8 kap. 1 eller 2 §, bl.a. flygledares instruktioner till befälhavaren på ett luftfartyg, och är själva grunden till resonemanget om flygkontrolltjänst som myndighetsutövning.

*Luftfartsstyrelsen* påtalar att punkt 11 i 13 kap. 4 § anknyter till 5 kap. 10 § luftfartslagen som säger att man inte får tjänstgöra ombord på ett luftfartyg om man på grund av sjukdom, uttrötning, påverkan av alkoholhaltiga drycker eller andra medel inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt. I 6 kap. 20 § görs en hänvisning som innebär att samma regel ska gälla för flygledare och flygtekniker. Dessa yrkesgrupper bör också omfattas av straffbudet och detta bör klargöras i straffbestämmelsen.

**Skälen för regeringens förslag:** I dag fastställs trafikregler för luftfarten i Sverige av regeringen på förslag av Transportstyrelsen. Trafikreglerna ska i huvudsak utformas i enlighet med de internationella trafikreglerna, dvs. bilaga 2 till Chicagokonventionen med däri gjorda ändringar. Utöver trafikreglerna finns ett stort antal bestämmelser som gäller hur man flyger och vad man inte får göra från luftfartyg. Många kompletterande bestämmelser läggs fast på myndighetsnivå. Bestämmelser om straff för den som inte följer trafikreglerna finns i nuvarande 13 kap. 2 § 12. Påföljden är böter eller fängelse i högst sex månader. Om en gärning skett av ringa oaktsamhet ska den inte föranleda ansvar. För gärning som är belagd med straff enligt brottsbalken ska inte dömas till ansvar enligt luftfartslagen.



Lufträttsutredningen föreslog *dels* att rätten att besluta om trafikregler skulle kunna läggas över på dåvarande Luftfartsverket, i dag Transportstyrelsen, *dels* att överträdelse som borde kunna följas av frihetsstraff skulle beskrivas i luftfartslagen. Vid en genomgång av dåvarande myndighetsföreskrifter fann utredningen att det endast fanns en bestämmelse som borde kunna följas av frihetsstraff, och gällde bestämmelsen att ett luftfartyg ”inte får manövreras på ett så vårdslöst eller hänsynslöst sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara”. Detta är grunden för utredningens förslag till en ny straffbestämmelse i luftfartslagen, som betecknades ”*vårdslöshet i flygtrafik*” och som motsvarar dagens kriminalisering.

Liknande bestämmelser finns för vägtrafiken i 1 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, och för sjöfarten i 20 kap. 2 § sjölagen (1994:1009).

Lufträttsutredningens förslag lämnades delvis för att motverka s.k. blankettstraffstadganden. Efter utredningens förslag lämnades har Högsta domstolen klarlagt användandet av blankettstraffstadganden. Högsta domstolen har i rättsfallet NJA 2005 s. 33 slagit fast att 8 kap. 7 § andra stycket regeringsformen inte tillåter att förvaltningsmyndigheter och kommuner fyller ut blankettstraffstadganden med fängelse i straffskalan på ett sådant sätt att den gärning som härigenom straffbeläggs anges helt eller i det väsentliga i deras föreskrifter.

Grövre överträdelse av trafikregler kan enligt nuvarande luftfartslag medföra fängelse i högst sex månader. Detta kan ske även efter nämnda utslag av Högsta domstolen, eftersom regeringen fastställer trafikreglerna. Om nu fastställandet av dessa regler läggs på myndighetsnivå – vilket är rimligt eftersom regeringen som politiskt organ saknar närmare kunskaper om reglering av flygtrafiken och även av andra skäl bör ägna sig åt andra uppgifter – så kan grövre överträdelse av regelverket inte medföra fängelse om inte ett särskilt brott beskrivs i lagen. För att inte den nya lagstiftningen ska medföra en strafflindring bör sålunda ett särskilt brott, *vårdslöshet i flygtrafik*, införas. Behovet av kriminaliseringen som sådan kvarstår.

Den som bryter mot en trafikregel utan att detta brott medför någon fara för liv eller egendom ska normalt bara riskera en påföljd för brott mot just den trafikregeln. Det kan exemplifieras med att någon flyger några meter för lågt i förhållande till vad man sagt från flygtrafiktjänsten och vädret är klart och flygningen går att genomföra visuellt, och inga andra luftfartyg finns i aktuellt luftrum, att man flyger på ett sätt som inte allvarligt strider mot villkoren för ett restriktionsområde, genom att man flyger 100 meter för lågt över området utifrån vad som gäller för restriktionsområdet, och liknande.

Skulle den som manövrerar ett luftfartyg däremot göra sig skyldig till en allvarlig överträdelse av en bestämmelse, exempelvis genom ett hänsynslöst flygande med störtdykningar, alltför låg flyghöjd över marken och liknande som framkallar ökade risker för olyckor och tillbud såväl bland dem i luftfartyget som bland dem som befinner sig på marknivå bör ansvar för vårdslöshet i flygtrafik kunna komma i fråga. Avgörande ska vara om agerandet innebär en konkret fara för skada på liv eller egendom, antingen ombord på luftfartyget eller i dess omgivning.

När det gäller avgränsningen av vad som ska vara straffbart vid vårdslöshet i flygtrafik måste bestämmelsen utformas på ett sätt som inte kommer i konflikt med vad som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG om rapportering av händelser inom civil luftfart (EUT L 167, 4.7.2003, s. 23, Celex 32003L0042). Med händelser avses ”driftsavbrott, defekt, fel eller annan onormal omständighet som har eller kan ha inverkat på flygsäkerheten men inte har lett till haverier eller allvarliga tillbud” som omfattas av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. Sådana mindre allvarliga incidenter ska rapporteras in till säkerhetsmyndigheten för att där lagras i datasystem som är tillgängliga för alla säkerhetsmyndigheter i EU i syfte att om möjligt hitta svagheter i konstruktioner, utbildningar, rutiner m.m. innan dessa har lett till ett allvarligt haveri. Många av dessa händelser består i beteenden som kanske kan betecknas som oaktsamma i vissa sammanhang, men man vill ändå att ansvariga piloter och andra rapporterar dessa. I artikel 8.3 i direktivet föreskrivs följande: ”Utan att det påverkar tillämpningen av tillämpliga straffrättsliga bestämmelser, skall medlemsstaterna avstå från att inleda rättsliga förfaranden rörande oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelse som de får kännedom om endast på grund av att de rapporterats inom ramen för det nationella systemet för obligatorisk rapportering av händelser, utom i de fall det rör sig om grov oaktsamhet.” Detta medför att endast den som varit grovt oaktsam bör kunna omfattas av ansvar enligt straffbestämmelsen om vårdslöshet i flygtrafik. (Rapportering av händelser inom civil luftfart behandlas mera ingående i prop. 2006/07:110.)

Enligt Lufträttsutredningens förslag skulle brottet ha en straffskala omfattande böter eller fängelse i högst två år. Utredningen föreslog ingen uppdelning i normalbrott och grovt brott. Regeringen föreslår liksom utredningen en strängare straffskala med ett maximistraff på fängelse i två år. Dagens straffskala är inte tillräcklig för att återspegla hur allvarligt brottet är. Den är dessutom mildare än motsvarande brott i väg och sjötrafiken. Regeringen föreslår vidare en indelning av brottet i två grader på motsvarande sätt som gäller för väg- och sjötrafiken. Det grova brottet bör utformas med förebild i sjölagen. När det gäller frågan om vilka brott som ska falla inom ramarna för ”vanlig” vårdslöshet i flygtrafik och vilka som ska betecknas som ”grova”, måste det göras en helhetsbedömning i varje enskilt fall, se också författningskommentaren till 13 kap. 1 §.

**Regeringens förslag:** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

– den som framför ett luftfartyg som regeringen av miljöskäl bestämt inte ska få användas i Sverige,

– den som utan tillstånd tillverkar luftfartyg eller tillbehör och reservdelar till dem, eller utför underhålls-, reparations- och ändringsarbeten på luftfartyg, tillbehör eller reservdelar.

I ett fall som i dag kan medföra böter eller fängelse i högst sex månader begränsas straffbarheten till att enbart ha böter i straffskalan. Det gäller den som bryter mot 5 kap. 2 § genom att inte se till att ett luftfartyg är bemannat på föreskrivet sätt.

**Lufträttsutredningens förslag:** Lufträttsutredningen har föreslagit att ett antal gärningar, bl.a. dem som nämns ovan i de två första strecksatserna, skulle få böter eller fängelse i högst sex månader i straffskalan. I de delar som regeringen tar med i detta lagförslag överensstämmer utredningens förslag – med vissa redaktionella ändringar – med regeringens förslag.

**Supplementets förslag:** I supplementet behandlas inte dessa frågor särskilt.

**Remissinstanserna:** har inte närmare kommenterat detta.

**Skälen för regeringens förslag:** Inledningsvis ska anmärkas att Lufträttsutredningen inte närmare kommenterat sitt förslag i denna del. Det ska också poängteras att ingen remissinstans ifrågasatt förslagen till straffskärpning i dessa fall.

Inom EU har man sedan lång tid fasat ut och förbjudit användningen av äldre bullriga luftfartyg. Ofta gäller beträffande luftfartyg ett samband mellan buller och utsläpp av skadliga ämnen. Ju bullrigare motorer, desto högre utsläpp av skadliga ämnen. Gällande EU-direktiv återfinns i kodifierad version i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG. Detta s.k. bullerdirektiv är sedan länge genomfört i Sverige genom föreskrifter som meddelats på myndighetsnivå.

Svenska flygföretag torde inte kunna erhålla nödvändiga luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis för sådana äldre bullriga luftfartyg. (Undantag kan göras för s.k. historiska flygningar). Den svensk som ändå skulle flyga med ett luftfartyg som är förbjudet ur miljösynpunkt gör sig skyldig till brott mot 13 kap. 4 § 6 och riskerar böter eller fängelse i högst sex månader. Utfasade luftfartyg som inte längre får förekomma i EU:s luftrum används dock fortfarande i länder utanför unionen, även i geografiskt närliggande länder. I dag kan således den som framför ett luftfartyg som har luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis som utfärdats i annat land utanför EU men som av miljöskäl inte får användas i Sverige bara dömas till böter. Denna diskrepans i straffskalan bör rättas till så att även för nu aktuell gärning kan dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Det ställs upp hårda krav på tillsyn och godkännande av fabriker och verkstäder som tillverkar luftfartyg, reservdelar och tillbehör. Sådana krav finns såväl i nationell lagstiftning som i EU-rätten. Att använda sig av s.k. piratdelar och liknande vid reparation av ett luftfartyg kan få

ödesdigra konsekvenser om den aktuella delen inte uppfyller den hållfasthet eller de egenskaper som brukaren har rätt att förvänta sig. Det är avsevärda krafter och slitningar som materielen i ett luftfartyg utsätts för under flygningar, och materielen måste hålla för dessa. Godkända reservdelar och liknande har testats och utsatts för ingående prov innan de godkänts. De har därigenom också ofta blivit förhållandevis dyra. I tider med pressad ekonomi för flygföretagen m.fl. kan mindre seriösa personer och företag lockas att ändå erbjuda material m.m. som inte uppfyller de hårt ställda kraven. Gällande straffbestämmelse tillkom i en tid med helt andra ekonomiska villkor för flygbranschen. Regeringen anser därför att enbart en bötespåföljd i förhållande till brottets allvar inte längre framstår som en tillräckligt ingripande påföljd. Regeringen föreslår därför att även fängelse i högst sex månader bör ingå i straffskalan.

Den som inte ser till att ett luftfartyg är bemannat på föreskrivet sätt kan i dag dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Eftersom regler om bemanning till stor del kan komma att meddelas på myndighetsnivå, bör endast böter förekomma i straffskalan.

## 21.7 Anpassning av s.k. blankettstraffstadganden

**Regeringens förslag:** Ansvarsbestämmelserna i den nuvarande luftfartslagen justeras så att, i den nya lagen, endast överträdelse av bestämmelser i lag, i föreskrifter som meddelats av regeringen eller i EU-förordningar straffbeläggs med fängelse. Övriga överträdelse får böter i straffskalan.

**Lufträttsutredningens förslag:** Utredningen behandlade inte frågorna mera ingående.

**Supplementets förslag:** överensstämmer med regeringens förslag, bortsett från frågan om konkurrens mellan straff och vite.

**Remissinstanserna:** har inte närmare kommenterat detta.

**Skälen för regeringens förslag:** Luftfartslagen innehåller en rad bemyndiganden till regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, annan myndighet att meddela föreskrifter i olika frågor. Nuvarande 13 kap. 2 § luftfartslagen, liksom motsvarande bestämmelse i utredningens lagförslag, innehåller straffstadganden av innebörd att den som bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av ett sådant normgivningsbemyndigande döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

De nämnda ansvarsbestämmelserna är s.k. blankettstraffstadganden enligt vilka förutsättningarna för straffbarhet inte anges i själva lagen utan i föreskrifter på en lägre konstitutionell nivå. Som nämnts i avsnitt 21.5 har Högsta domstolen i rättsfallet NJA 2005 s. 33 slagit fast att 8 kap. 7 § andra stycket regeringsformen inte tillåter att förvaltningsmyndigheter och kommuner fyller ut blankettstraffstadganden med fängelse i straffskalan på ett sådant sätt att den gärning som härigenom straffbeläggs anges helt eller i det väsentliga i deras föreskrifter.

Mot denna bakgrund och med hänsyn till att en straffskala med enbart böter får anses otillräcklig för överträdelse av myndighetsföreskrifter bör blankettstraffstadgandena i luftfartslagen ändras så att överträdelse

av föreskrifter meddelade av regeringen straffbeläggs med fängelse. Här kan tilläggas att straffsanktioner i form av fängelse också kan förekomma vid överträdelse av EU-förordningar, som i detta sammanhang är att likställa med svensk lag (jfr NJA 2007 s. 227).

Prop. 2009/10:95

### *Konkurrens mellan straff och vite*

För att klargöra förhållandet mellan vite och straff avseende samma gärning föreslår regeringen att det införs en särskild regel med innebörden att ansvar inte ska dömas ut om gärningen utgör överträdelse av ett föreläggande eller förbud som förenats med vite.

## 21.8 Brottsom berör utländska luftfartyg som används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd

**Regeringens förslag:** Den som utövar luftfartsverksamhet ombord på ett utländskt luftfartyg som används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd och därvid begår ett brott mot bestämmelser i luftfartslagen ska liksom i dag kunna åtalas vid svensk domstol.

**Lufträttsutredningen:** har inte behandlat denna fråga närmare.

**Supplementet** har inte heller behandlat denna fråga.

**Remissinstanserna:** har inte yttrat sig i denna del.

**Skälen för regeringens förslag:** I prop. 1984/85:212 om ändring i luftfartslagen m.m., s. 82–85, lämnades ett förslag till nuvarande 13 kap. 5 § andra stycket, varigenom det gavs en möjlighet att här i landet väcka åtal och döma den som brutit mot vissa bestämmelser på luftfartens område vid luftfartsverksamhet ombord på ett utländskt luftfartyg som används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd.

Det har sedan länge varit vanligt förekommande att flygbolag hyr in sina luftfartyg från ägare i andra länder. Dessa ägare är inte alltid flygbolag, utan kan vara banker, pensionsinstitut och liknande. Ett sådant luftfartyg har i princip utländsk nationalitet och står inte under tillsyn av svenska luftfartsmyndigheter. Denna situation är inte typisk för Sverige, utan förekommer världen över. Därför har man inom ICAO antagit ett tillägg till Chicagokonventionen, artikel 83 a (på engelska 83 bis). Detta tillägg öppnar en möjlighet för anslutna stater att träffa överenskommelser om övertagande av tillsynsansvaret från ägarens hemland till det land där flygbolaget som använder luftfartyget är registrerat. Sverige har ratificerat artikel 83 a. Ett nu aktuellt luftfartyg är som regel målat i flygbolagets färger, det bemannas av det svenska bolaget och flyger som regel på sträckor som har anknytning till Sverige. I prop. 1984/85:212 sades bl.a. följande beträffande utvidgningen av svensk straffrätt.

Bestämmelser om tillämpligheten av svensk strafflag finns i 2 kap. BrB. I 2 § tas upp huvudreglerna om den svenska kompetensen i fråga om brott, som begåtts utom riket. För sådant skall sålunda dömas efter svensk lag och vid svensk domstol om brottet har begåtts av svensk medborgare eller av utlänning med hemvist i Sverige, av utlänning utan hemvist i Sverige som efter brottet har blivit svensk medborgare eller fått hemvist här eller som är dansk, finsk, isländsk eller norsk medborgare och finns här eller av annan

utlänning som finns här i riket och det på brottet kan följa fängelse i mer än sex månader. Generellt gäller att gärningsmannen inte får dömas om gärningen är straffri på gärningsorten eller om den har begåtts inom område som inte tillhör någon stat och enligt svensk lag svårare straff än böter inte kan följa på gärningen. Påföljden får inte vara strängare än det svåraste straffet som är stadgat för brottet enligt lagen på gärningsorten.

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

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

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

Om den brottslige är utländsk medborgare kan också dömas efter svensk lag om brottet förövats mot Sverige (2 kap. 3 § 3 BrB). De nu aktuella gärningarna torde dock inte generellt anses vara sådana brott. En möjlighet måste därför skapas för lagföring enligt svensk lag vid svensk domstol i dessa fall. Detta kan i linje med vad utredningen föreslår ske genom en utvidgning av de jurisdiktionsregler som gäller enligt 2 kap. BrB. En bestämmelse härom bör utformas i enlighet med de principer som tidigare har valts vid specialstraffrättslig reglering inom ämnet (se bl.a. 14 § lagen (1966:314) om kontinentalsockeln och 5 § lagen (1982:963) om rymdverksamhet). Bestämmelsen bör tas in i anslutning till straffbestämmelserna i 13 kap. LL.

*Lagrådet* har observerat att delar av vad som i dag regleras i 13 kap. 5 § andra stycket den nuvarande luftfartslagen inte har fått något motsvarighet i förslaget till ny luftfartslag, och framfört att frågan bör uppmärksammas under det fortsatta lagstiftningsarbetet. Med anledning därav har en närmare analys av frågan gjorts, och regeringen kan konstatera att vad som gäller i dag också bör gälla framdeles. Att frågan inte kommenterats närmare av Lufträttsutredningen tyder närmast på att det skett ett förbiseende. Regeringen föreslår därför att en bestämmelse som motsvarar 13 kap. 5 § andra stycket den nuvarande luftfartslagen tas in som 13 kap. 11 § i den nya lagen.

Enligt Lufrättsutredningens mening hade de förslag som lades fram i betänkandet ingen betydelse för den kommunala självstyrelsen eller några beaktansvärda regionalpolitiska konsekvenser. Den lagstiftning som utredningsuppdraget rörde och de förslag till ändringar som föreslogs var enligt kommitténs mening jämställdhetspolitiskt neutrala. Förslagen var inte heller av det slaget att de hade någon betydelse för de integrationspolitiska målen. Regeringen har ingen annan uppfattning.

Förslagen kan få några smärre konsekvenser för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet genom förslaget om justerade straffbestämmelser.

I fråga om kostnadskonsekvenserna av förslagen kan följande anföras. Förslagen i denna proposition torde inte få några konsekvenser för statsbudgeten.

Förändringarna i överklagandebestämmelserna kommer att medföra en ökning av antalet lufrättsliga ärenden i allmänna förvaltningsdomstolar. Antalet ärenden i reala tal kan dock beräknas bli så pass få att det inte i detta sammanhang går att ange någon märkbar effekt.

I förslaget till lag om lufttransporter finns bestämmelser som innebär att Konsumentverket tillförs tillsynsuppgifter i fråga om Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG och förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet (se avsnitt 13.2 och 13.3). Dessa uppgifter kan inte väntas leda till annat än marginella kostnadsökningar. Det tillhör redan verkets uppdrag att i olika avseenden utöva tillsyn över resebranschen, bl.a. enligt bestämmelser i nuvarande 9 kap. luftfartslagen. Verket har även ett särskilt ansvar för handikappfrågor inom sitt verksamhetsområde. De nya uppgifter bör utan beaktansvärda svårigheter kunna inordnas i den tillsynsverksamhet som redan bedrivs. Eventuellt uppkommande kostnadsökningar ska finansieras inom ramen för befintliga anslag.

För Transportstyrelsens räkning kan vissa tillsynsuppgifter få en något ändrad omfattning. Förslaget kan dock inte antas medföra några kostnadsökningar som inte kan finansieras inom befintliga ramar.

Förslaget om konkurrensutsättning av den lokala flygtrafiktjänsten kan på sikt medföra vissa kostnadsbesparingar för de berörda flygplatserna. Det saknas emellertid underlag för några säkra prognoser i denna fråga. Regeringen kan i dag inte heller överblicka vilka eventuella personella konsekvenser som möjligheten att upphandla flygtrafikledningstjänster från annan än Luftfartsverket kan medföra. Konsekvenserna för företag och andra som vill tillhandahålla flygtrafikledningstjänst vid sidan av Luftfartsverket framgår till viss del av författningskommentaren till 6 kap. 13 § förslaget till ny luftfartslag.

## 23 Författningskommentar

### 23.1 Förslaget till luftfartslag

#### 1 kap. Inledande bestämmelser

##### Lagens tillämpningsområde

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

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

I *första stycket*, som motsvarar nuvarande 1 kap. 1 § den nuvarande luftfartslagen, finns den grundläggande bestämmelsen om rätt att utöva luftfart inom svenskt område. Sverige har i princip suveränitet över sitt territorium. Genom olika internationella avtal – främst Chicagokonventionen – har Sverige emellertid förbundit sig att i viss utsträckning tillåta utländska luftfartyg att flyga inom svenskt område. Sveriges möjlighet att självständigt lagstifta på lufträttens område har på senare år också begränsats genom vårt medlemskap i EU. Detta har skett genom att det av lagtexten framgår att det finns EU-förordningar som gäller vid sidan av lagen och som har företräde framför nationell rätt.

Liksom enligt den nuvarande ordningen framgår det att Sverige har rätt att inskränka luftfarten så att andra intressen inte blir kränkta. Sådana inskränkningar kan ske även genom författningar som inte hör till luft-rätten.

I *andra stycket*, som motsvarar delar av 1 kap. 4 § den nuvarande luftfartslagen, finns bestämmelser om lagens tillämplighet i rummet. Luftfartslagen ska tillämpas på svenska luftfartyg även när de är utanför svenskt område. Detta stycke går tillbaka på Chicagokonventionen, enligt vilken det land där ett luftfartyg är registrerat ska se till att luftfartyget och dess besättning uppfyller vissa villkor, oavsett var luftfartyget befinner sig. Om ett svenskt luftfartyg befinner sig inom ett annat lands område har dock lagen i det landet företräde. Det kan då bli fråga om lagkonflikter av både offentlighetsrättslig och privaträttslig art. När det gäller offentlighetsrättsliga bestämmelser såsom säkerhetsföreskrifter bör reglerna kunna komplettera varandra om de är förenliga.

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

1. 3–5 kap.,
2. 8 kap. 1 och 4–6 §§,
3. föreskrifter som meddelats med stöd av bestämmelser som anges i 1 eller 2,
4. 12 kap. 1 och 3 §§ när det gäller tillsyn över bestämmelser som anges i 1–3,

samt



I denna paragraf, som delvis har sin motsvarighet i 13 kap. 5 § andra stycket den nuvarande luftfartslagen och delvis saknar motsvarighet i den nuvarande lagstiftningen, finns bestämmelser om lagens tillämplighet i rummet vad avser utländska luftfartyg när sådana används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd. Om det är förenligt med den främmande lag som är tillämplig ska angivna bestämmelser i lagen tillämpas även vid luftfart utomlands. Kravet på att ett luftfartyg ska användas inom ramen för ett svenskt drifttillstånd innebär att luftfartyget ska vara införd i det av den svenska luftfartsmyndighetens utfärdade drifttillståndet, vilket i sin tur innebär att bestämmelsen endast kan bli tillämplig vid inhyring av luftfartyg utan besättning, s.k. dry lease. (Vid s.k. wet lease opereras luftfartyget inom ramen för det uthyrande flygbolagets drifttillstånd och den stat som utfärdat detta drifttillstånd svarar för den flygsäkerhetsmässiga tillsynen.)

Beträffande straffbestämmelserna i 13 kap. som det hänvisas till i punkten 5, och som ska läsas tillsammans med 13 kap. 11 §, begränsas straffbarheten i förhållande till gällande rätt genom att bara omfatta de paragrafer som räknas upp. I den nuvarande luftfartslagen omfattas alla gärningar som är belagda med straff enligt lagen eller med stöd därav utfärdade föreskrifter. Nytt i förhållande till gällande rätt är att den nya paragrafen med straff för vissa brott mot EU-bestämmelser i 13 kap. 5 § i detta lagförslag även ska gälla för utländska luftfartyg som används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd. Se vidare avsnitt 5.5.

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

Bestämmelsen är ny. Av den följer att svenska myndigheter och företag ska tillämpa EU-rätten även i förhållande till länder utanför EU, när detta framgår av avtal som slutits på unionsnivå, exempelvis EES-avtalet och avtalet med Schweiziska edsförbundet. Bestämmelsen har huvudsakligen utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

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

Bestämmelsen saknar motsvarighet i gällande luftfartslag, och är endast en erinran om att civilrättsliga bestämmelser på luftfartsområdet finns i en annan lag.

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

Luftfartslagen gäller civil luftfart. För övrig luftfart, dvs. militär luftfart och luftfart som utförs för statsändamål gäller endast de bestämmelser som anges i 14 kap. Som framgår av avsnitt 5.3 har en arbetsgrupp inom

Regeringskansliet tagit fram förslag till en uppdatering av reglerna kring statsluftfarten (Ds 2009:56 *Statsluftfarten*).

Med denna paragraf och med hänsyn till hur förslaget till ny luftfartslag är uppbyggt behöver begreppet ”civil luftfart” inte användas i lagen utan det kan räcka med ”luftfart”. Därmed anpassas lagförslaget till en kommentar som *Lagrådet* gjort till 1 kap. 6 §.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

### **Luftfart inom svenskt område**

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

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

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

I denna paragraf regleras frågan vilka luftfartyg som får användas vid luftfart inom svenskt område.

Enligt *första stycket*, som motsvarar ungefär 1 kap. 2 § första stycket den nuvarande luftfartslagen, ska ett luftfartyg som används vid luftfart inom svenskt område vara registrerat i Sverige eller i ett annat land som är medlem i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). Samtliga länder som har skrivit under Chicagokonventionen är medlemmar i ICAO. Chicagokonventionen har i dag i stort sett universell anslutning (i september 2009 hade ICAO 190 medlemsstater). Den tanke som ligger bakom att luftfartyg som är registrerade i en ICAO-stat får användas vid luftfart inom svenskt område är att dessa stater har förpliktat sig att upprätthålla den flygsäkerhetsmässiga grundnivå som uppställs i Chicagokonventionen och dess bilagor. I gällande luftfartslag finns inte kopplingen till medlemskap i ICAO, utan det talas om rätt till luftfart med luftfartyg som har nationalitet i en annan stat än Sverige, om det har träffats avtal med den andra staten om en sådan rätt. Det förekommer i några fall att Sverige har avtal med parter som inte är medlemmar av ICAO, exempelvis Hongkong och Macao. Som *Lagrådet* påpekat bör bestämmelsen justeras för att även täcka in sådana avtalsfall.

Det anges uttryckligen, till skillnad från i dag, att registrering är en förutsättning för att ett luftfartyg ska få användas vid luftfart inom svenskt område. Registreringen sker antingen i det svenska luftfartygsregistret eller i ett utländskt luftfartygsregister. Enligt 2 kap. 11 § första stycket ska ett luftfartyg som antecknats i bihanget till det svenska luftfartygsregistret vid tillämpningen av förevarande bestämmelse anses vara registrerat i Sverige. Med stöd av bestämmelsen i 1 kap. 6 § andra stycket kan dock föreskrivas undantag från kravet på registrering beträffande luftfartyg som är av särskild beskaffenhet.

I första stycket regleras inte frågan vilken luftfartsverksamhet en ägare eller brukare får bedriva här i landet. Grundläggande bestämmelser om tillstånd till luftfartsverksamhet finns i 7 kap. i såväl den nuvarande luftfartslagen som i förslaget till ny luftfartslag. Av stor betydelse i detta sammanhang var också rådets förordningar (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (licensieringsförordningen) och (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (marknadstillträdesförordningen), som numera till största delarna ingår i EU:s lufttrafikförordning (förordning (EG) nr 1008/2008).

Mot bakgrund av den begränsade tillsynsmöjlighet som Transportstyrelsen har beträffande utländska luftfartyg föreslår regeringen att ett luftfartyg som inte används vid tillståndspliktig luftfart och som stadigvarande används inom svenskt område ska vara registrerat i Sverige. Med tillståndspliktig luftfart avses här luftfart som kräver tillstånd enligt 7 kap. För utländska luftfartyg som används av svenska flygföretag inom ramen för verksamhet vilken kräver operativ licens, finns grundläggande bestämmelser om registrering i artikel 12 i EU:s lufttrafikförordning (tidigare artikel 8 i licensieringsförordningen) och i svenska myndighetsföreskrifter som ansluter till artikeln.

I *andra stycket*, som i princip motsvarar nuvarande 1 kap. 2 § andra stycket den nuvarande luftfartslagen, behålls möjligheten för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela dispens från kravet i första stycket.

I *tredje stycket*, som saknar motsvarighet i den nuvarande lagstiftningen, bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva att ett luftfartyg av miljöskäl inte får användas inom svenskt område. Bakgrunden till denna bestämmelse är att det finns EU-direktiv, enligt vilka luftfartyg som inte uppfyller föreskrivna bullernormer inte får användas inom medlemsstaternas territorier.

En straffbestämmelse rörande den som använder ett luftfartyg som inte uppfyller bullernormerna finns i 13 kap. 4 § första stycket 1.

**7 §** Luftfartyg får inte inom svenskt område framföras med överljudsfart.

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

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

Denna paragraf överensstämmer helt med 1 kap. 2 a § den nuvarande luftfartslagen. Paragrafen, som enbart är tillämplig på civil luftfart, infördes ursprungligen år 1972 efter att Nordiska rådet år 1971 antagit en rekommendation i vilken medlemsstaternas regeringar uppmanades att gemensamt utfärda förbud för civilt överljudsflyg. Enligt andra stycket kan dispens medges. Sådan ska dock ges endast när det kan uteslutas att flygningen ger upphov till skador. En dispens ska i allmänhet avse en enstaka flygning och begränsas till viss tid. Dispensen kan förenas med villkor om tidpunkt, flygvägar m.m. En straffbestämmelse som ansluter till denna paragraf finns i 13 kap. 4 § första stycket 2.

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

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

I denna paragraf, som motsvarar 1 kap. 3 § den nuvarande luftfartslagen, finns bestämmelser om s.k. restriktionsområden. För att klargöra att restriktionsområden kan införas i samband med större publika evenemang, t.ex. av bullerskäl, föreskrivs det uttryckligen att ett restriktionsområde får införas för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning. Begreppen allmän sammankomst och offentlig tillställning är avsedda att ha samma innebörd som i ordningslagen (1993:1617).

Avsikten är inte att bestämmelsen ska kunna åberopas för att åstadkomma lättnader i t.ex. det dagliga bullret vid en flygplats.

Emellanåt görs det gällande att säkerhetsskäl ligger bakom en begäran om ett restriktionsområde, medan det i själva verket rör sig om kommersiella skäl. Som exempel kan nämnas att någon sålt rätten att bevaka ett evenemang till en tidning eller ett tv-bolag och vill förvissa sig om att ingen konkurrent ska kunna tränga sig på från luften. Syftet med bestämmelsen är emellertid inte att restriktionsområden ska kunna införas av rent kommersiella skäl.

I förhållande till lagrådsremissens förslag har bestämmelsen kompletterats med en möjlighet att meddela beslut även i enskilda fall. Detta efter påpekande från Transportstyrelsen som redan i dag fattar beslut i enskilda fall.

En straffbestämmelse som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 3.

### **Luftfartyg av särskild beskaffenhet**

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

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

Paragrafen, som i stort överensstämmer med 14 kap. 1 § den nuvarande luftfartslagen, innehåller regler om undantag från vissa bestämmelser i luftfartslagen när det gäller luftfartyg av särskild beskaffenhet.

Luftfartslagen är tillämplig på alla slags luftfartyg. I detta lagförslag – liksom i den nuvarande luftfartslagen – upptas inte någon definition av begreppet luftfartyg. I detta avseende får man därför hålla sig till vedertagen begreppsbestämning på området. En sådan finns i en likalydande formulering i flertalet av bilagorna till Chicagokonventionen och i ICAO:s Definitions. Denna definition har följande lydelse: ”Aircraft. Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.” På svenska brukar detta översättas: ”Luftfartyg. Anordning som kan erhålla bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av dess reaktioner mot jordytan.”

Även om luftfartslagen som ovan nämnts är tillämplig på alla former av luftfartyg är bestämmelserna i lagen typiskt sett utformade med tanke på konventionella luftfartyg. Ibland kan det finnas behov av att modifiera reglerna med avseende på andra kategorier av luftfartyg. Av lagtekniska skäl är det svårt att i de enskilda bestämmelserna göra behövliga modifierationer. Den uppmjukning av reglerna som behövs får därför göras med stöd av bemyndigandet i förevarande paragraf.

De luftfartyg som avses i *första stycket* är bl.a. sådana som inte har någon förare ombord, segelflygplan, ultralätta flygplan, ballonger, sjöflygplan och luftfartyg som byggts för militärt bruk. Bemyndigandet i första stycket är begränsat i två avseenden. Dels får undantag och föreskrifter inte utformas så att de strider mot flygsäkerhetens eller det allmännas intresse, dels ska alltid de övriga bestämmelser i luftfartslagen som inte nämns i paragrafen iakttas. *Lagrådet* har framfört synpunkter på frågan om överlämnande av förvaltningsuppgifter till enskild. I avsnitt 5.9 har regeringen utvecklat sin syn på denna fråga i luftfartssammanhang. I förhållande till det lagförslag som remitterades till *Lagrådet* har, efter påpekande av *Lagrådet*, en hänvisning i första stycket rättats till.

Som exempel på föremål som avses i *andra stycket* kan nämnas skjut- mål och raketer.

### Luftfartyg registrerade hos en internationell organisation

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

Denna paragraf motsvarar 1 kap. 5 § den nuvarande luftfartslagen.

Ett luftfartyg ska enligt artikel 17 i Chicagokonventionen ha den stats nationalitet, i vilken det är registrerat. Enligt artikel 77 i konventionen utgör konventionens bestämmelser om nationalitet och registrering inte hinder mot att två eller flera fördragsslutande stater bildar gemensamma lufttrafikorganisationer eller internationella lufttrafikföretag eller kommer överens om lufttrafik i pool på vilken sträcka eller inom vilket område som helst. I en resolution år 1967 om nationalitet hos och registrering av luftfartyg som används i sådana internationella lufttrafikföretag som avses i artikel 77, har ICAO fastställt hur konventionens

bestämmelser ska tillämpas på de luftfartyg som inte är registrerade på nationell basis. Sådan registrering kan vara ”joint registration”, dvs. registrering enligt vilken de stater som bildar ett internationellt lufttrafikföretag ska upprätta ett annat register än det nationella för registrering av de fartyg som trafikföretaget använder. Registreringsmyndighet i detta fall är myndigheter i dessa stater. För luftfartyg som omfattas av ”joint registration” behövs inga specialbestämmelser. En annan form av registrering enligt artikel 77 är emellertid ”international registration”, enligt vilket system luftfartyg som ställs till en internationell organisations förfogande ska kunna registreras hos den internationella organisationen som då blir registreringsmyndighet. De luftfartyg som blir föremål för gemensam eller icke-nationell registrering ska få en allmän beteckning (”common mark”) som bestäms av ICAO. I den förevarande paragrafen likställs, mot bakgrund av resolutionen, vid tillämpning av lagens bestämmelser icke-nationellt registrerade luftfartyg med luftfartyg som är registrerade i en annan stat.

### Standarder

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

Paragrafen, som saknar motsvarighet i gällande luftfartslag, innehåller ett bemyndigande till regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, annan myndighet att föreskriva att utrustning som används i eller för luftfart ska följa vissa standarder när utrustningen har betydelse för flygsäkerheten. Se avsnitt 5.8.

## 2 kap. Registrering, nationalitet och märkning

### Registreringen

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

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

Paragrafen motsvarar i huvudsak 2 kap. 1 § den nuvarande luftfartslagen.

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

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

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

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

Paragrafen motsvarar i huvudsak 2 kap. 2 § den nuvarande luftfartslagen.

Nytt är att europeiska ekonomiska intressegrupperingar som har sitt säte i Sverige har lagts till på samma sätt som de har tagits med i 7 kap. 3 § förslaget till ny luftfartslag. Sådana intressegrupperingar regleras bl.a. i lagen (1994:1927) om europeiska ekonomiska intressegrupperingar (se prop. 1994/95:68, bet. 1994/95:LU13, rskr. 1994/95:131).

Med anledning av *Lagrådets* fråga rörande infogandet av ordet ”helt” i *första stycket*, har detta skett i enlighet med Lufrättsutredningens förslag i delbetänkandet *Rättigheter i luftfartyg* (SOU 1997:122) för att det klart ska framgå att stycket inte är tillämpligt när det finns en delägare i ett luftfartyg – oavsett ägarandel – som inte hör till dem som räknas upp i stycket.

*Andra stycket* är nytt och tydliggör att även luftfartyg som ägs av andra än dem som räknas upp i första stycket kan registreras i Sverige om de används av en brukare med svenskt drifttillstånd.

*Tredje stycket* motsvarar i stort andra stycket i 2 kap. 2 § den nuvarande luftfartslagen.

Med anledning av *Lagrådets* synpunkter har vissa smärre språkliga justeringar gjorts i första stycket.

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

Paragrafen motsvarar i stort 2 kap. 3 § den nuvarande luftfartslagen.

Bestämmelsen har sin grund i artikel 18 i Chicagokonventionen som bl.a. föreskriver att ett luftfartyg inte kan med rättslig verkan registreras i mer än en stat.

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

Paragrafen motsvarar ungefär 2 kap. 4 § den nuvarande luftfartslagen.

Det nuvarande kravet på att ett luftfartyg måste ha ett luftvärdighetsbevis och, i förekommande fall, ett miljövärdighetsbevis för att få registreras i luftfartygsregistret finns inte längre med i bestämmelsen.

Eftersom kravet på miljövärdighetsbevis slopas i detta lagförslag, bör det i stället införas en uttrycklig möjlighet för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att av miljöskäl föreskriva att vissa typer av luftfartyg inte får registreras i Sverige. Av EU-rätten följer att det fortfarande kan vara påkallat att av miljöskäl kunna begränsa rätten att registrera flygplan, se t.ex. rådets direktiv 89/629/EEG av den 4 december 1989 om begränsning av buller från civila jetmotordrivna underljudsflygplan.

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

Paragrafen motsvarar i det närmaste 2 kap. 5 § den nuvarande luftfartslagen.

Ett generellt straffstadgande för den som lämnar oriktiga uppgifter vid ansökan eller anmälan enligt 2 kap. finns i 13 kap. 4 § första stycket 4.

**6 §** Ett luftfartyg ska avregistreras om

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

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

Paragrafen motsvarar i det närmaste 2 kap. 8 § den nuvarande luftfartslagen.

I punkten 5 i första stycket har följande ändring vidtagits. I nuvarande luftfartslag sägs att ett luftfartyg ska avregistreras om det inte haft ett giltigt luftvärdighets- eller miljövårdighetsbevis på tre år. Eftersom det inte längre ska ställas några krav på att ett luftfartyg ska ha luftvärdighets- och miljövårdighetsbevis för att få registreras måste punkten justeras. I stället föreslås att det – med förebild i 2 kap. 6 § första stycket sjölagen (1994:1009) – införs en bestämmelse om att ett luftfartyg ska avregistreras om det på grund av ombyggnad eller, utan att ändring skett, inte anses utgöra ett luftfartyg. Detta något märkliga fenomen att ett föremål utan ingrepp ändrar karaktär kan exemplifieras från sjöfarten när skepp ständigt ligger vid kaj och används för helt andra ändamål än sjöfart, t.ex. hotell och restaurangverksamhet. Det finns en snarlik företeelse vid Arlanda flygplats där en s.k. jumbojet ställts upp och byggts om till hotell, låt vara att man då också tagit bort motorerna så att det redan av den anledningen inte längre är luftvärdigt. Ett luftfartyg kan också utan att ändras tas in i samlingarna i ett museum med avsikt att det inte längre ska användas för flygning.

Lagrådet har framfört att punkten 5 i första stycket kan medföra fall där olika uppfattningar kan komma till uttryck huruvida en farkost fortfarande är ett luftfartyg eller inte. Detta i kombination med att det ska kunna dömas till böter för den som försummar sin anmälningskyldighet (se 13 kap. 6 § andra stycket) leder regeringen till att föreslå att den obligatoriska anmälningskyldigheten bara ska omfatta fall som täcks av punkterna 2–4 i första stycket. Det är endast i undantagsfall som fall under punkten 5 blir aktuella och då torde också frågan om giltigheten av luftfartygets luftvärdighetsbevis väckas, vilket bör ge tillräckliga indikationer för tillsynsmyndigheten att ifrågasätta registreringen.

Lagrådet har också efterfrågat mera ledning för bedömningen av från vilken dag ”inom en månad” ska räknas. Beträffande punkten 2 ska beräkningen börja den dag då ägarförhållandena ändras på sådant sätt att kraven i 2 kap. 2 § första stycket inte längre är uppfyllda. Om luftfartyget



har registrerats med stöd av 2 kap. 2 § andra eller tredje stycket räknas tiden från den dag då förhållandena förändrats på sådant sätt att frågan om registrering ska prövas på nytt. Det kan exempelvis bli aktuellt när ett drifttillstånd upphör att gälla eller när ett luftfartyg inte längre används med utgångspunkt i Sverige. Beträffande punkten 3 räknas tiden från den dag då luftfartyget har förolyckats eller förstörts. För punkten 4 ska det först gå tre månader från den senaste flygningen. Därefter har ägaren ytterligare en månad på sig att göra anmälan.

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

Paragrafen överensstämmer med 2 kap. 9 § den nuvarande luftfartslagen.

Paragrafen fick sin lydelse med anledning av prop. 2003/04:27 Rättigheter i luftfartyg, där det i författningskommentaren sades följande.

Lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg är endast tillämplig på luftfartyg som är registrerade i luftfartygsregistret. Om ett luftfartyg avregistreras ur registret, skall de införingar som finns beträffande luftfartyget avföras enligt 24 § i den lagen. I ett sådant fall skulle en inteckningshavare eller den som skrivits in som ägare till ett luftfartyg i inskrivningsregistret eller den till vars förmån en anteckning i detta register gäller kunna drabbas av en rättsförlust. Förevarande paragraf syftar till att förhindra detta och det krävs därför att de som berörs av införingarna i inskrivningsregistret samtycker till avregistreringen.

Den prövning som sker enligt bestämmelsen är av formell natur. Det skall i detta sammanhang inte prövas om t.ex. en inskrivning är materiellt giltig eller om rättigheten som den avser har upphört att gälla. Om den som är inskriven som nyttjanderättshavare eller en inteckningshavare motsätter sig avregistrering, får någon sådan inte ske. Om den som begärt avregistreringen, dvs. ägaren till luftfartyget, anser att en sådan inskrivning inte längre är giltig, kan denne enligt 2 h § lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg begära att inskrivningen avförs.

I de fall förvärv, nyttjanderätt eller inteckning finns inskrivna i registret, krävs medgivande av den som inskrivningen gäller till förmån för, dvs. rättighetsinnehavaren. Samtycke krävs också, om det har gjorts en anteckning i inskrivningsregistret enligt 2 a § i nämnda lag, dvs. en anteckning om äganderättsförbehåll eller villkor som innebär att det finns inskränkningar i ägarens rätt att förfoga över luftfartyget. Samtycke skall i dessa fall ges av den som anteckningen gäller till förmån för. Med detta avses t.ex. den som innehar rätten enligt ett äganderättsförbehåll. Om samtycke till avregistrering inte lämnas, skall inskrivningsmyndigheten enligt 58 § 11 anteckna detta i inskrivningsregistret för luftfartyg.

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

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

Paragrafen, som har behandlats i avsnitt 7, ersätter 2 kap. 10 § den nuvarande luftfartslagen.

I *första stycket* införs en skyldighet att anmäla nyttjanderättsupplåtelse av registrerat luftfartyg som görs för obestämd tid eller för bestämd tid om minst en månad, såvida inte nyttjanderätten har skrivits in i inskrivningsregistret för luftfartyg enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg. Det anges vidare att, om en nyttjanderätt har skrivits in i inskrivningsregistret för luftfartyg, anteckning ska göras i luftfartygsregistret om upplåtaren eller brukaren begär det. I *andra stycket* införs en skyldighet att, om anteckning enligt första stycket skett, till luftfartygsregistret anmäla när en upplåtelse för obestämd tid upphör eller en upplåtelse för bestämd tid upphör i förtid.

Det kan vara på sin plats att erinra om att enligt 3 a § lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart är en av förutsättningarna för att nyttjanderättshavaren ska vara ansvarig i stället för ägaren att anteckning om nyttjanderätten har gjorts i luftfartygsregistret.

*Lagrådet* har uttryckt en farhåga för att en brukare som, utan att upplåtelsen av luftfartyget ännu upphört, gör en anmälan enligt andra stycket och därigenom skulle undgå sitt ansvar för skada som följer av 3 a § i 1922 års lag. Risker för felaktiga anmälningar får enligt regeringens mening dock anses som liten. Att hyra ut ett luftfartyg är normalt en affärssuppgörelse mellan professionella aktörer med ingående kunskap om det gällande regelverket. Man måste här också kunna utgå ifrån att det tecknas avtal mellan ägaren och brukaren som reglerar frågor om ansvarighet dem emellan på ett ingående sätt, och att man därvidlag också reglerar vad som ska gälla vid felaktiga anmälningar till myndigheter och liknande. Frågan får behandlas närmare i samband med den planerade översynen av 1922 års lag (se avsnitt 14). Lagrådet har noterat att gällande bestämmelse innehåller en skyldighet att låta anteckna om någon innehar ett registrerat luftfartyg på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt, och väckt frågan om behovet av en övergångsbestämmelse om denna skyldighet nu upphör. Enligt uppgift från Transportstyrelsen som för luftfartygsregistret finns det i dag inga sådana anteckningar som är aktuella, varför det inte finns något behov av en särskild övergångsbestämmelse.

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

Paragrafen motsvarar delvis 2 kap. 11 § den nuvarande luftfartslagen.

**Nationaliteten**

**10 §** Ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret har svensk nationalitet. Transportstyrelsen utfärdar bevis om registrering (nationalitets- och registreringsbevis).

Paragrafen, som har justerats redaktionellt, motsvarar 2 kap. 12 § den nuvarande luftfartslagen.

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

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

Paragrafen motsvarar huvudsakligen 2 kap. 14 § den nuvarande luftfartslagen.

I *första stycket* har tillkommit ett klagörande om vad som gäller vid tillämpningen av 1 kap. 6 § första stycket. Dessutom har vissa redaktionella justeringar gjorts.

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

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

Paragrafen motsvarar huvudsakligen 2 kap. 15 § den nuvarande luftfartslagen.

**Märkningen**

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

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

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

Paragrafen motsvarar huvudsakligen 2 kap. 16 § den nuvarande luftfartslagen.

Ett straffstadgande som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 5.

**3 kap. Luftvärdighet och miljövärdighet****Luftfartygs luftvärdighet och miljövärdighet**

**1 §** Ett luftfartyg ska vara luftvärdigt och miljövärdigt när det används vid luftfart. Luftfartygets ägare eller, om luftfartyget inte används av ägaren, den som brukar det i ägarens ställe ansvarar för detta. Ägaren eller brukaren ska till den

myndighet som avses i 8 § snarast anmäla sådana förhållanden som har betydelse för luftvärdigheten eller miljövärdigheten.

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

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

I denna paragraf, som motsvarar nuvarande 3 kap. 1 och 7 §§ i förening med 3 kap. 11 §, finns de grundläggande bestämmelserna om luftvärdighet och miljövärdighet.

Enligt *första stycket* ska ett luftfartyg vara luftvärdigt och miljövärdigt när det används vid luftfart. I detta ligger även att tillbehör och reservdelar till ett luftfartyg och annan sådan utrustning för luftfartyget och för de ombordvarande som har betydelse för flygsäkerheten, ska uppfylla föreskrivna krav. Ansvar för att ett luftfartyg är luftvärdigt och miljövärdigt när det används vid luftfart åvilar den som brukar luftfartyget. Det krävs inte att en nyttjanderättsupplåtelse ska ha en viss längd för att detta ansvar ska övergå från ägare till brukare. Om en privatperson tillfälligt hyr ett luftfartyg för privat flygning får emellertid en utgångspunkt anses vara att brukaren ska kunna förlita sig på befintliga luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis, om det inte finns några omständigheter som talar emot att dessa fortfarande skulle vara giltiga.

I *andra stycket* anges de grundläggande krav som ska vara uppfyllda för att ett luftfartyg ska anses vara luftvärdigt. De krav som anges ska vara uppfyllda under hela den tid som luftfartyget används för luftfart. Det tidigare använda uttrycket ”hållet i stånd” har ersatts med ”underhållet”. Avsikten är inte att detta ska innebära någon saklig ändring. Således omfattar kraven på luftfartygets skick även sådana modifieringar som är nödvändiga för att upprätthålla luftvärdigheten. När det gäller uttrycket flygegenskaper ska detta tolkas vidsträckt, vilket innebär att även sådana egenskaper som luftfartygets fart och stigförmåga omfattas.

I *tredje stycket* anges de grundläggande krav som ska vara uppfyllda för att ett luftfartyg ska anses vara miljövärdigt.

En straffbestämmelse för den som använder ett luftfartyg i strid med första stycket första meningen finns i 13 kap. 4 § första stycket 6.

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

Denna paragraf, som saknar motsvarighet i den nuvarande lagstiftningen, innehåller ett bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter rörande luftfartygs luftvärdighet och miljövärdighet.

Det givna bemyndigandet är avsett att omfatta vad som i vid mening är förutsättningarna för att ett luftfartyg ska anses vara luftvärdigt och miljövärdigt. Således är det avsett att även innefatta en rätt att meddela föreskrifter om tillbehör, reservdelar och annan utrustning till luftfartyg som har betydelse för flygsäkerheten samt föreskrifter om konstruktion, tillverkning, utprovning, underhåll och modifiering som ska vara

uppfylla för att ett luftfartyg ska anses vara luftvärdigt och miljövärdigt. Bemyndigandet är även avsett att omfatta en rätt att meddela föreskrifter om luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis.

Prop. 2009/10:95

### Luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis

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

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

I denna paragraf, som i stort motsvarar 3 kap. 3 § i förening med 3 kap. 11 § den nuvarande luftfartslagen, behandlas utfärdande av luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis. Normalt bör det ske en besiktning av ett luftfartyg innan sådana bevis utfärdas. För att undvika att en besiktning anordnas av rent formella skäl ställs det dock inte upp något absolut krav på en besiktning.

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

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

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

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

Denna paragraf motsvarar 3 kap. 4 § i förening med 3 kap. 11 § den nuvarande luftfartslagen. I *första stycket* som saknar direkt motsvarighet i den nuvarande lagstiftningen, anges huvudregeln att ett luftfartyg ska ha luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis när det används vid luftfart. Detta krav omfattar samtliga luftfartyg, såväl registrerade svenska och utländska som oregistrerade luftfartyg. Enligt 1 kap. 9 § finns det beträffande s.k. luftfartyg av särskild beskaffenhet möjlighet att göra undantag från bl.a. bestämmelserna i 3 kap. Med stöd av den bestämmelsen och eventuella anslutande bestämmelser i förordning finns det därför möjlighet, t.ex. i fråga om segelflygplan, att efterge kravet på miljövärdighetsbevis.

I *andra och tredje styckena* anges vilka bevis som godtas beträffande svenska respektive utländska luftfartyg. Enligt artikel 33 i Chicagokonventionen ska de fördragsslutande staterna under vissa förutsättningar erkänna luftvärdighetsbevis från andra fördragsslutande stater. När det gäller miljövärdighetsbevis finns motsvarande bestämmelser i bilaga 16 till Chicagokonventionen.

I *fjärde stycket* anges som ett förtydligande att ett bevis som har utfärdats med stöd av den gamla eller nya EASA-förordningen ska jämföras med ett svenskt bevis enligt denna paragraf.

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

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

I paragrafen, som delvis motsvarar 3 kap. 4 § tredje stycket den nuvarande luftfartslagen, ges en dispensmöjlighet när det gäller kraven på luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis. Av *första stycket* framgår att sådan dispens kan lämnas dels generellt i form av en föreskrift, dels i ett enskilt fall som ett separat medgivande.

I *andra stycket* anges att ett positivt beslut enligt första stycket får återkallas om flygsäkerheten kräver det eller det visar sig att miljö- eller buller skäl ger anledning till det. Det kan exempelvis bli aktuellt när den nya erfarenheter visar att luftvärdigheten för det berörda luftfartyget kan sättas i fråga. Andra skäl kan vara att luftfartyget efter viss användning får försämrade bulleregenskaper eller att de miljöegenskaper som förut-sattes inledningsvis inte uppfylls. Om den beslutande myndigheten är osäker på egenskaperna hos ett visst nu aktuellt luftfartyg har myndig-heten möjlighet att tidsbegränsa ett beslut enligt denna paragraf, för att efter viss tid göra en mera ingående bedömning av luftfartygets egen-skaper.

Paragrafen har anpassats med anledning av *Lagrådets* synpunkter.

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

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

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

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

Denna paragraf, som i stort motsvarar 3 kap. 5 § i förening med 3 kap. 11 § den nuvarande luftfartslagen, innehåller bestämmelser om luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis ogiltighet. Enligt *första stycket* blir ett bevis automatiskt ogiltigt under vissa förutsättningar. Om det i förväg inhämtas ett godkännande till ändringar i luftfartyget eller dess utrustning inträder inte ogiltighet. Behörig myndighet har, som framgår av inledningen till första stycket, möjlighet att besluta om undantag från de angivna ogiltighetsfallen. En sådan rätt att meddela undantag finns redan i dagens regler, fast något annorlunda uttryckt.

Ogiltighet i andra situationer än de som anges i första stycket förutsätter enligt *andra stycket* ett särskilt beslut.

Oavsett om ett luftvärdighets- eller miljövärdighetsbevis har blivit automatiskt ogiltigt eller ogiltigt efter särskilt beslut, förblir det enligt  *tredje stycket* ogiltigt till dess luftfartyget förklaras luftvärdigt respektive miljövärdigt. Innehavaren av ett bevis som blivit ogiltigt ska efter anmaning omedelbart överlämna detta till den myndighet som prövar frågor om luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis.

Paragrafen har justerats i tredje stycket med anledning av *Lagrådets* yttrande, bl.a. så att det klart framgår till vem en anmaning ska riktas.

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

Denna paragraf motsvarar i huvudsak 3 kap. 6 § i förening med 3 kap. 11 § den nuvarande luftfartslagen.

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

I *första punkten*, som saknar motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen, bemyndigas regeringen att bestämma vilken myndighet som ska pröva frågor om luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis. I den nuvarande luftfartslagen pekas Transportstyrelsen direkt i lagtexten ut som behörig myndighet. Som regel bör man försöka undvika att nämna myndigheter vid namn i lagtext.

I *andra punkten*, som motsvarar 3 kap. 3 § tredje stycket den nuvarande luftfartslagen, ges ett bemyndigande att delegera utfärdandet och förnyandet av luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis till annan än den myndighet som normalt prövar dessa frågor. I avsnitt 5.9 har regeringen närmare behandlat frågor om överlämnande av förvaltningsuppgifter till annan.

Paragrafen har justerats med anledning av *Lagrådets* yttrande.

### **Förrättningsmans tillträde till luftfartyg**

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

I denna paragraf, som motsvarar 3 kap. 8 § den nuvarande luftfartslagen, regleras förrättningsmans tillträde till ett luftfartyg. Med förrättningsman avses myndighetspersoner (i praktiken Transportstyrelsens personal) eller andra sakkunniga som har i uppdrag att utföra de besiktningar som behövs för att ett luftvärdighetsbevis eller miljövärdighetsbevis ska

kunna utfärdas. Den medverkan som föreskrivs för luftfartygets ägare och andra kan avse bl.a. provflygning och lossning av last. Prop. 2009/10:95

### **Utprovning av luftfartygs flygegenskaper**

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

Denna paragraf motsvarar 3 kap. 9 § den nuvarande luftfartslagen. Stadgandet är tänkt att tillämpas restriktivt. Endast då det finns särskild anledning bör dispens medges. Som ett praktiskt exempel på andra särskilda skäl kan nämnas att ett skadat luftfartyg måste flygas till en reparationsplats.

### **Tillverkning och underhåll av luftfartyg**

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

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

Enligt denna paragraf, som är att jämföra med 3 kap. 10 § den nuvarande luftfartslagen, krävs som huvudregel tillstånd för tillverkning och underhåll av luftfartyg.

Vad gäller kravet på tillstånd för att utföra underhållsarbeten på luftfartyg, reservdelar m.m. är förevarande bestämmelse ett komplement till bestämmelser i kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 315, 28.11.2003, s. 1, Celex 32003R2042), senast ändrad genom förordning (EG) nr 1056/2008 (EUT L 283, 28.10.2008, s. 5, Celex 32008R1056). Enligt EU-bestämmelserna ska en flygverkstad ha ett särskilt godkännande för att få utföra underhållsarbeten på flygmateriel som nyttjas för lufttransporter av passagerare, gods och post mot betalning. Till följd härav måste ett krav på tillstånd för andra slag av verkstäder tas in i luftfartslagen. Ett undantag från tillståndskravet kan meddelas enligt andra stycket om det är förenligt med flygsäkerhetskraven.

En straffbestämmelse i anslutning till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 7.

Paragrafen har utformats med beaktande av *Lagrådets* yttrande.



**Behörighet att föra ett luftfartyg och tjänstgöra ombord**

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

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

Enligt *första stycket*, som delvis har sin motsvarighet i 4 kap. 3 § första stycket i den nuvarande luftfartslagen, får ett luftfartyg föras endast av den som innehar ett gällande flygcertifikat. Av 7 § framgår vilka certifikat som godtas i Sverige och under vilka förutsättningar ett certifikat är gällande.

När ett luftfartyg förs av två piloter är båda att anse som förare och ska enligt huvudregeln ha flygcertifikat. Detta gäller både när ett luftfartyg är certifierat för två piloter och när ett luftfartyg är certifierat för en pilot men enligt operativa bestämmelser ska ha två piloter.

Enligt *andra stycket*, som delvis har motsvarighet i 4 kap. 28 § den nuvarande luftfartslagen, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från kravet på flygcertifikat om det kan ske med hänsyn till flygsäkerheten. Som exempel på särskilda skäl när detta kan bli aktuellt är när det är fråga om en provflygning eller i samband med leverans- och acceptansflygningar med luftfartyg som bytt ägare och vid demonstrationsflygningar.

En straffbestämmelse i anslutning till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 8.

Paragrafen har justerats i andra stycket med beaktande av *Lagrådets* yttrande. Vidare har det tredje stycket som återfanns i det förslag som remitterades till Lagrådet utgått.

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

I denna paragraf regleras vilka luftfartyg en innehavare av ett flygcertifikat får föra och under vilka förutsättningar. Den har delvis sin motsvarighet i 4 kap. 20 § första stycket den nuvarande luftfartslagen.

Ett certifikat utfärdas att gälla för en viss kategori av luftfartyg; t.ex. flygplan, helikopter, segelflygplan eller friballong. Därutöver anges även i certifikatet, som en underavdelning till kategori, vilken klass och i vissa fall vilken typ av luftfartyg certifikatet gäller för. Enligt paragrafens första punkt får en certifikatinnehavare föra ett luftfartyg endast av den kategori, klass och typ som anges i certifikatet.

Till varje certifikat kan knytas ytterligare behörigheter utöver behörigheten att föra ett luftfartyg av viss kategori, klass och typ. Vilka dessa behörigheter är bestäms med stöd av 10 § andra stycket. Som exempel på sådana behörigheter kan nämnas behörighet att flyga enligt instrumentflygreglerna (IFR-flygning) och att flyga under mörker. Det anges därför att certifikatinnehavaren får föra luftfartyget endast på de villkor och för de behörigheter som anges i certifikatet.

Att en certifikatinnehavare får föra ett luftfartyg endast under de förutsättningar som följer av certifikatet, leder till att den som endast har ett privatflygarcertifikat inte får utföra en flygning mot ersättning.

Av 7 § första stycket framgår att ett certifikat är giltigt endast i den utsträckning de till certifikatet knutna behörigheterna är giltiga och under förutsättning att innehavaren har ett gällande medicinskt intyg.

En straffbestämmelse som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 8.

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

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

Paragrafen har delvis sin motsvarighet i 4 kap. 3 § första stycket och 20 § andra stycket den nuvarande luftfartslagen.

Enligt *första stycket* får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva att andra medlemmar av besättningen på ett luftfartyg än förare ska ha ett gällande flygcertifikat för att få utföra vissa uppgifter ombord. Enligt artikel 32 (a) i Chicagokonventionen ska föraren och övriga för trafikuppgifter verksamma medlemmar av besättningen på varje luftfartyg som nyttjas i internationell luftfart vara försedda med kompetensbevis och flygcertifikat, som utfärdats eller godkänts av den stat där luftfartyget är registrerat. För närvarande finns det en bestämmelse i 4 kap. 3 § luftfartslagen om att även den som tjänstgör som navigatör eller flygmaskinist på ett luftfartyg ska ha ett flygcertifikat. Det tillverkas inte längre några luftfartyg som kräver särskilt inrättade tjänster som navigatörer eller flygmaskinister. I Sverige finns det för närvarande inga särskilda certifikat utfärdade för navigatörer och endast något tiotal certifikat utfärdade för flygmaskinister. Mot denna bakgrund anser regeringen att den nya luftfartslagen inte behöver betungas med en bestämmelse om flygcertifikat för dessa kategorier utan att det räcker att det tas in en bestämmelse härom i förordning.

*Andra stycket* innehåller en hänvisning till de bestämmelser om certifikat och behörighetsbevis för personal inom markorganisationen som finns i 6 kap. 17 §.

En straffbestämmelse i anslutning till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 8.

## Utbildning

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

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

I denna paragraf, som delvis motsvarar 4 kap. 5 § första och fjärde styckena den nuvarande luftfartslagen, regleras rätten att föra ett luftfartyg för den som genomgår utbildning för flygcertifikat. I *första stycket* föreskrivs att en flygskoleelev behöver ha ett elevtillstånd när han eller hon börjar flyga ensam. Enligt de nuvarande bestämmelserna krävs det ett elevtillstånd redan när någon vill påbörja utbildning för flygcertifikat. Tidpunkten för när ett elevtillstånd behövs flyttas således fram. Det finns emellertid inget hinder för en flygskola att ställa upp krav på elevtillstånd för att få påbörja en utbildning vid skolan.

Av 6 § framgår att ett elevtillstånd ska vara utfärdat i Sverige och att det är giltigt endast under förutsättning att innehavaren har ett gällande intyg om att föreskrivna medicinska krav är uppfyllda (medicinskt intyg).

Enligt *andra stycket*, som har motsvarighet i 4 kap. 5 § fjärde stycket den nuvarande luftfartslagen, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från kravet på elevtillstånd. Ett sådant undantag får emellertid endast beviljas den som kan anses uppfylla lämplighetskraven i 9 § första stycket. Exempel på när det kan bli aktuellt att meddela undantag från kravet på elevtillstånd är när en innehavare av ett segelflygarcertifikat avser att utbilda sig för privatflygarcertifikat eller när en innehavare av ett utländskt certifikat vill konvertera detta till ett svenskt certifikat.

En straffbestämmelse i anslutning till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 8.

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

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

Paragrafen är till största delen ny. I dag regleras de frågor som berörs huvudsakligen i myndighetsföreskrifter. I *första stycket* i denna paragraf anges de grundläggande kraven för den som ska tjänstgöra som flyglärare vid flygutbildning. I begreppet flyglärare ingår instruktörer.

För att tjänstgöra som flyglärare kan det, förutom ett gällande flygcertifikat för den kategori, klass och typ av luftfartyg som utbildningen avser, även krävas en särskild behörighet som föreskrivits med stöd av 10 §. Med stöd av detta bemyndigande kan det således föreskrivas att det krävs en särskild behörighet för att få tjänstgöra som flyglärare, typinstruktör, instruktör för avancerad flygning osv.

I *andra stycket* ges ett bemyndigande att meddela föreskrifter om behörighetskrav för dem som tjänstgör som kontrollanter vid flygprov och som instruktör vid flygträning på marken, varmed avses instruktör vid s.k. syntetisk flygträning.

Paragrafen har justerats språkligt i förhållande till lagrådsremissens förslag.

En straffbestämmelse i anslutning till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 8.

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

Enligt paragrafen, som delvis har sin motsvarighet i 4 kap. 5 § i den nuvarande luftfartslagen, ska ett elevtillstånd vara utfärdat i Sverige. Av skäl som redovisas i avsnitt 11.7 bör det i vissa fall vara möjligt att frångå detta krav.

Beträffande medicinskt intyg finns närmare bestämmelser i 8 §, 10 § 5 och 15 §.

Paragrafen har justerats i enlighet med *Lagrådets* yttrande.

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

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

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

Paragrafen har sin motsvarighet i 4 kap. 3 § den nuvarande luftfartslagen.

*Första stycket* innehåller den grundläggande bestämmelsen att ett flygcertifikat ska vara utfärdat eller godkänt i Sverige. Ett certifikats giltighet ska vara beroende av giltigheten av de till certifikatet knutna behörigheterna och det medicinska intyget. Det är mot denna bakgrund det har tagits in en bestämmelse om att ett certifikat är giltigt endast i den utsträckning de till certifikatet knutna behörigheterna är gällande och under förutsättning att innehavaren har ett gällande medicinskt intyg.

*I andra stycket* regleras vad som gäller beträffande utländska certifikat. Enligt artikel 33 i Chicagokonventionen ska ett luftfarts-certifikat som utfärdats eller godkänts av den fördragsslutande stat där ett luftfartyg är registrerat, erkännas av övriga fördragsslutande stater under förutsättning att de krav enligt vilket certifikatet utfärdats eller godkänts är lika med eller överstiger de minimikrav som fastställts i enlighet med Chicagokonventionen. Det förekommer på luftfartsområdet samarbetsdokument som har karaktären av ett s.k. gentlemen's agreement, varför det görs en särskild hänvisning till föreskrifter som meddelats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Enligt artikel 32 (a) i Chicagokonventionen ska föraren och övriga för trafikuppgifter verksamma medlemmar av besättningen på varje luftfartyg som nyttjas i internationell luftfart vara försedda med kompetensbevis och flygcertifikat, som utfärdats eller godkänts av den stat där luftfartyget är registrerat. I andra punkten, som har sin motsvarighet i 4 kap. 3 § andra stycket andra punkten den nuvarande luftfartslagen,

föreskrivs således att det krävs ett certifikat som är utfärdat eller godkänt i Sverige för tjänstgöring på svenska luftfartyg i internationell trafik.

*Tredje stycket* motsvarar 4 kap. 3 § tredje stycket den nuvarande luftfartslagen och grundas på artikel 32 (b) i Chicagokonventionen.

Paragrafen har justerats med anledning av *Lagrådets* yttrande.

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

I denna paragraf, som är ny, ges den grundläggande bestämmelsen om vilka medicinska intyg som godtas i Sverige. Det finns inget krav på att ett certifikat och ett medicinskt intyg ska vara utfärdade i samma land. De medicinska intygen beskrivs närmare i avsnitt 9.3.

Paragrafen har justerats i enlighet med *Lagrådets* yttrande.

### Utfärdande av elevtillstånd, flygcertifikat och medicinskt intyg

**9 §** Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat får utfärdas endast för den som innehar ett gällande medicinskt intyg och som med hänsyn till sina personliga förhållanden kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett certifikat. Prövningen av de personliga förhållandena ska avse att sökanden är pålitlig i nykterhetshänseende och i övrigt kan antas komma att respektera reglerna för luftfarten och visa den hänsyn och det ansvar och omdöme som krävs av en innehavare av ett elevtillstånd eller ett certifikat.

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

I denna paragraf föreskrivs de grundläggande kraven i fråga om personliga och medicinska förhållanden för att ett elevtillstånd eller certifikat ska kunna utfärdas. *Första stycket* motsvarar 4 kap. 5 § tredje stycket den nuvarande luftfartslagen. Det har gjorts vissa ändringar, i huvudsak av redaktionell art, i förhållande till den sistnämnda bestämmelsen. Vad gäller kraven med avseende på de personliga förhållandena är det sakliga innehållet i stort oförändrat.

*Andra stycket* motsvarar delvis 4 kap. 8 § den nuvarande luftfartslagen.

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

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

I denna paragraf, som delvis motsvaras av 4 kap. 6 § första stycket, 8 och 20 §§ den nuvarande luftfartslagen, ges bemyndiganden för att meddela närmare bestämmelser om de krav som ska ställas för att ett elevtillstånd eller certifikat ska utfärdas. Till varje certifikat knyts vissa behörigheter som tar sikte på vilken kategori, klass och typ av luftfartyg som

certifikatinnehavaren får föra. Behörigheter av detta slag måste föreligga för att ett certifikat ska kunna utfärdas. Bemyndigandet innebär att det kan ställas olika krav i fråga om kunskaper, erfarenhet och skicklighet beroende på vilken kategori, klass och typ av luftfartyg det är fråga om och om det är ett certifikat för kommersiell eller annan tillståndskrävande luftfart. Med stöd av bemyndigandet kan det även ställas upp krav – t.ex. beträffande kvalitet – med avseende på den flygutbildning som en sökande ska ha genomgått.

Till varje certifikat kan det även knytas vissa behörigheter som avser under vilka förhållanden ett luftfartyg får föras, t.ex. behörighet att flyga enligt instrumentflygreglerna (IFR-flygning) eller behörighet att flyga under mörker. I punkt 4 ges därför ett bemyndigande att föreskriva att det kan behövas en särskild behörighet för att fullgöra vissa uppgifter vid luftfart.

I punkt 5 ges ett bemyndigande beträffande de krav som ska ställas för att ett medicinskt intyg ska kunna utfärdas, godkännas eller erkännas.

Paragrafen har utformats enligt förslag från *Lagrådet*.

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

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

I *första stycket* i denna paragraf, som är ny, regleras frågan vilka undersökningar och prov en certifikatinnehavare eller den som ansöker om ett certifikat kan behöva genomgå för att ett flygcertifikat ska utfärdas, utökas, förnyas eller godkännas eller de till ett certifikat knutna behörigheterna ska förnyas. Av 25 § följer att en innehavare av ett certifikat även under ett certifikats giltighetstid kan åläggas att genomgå undersökningar och prov för att dennes lämplighet som certifikatinnehavare ska kunna kontrolleras.

Begreppet undersökningar omfattar inte bara medicinska undersökningar, utan kan också gälla exempelvis psykologiska test.

Enligt *andra stycket* får examensrätten delegeras. Således kan en flygskola ges denna rätt. Rent praktiskt innebär detta som regel att en särskilt utpekad person, som inte är anställd av en myndighet, intygar att en elev tillägnat sig föreskriven kunskap. Utfärdandet av själva flygcertifikatet ska därefter göras av behörig myndighet. En liknande ordning förekommer inom sjöfarten. En närmare redovisning av regeringens syn på delegationsmöjligheterna i luftfartslagen finns i avsnitt 5.9.

Paragrafen har utformats med beaktande av *Lagrådets* yttrande.

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

Denna paragraf motsvarar 4 kap. 5 § andra stycket den nuvarande luftfartslagen. Som exempel på när ett elevtillstånd kan begränsas till att gälla under vissa förutsättningar kan nämnas att glasögon eller

kontaktlinser ska användas under tjänstgöring eller att en innehavare på grund av defekt färgseende endast får flyga i dagsljus. Prop. 2009/10:95

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

Denna paragraf motsvarar 4 kap. 4 § den nuvarande luftfartslagen. Ett certifikat kan begränsas till att gälla under vissa förutsättningar. Det finns således möjligheter att bl.a. vid medicinska brister hos certifikatsökanden ge föreskrifter om s.k. operativa begränsningar i certifikatets giltighet. Exempel på sådana operativa begränsningar har angetts under 12 §.

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

Denna paragraf motsvarar 4 kap. 7 § den nuvarande luftfartslagen.

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

Denna bestämmelse saknar motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen. Angående medicinskt intyg, se avsnitt 9.2 och 9.3.

#### **Återkallelse och begränsning av elevtillstånd eller flygcertifikat**

**16 §** Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska återkallas

1. om innehavaren har gjort sig skyldig till brott mot 13 kap. 2 eller 3 §,
2. om innehavaren vid utövande av luftfart har gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller har visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom,
3. om innehavaren genom att upprepade gånger överträda de bestämmelser som gäller för luftfarten i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter bestämmelserna,
4. om innehavaren i annat fall vid utövande av luftfart har brutit mot någon bestämmelse som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten,
5. om innehavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet eller genom bruk av annat ämne än alkohol inte kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat,
6. om det med hänsyn till annat brott som innehavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han eller hon inte kommer att respektera reglerna för luftfarten och visa den hänsyn och det ansvar och omdöme som krävs av en innehavare eller om han eller hon på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat,
7. om innehavarens förutsättningar att fullgöra den luftfartsverksamhet som elevtillståndet eller flygcertifikatet avser är så väsentligt begränsade genom sjukdom eller skada eller av någon annan sådan orsak att han eller hon av flygsäkerhetsskäl inte längre bör inneha ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat,
8. om innehavaren annars inte uppfyller fastställda krav i fråga om kunskaper och skicklighet,
9. om innehavaren inte följer ett föreläggande att genomgå kontroll av att han eller hon kan förrätta den tjänst som elevtillståndet eller flygcertifikatet avser eller ett föreläggande att lämna intyg angående sin fysiska eller psykiska lämplighet som innehavare av elevtillstånd eller flygcertifikat,
10. om innehavaren själv begär det.

I denna paragraf, som svarar mot 4 kap. 9 § den nuvarande luftfartslagen, räknas de fall upp när ett certifikat eller elevtillstånd ska återkallas. Vad som i det följande sägs om certifikat och certifikatinnehavare gäller även beträffande elevtillstånd och innehavare av sådana.

I 9 § anges de grundläggande kraven i fråga om personliga och medicinska förhållanden för att ett certifikat ska kunna utfärdas och i 10 § finns ett bemyndigande att föreskriva krav i fråga om bl.a. kunskaper. Av bestämmelserna följer att en certifikatinnehavare ska kunna förväntas föra ett luftfartyg på ett sätt som är förenligt med flygsäkerhetens krav. Han eller hon måste därför besitta nödvändiga kunskaper och personlig mognad. Han eller hon måste också vara i god fysisk och psykisk kondition vid flygningen.

Certifikatinnehavarens kunskaper ska framför allt avse det operativa handhavandet av luftfartyget, luftfartssystemet och flygsäkerhetsstandarder. Den personliga mognaden ska visa sig i gott omdöme, hänsyn till andra och ansvarsmedvetande i lufttrafiken.

Om det till följd av brister i någon av dessa förutsättningar kan antas att certifikatinnehavaren inte kommer att föra luftfartyget på ett flygsäkert sätt, är det nödvändigt att samhället ingriper för att undanröja den fara som därigenom kan uppkomma i lufttrafiken.

De enda samhälleliga intressen som ska bevakas är att flygsäkerhetens krav och lufrättens regler efterlevs. Vad som ska kunna påverka innehavet av ett flygcertifikat är ett förhållande eller beteende som rör certifikatinnehavarens förmåga eller vilja att följa regelsystemet och föra luftfartyget på ett betryggande sätt. Flygsäkerhetens krav är således det centrala vid en återkallelse. När en återkallelse sker med anledning av att en certifikatinnehavare har gjort sig skyldig till brott kan den enskilde certifikatinnehavaren uppfatta återkallelsen som ett ytterligare straff vid sidan av själva brottmålsförfarandet. Återkallelsen är emellertid ingen straffpåföljd utan grundas på en presumtion om att certifikatinnehavaren med hänsyn till det aktuella brottet är olämplig att inneha ett certifikat.

Grunderna för återkallelse kan indelas i återkallelse på grund av bristande personlig lämplighet (1–6) och återkallelse till följd av att de medicinska kraven eller kraven i fråga om kunskaper och skicklighet inte är uppfyllda (7 och 8). De övriga återkallelsegrunderna (9 och 10) är av formell natur. Om förhållanden som avses i 1–6 föreligger ska spärrtid bestämmas.

*Första punkten* avser att innehavaren har gjort sig skyldig till brott mot bestämmelserna i 13 kap. 2 och 3 §§ om flygfylleri och grovt flygfylleri.

Enligt *andra punkten*, som har en motsvarighet i 4 kap. 9 § första stycket 2 i den nuvarande luftfartslagen, ska återkallelse ske om innehavaren vid utövande av luftfart har gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller har visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom. Exempel på handlingar som skulle kunna falla in under denna punkt är när någon flugit under en bro eller på låg höjd utmed en fullbelagd badstrand eller när ett luftfartyg kolliderat med en kraftledning. I de situationer då återkallelse enligt denna punkt aktualiseras torde det vara aktuellt med åtal för det aktuella beteendet. I den nuvarande luftfartslagen används på flera ställen uttrycket ”i sin tjänstgöring” i stället för ”vid utövande av luftfart” och liknande. Som Lagrådet påpekat kan



ordet ”tjänstgöring” ge en anvisning om att det ska föreligga någon form av yrkesutövning, och därigenom utesluta fall som sker vid utövande av flygverksamhet på fritiden. En sådan begränsning är inte avsedd.

*Tredje punkten* avser upprepade överträdelse av de bestämmelser som gäller för luftfarten. Många av dessa bestämmelser återfinns i myndighetsföreskrifter som utfärdats av Transportstyrelsen. Med upprepade överträdelse avses i allmänhet minst tre överträdelse.

*Fjärde punkten* avser överträdelse av någon av de grundbestämmelser som måste iakttas för att flygsäkerheten ska kunna upprätthållas. Exempel på sådana allvarliga överträdelse är när någon flugit i kontrollerat luftrum utan erforderligt färdtillstånd, när någon fått bränslebrist och tvingats nödlända till följd av att planeringsbestämmelserna inte följts eller när någon landat på en tillfällig landningsplats utan att följa de bestämmelser som gäller.

Enligt *femte punkten* kan ett certifikat återkallas om innehavaren på grund av opålitlighet i nykterhethänseende inte längre kan anses lämplig att inneha ett certifikat. Ett certifikat bör återkallas om någon dömts för trafiknykterhetsbrott eller under loppet av ett par år upprepade gånger omhändertagits för berusning. Ett certifikatinnehav bör då endast undantagsvis accepteras. Ett certifikatinnehav bör ifrågasättas på ett tidigare stadium än då alkoholmissbruk har hunnit uppstå. Vid prövningen ska det göras en helhetsbedömning av risken för vidare misskötsamhet. Även bruk av andra rusgivande medel än alkohol, t.ex. narkotika, faller under denna återkallelsepunkt.

Under *sjätte punkten* faller ”annat brott” än sådana överträdelse som faller under tidigare nämnda punkter. Det är här fråga om brott som ger anledning anta att personen kommer att ha svårt att respektera reglerna för luftfarten och inte visa den hänsyn och det ansvar som krävs. Det är alltså fråga om kvalificerad brottslighet som bedrivits yrkesmässigt eller varit särskilt grov, långvarig eller hänsynslös. Detsamma gäller återfall i mera allvarlig brottslighet. Stor vikt ska fästas vid innehavarens personliga förhållanden och hur hans eller hennes framtid ter sig. En helhetsbedömning av brottsligheten och innehavarens person ska göras. Något mera allmängiltigt svar angående om en återkallelse ska ske kan därför inte ges. Till sjätte punkten andra ledet ”personliga förhållanden” kan t.ex. hänföras psykiska problem. Psykisk sjukdom faller emellertid under nästa punkt. En snarlik bestämmelse återfinns i 5 kap. 3 § 6 körkortslagen (1988:488), och viss ledning kan hämtas från rättspraxis vid tillämpning av sistnämnda lagrum. Exempel på brott som föranlett körkortsåterkallelse är grovt narkotikabrott, misshandel och grovt sexuellt utnyttjande av minderårig, grov misshandel, mordbrand, dråp, grovt sjöfylleri samt medhjälp till rån (jfr M. Ericsson m.fl. Trafikkommentarer, fjärde upplagan, s. 457–463).

*Sjunde punkten* avser den situationen att en certifikatinnehavarens förutsättningar att fullgöra sin luftfartsverksamhet är väsentligt begränsade genom sjukdom eller skada eller av någon annan sådan orsak. Enligt 7 § är ett certifikat giltigt endast under förutsättning att innehavaren har ett gällande medicinskt intyg. Har en certifikatinnehavare drabbats av en sjukdom eller skada kommer i regel inget medicinskt intyg att utfärdas. Även om ett medicinskt intyg normalt har en kortare giltighetstid än ett certifikat, finns det ändå ett behov av att kunna ompröva själva

certifikatinnehavet på grund av sjukdom och skada. Återkallelse av ett medicinskt intyg är, bortsett från den speciella situationen i 27 § tredje stycket, inte möjlig. Under denna återkallelsepunkt faller även alkoholism. Sker återkallelse på grund av alkoholism enligt denna punkt, i stället för som opålitlighet i nykterhetshänseende enligt punkt 5, följer av 22 § att någon spärrtid inte ska fastställas.

Enligt *åttonde punkten* kan ett certifikat återkallas om en innehavare inte längre uppfyller fastställda krav i fråga om kunskaper och skicklighet. För att kontrollera att kraven i fråga om kunskaper och skicklighet uppfylls kan en certifikatkontroll ske med stöd av 25 §. Visas det vid en sådan certifikatkontroll att en certifikatinnehavare inte uppfyller de fastställda kraven kan ett certifikat återkallas med stöd av denna punkt.

Enligt *nionde punkten* kan ett certifikat återkallas om en innehavare inte rättar sig efter ett föreläggande att genomgå en certifikatkontroll eller att ge in ett intyg angående sin fysiska och psykiska lämplighet. En återkallelse kan ske endast när ett formligt föreläggande om certifikatkontroll eller ingivande av läkarintyg har meddelats.

I *tionde punkten*, som är ny, föreskrivs att återkallelse ska ske om innehavaren begär det.

Har en person både ett certifikat och ett elevtillstånd är utgångspunkten att båda ska återkallas. Någon särskild bestämmelse om detta är inte nödvändig.

Av 12 kap. 6 § följer att ett beslut om återkallelse gäller omedelbart, om inte annat anges i beslutet.

Paragrafen och författningskommentaren har justerats med anledning av *Lagrådets* yttrande.

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

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

*Första stycket* ger möjlighet att återkalla en eller flera av de behörigheter som är knutna till ett certifikat, i stället för att återkalla hela certifikatet. Denna bestämmelse torde främst bli tillämplig när en certifikatinnehavare inte kan anses olämplig att inneha ett certifikat men av medicinska orsaker inte bör fullgöra vissa uppgifter vid luftfart som kräver viss behörighet. Om innehavaren själv begär en begränsning eller om ett tillkortakommande från en certifikatsinnehavares sida är direkt knutet till en speciell behörighet kan det undantagsvis vara tillfyllest att begränsa en eller flera behörigheter i fall som nämns i 16 § 4 respektive 6–10.

*Andra stycket* motsvarar 4 kap. 10 § den nuvarande luftfartslagen. Enligt denna bestämmelse kan det beslutas om s.k. operativa begränsningar i tidigare utfärdade elevtillstånd eller flygcertifikat. Möjligheten att besluta om sådana begränsningar är inskränkt till de återkallelsegrunder som är upptagna i 16 § 5–9. Begränsningen behöver sålunda inte vara medicinskt betingad. En operativ begränsning kan avse att en på flygplanstypen väl influgan säkerhetsförare ska följa med vid alla eller vissa flygningar eller att passagerare inte får tas med vid flygningarna. Föreligger återkallelsegrunder enligt 16 § 1–4 ska

certifikatet återkallas i sin helhet. Beslut om begränsning enligt denna paragraf fattas av Transportstyrelsen (se 27 §). Operativa begränsningar kan även bestämmas av Transportstyrelsen i samband med certifikatets utfärdande, se 13 §.

Vid en partiell återkallelse ska det inte fastställas någon spårtime. Av 12 kap. 6 § följer att även återkallelser enligt denna paragraf gäller omedelbart, om inte annat förordnats.

Paragrafen har omformulerats med beaktande av *Lagrådets* yttrande.

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

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

Denna paragraf motsvarar 4 kap. 11 § den nuvarande luftfartslagen. Enligt denna bestämmelse är det inte möjligt att återkalla ett certifikat på grund av brottslig gärning förrän ett lagakraftvunnet avgörande i fråga om brottet finns. Paragrafen har utformats efter mönster av 5 kap. 1 § körkortslagen (1998:488). Enligt 48 kap. 3 § andra stycket RB gäller godkänt strafföreläggande och godkänt föreläggande av ordningsbot som lagakraftvunnen dom. Beslut om åtalsunderlåtelse jämföras med lagakraftvunnen dom. Åtalsunderlåtelse anses nämligen inte kunna meddelas utan att skuldfrågan är klar.

Paragrafen avser endast återkallelse på grund av brott. Bestämmelsen kan inte anses utgöra hinder mot återkallelse av ett certifikat medan ett förfarande från certifikatinnehavarens sida är föremål för prövning av domstol eller åklagare, såvida förfarandet oavsett om det innefattar brottslig gärning uppfyller någon av förutsättningarna i 16 § för återkallelse. Det kan påpekas att det endast är första och sjätte punkten i 16 § första stycket som innehåller ett krav på brottslig gärning. Ibland är det emellertid först genom ett lagakraftvunnet avgörande m.m. i brottmål som det kan anses klarlagt att ett återkallelsegrundande förfarande kan läggas certifikatinnehavaren till last. Paragrafen utgör då hinder för återkallelse innan ett avgörande i saken föreligger.

### Varning eller erinran

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

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

Denna paragraf motsvarar 4 kap. 15 § den nuvarande luftfartslagen. I de fall då en återkallelsegrund föreligger på grund av misskötsamhet kan i stället för återkallelse meddelas en varning. En förutsättning härför är att varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Enligt 28 § är det alltid allmän förvaltningsdomstol som prövar frågor om varning.

Om en företagen utredning visar att det saknas tillräckliga skäl för en återkallelse eller en varning men att det finns anledning att göra certifikatinnehavaren uppmärksam på de krav som ställs på honom, kan han eller hon enligt andra stycket erinras om dessa krav. En erinran kan bli aktuell när en certifikatinnehavare har misskött sig men det inte är fråga om en misskötsamhet som är så grov eller som har skett med sådan frekvens att det är aktuellt med en återkallelse eller varning. En erinran får beslutas av Transportstyrelsen. Även domstol kan besluta om erinran. Ett beslut om erinran får inte överklagas, vilket framgår av 12 kap. 5 § andra stycket.

I 23 § finns en bestämmelse om underlåtelse att ingripa då ett elevtillstånd eller certifikat varit återkallat tills vidare enligt 20 § eller då ett certifikat har varit omhändertaget enligt 21 §. Har sådana åtgärder varit gällande under viss minsta tid, får återkallelse underlätas. Någon motsvarande regel om underlåtelse att ingripa i form av varning, när sådan skulle ha beslutats i stället för återkallelse, saknas. Det ligger emellertid i sakens natur att även varning kan underlätas, om sådan skulle ha meddelats. Den tid under vilket elevtillståndet eller certifikatet ska ha varit fråntaget innehavaren för att varning ska kunna underlätas får bedömas efter vad som kan anses skäligt.

Paragrafen har justerats med anledning av *Lagrådets* yttrande.

### Återkallelse tills vidare

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

Denna paragraf motsvarar huvudsakligen 4 kap. 12 § den nuvarande luftfartslagen. Begreppet försätta ur kraft har dock ersatts med begreppet återkallelse tills vidare. När något inträffar som kan leda till en återkallelse av ett elevtillstånd eller flygcertifikat kan ett slutligt beslut i återkallelsefrågan aldrig ges omgående. En viss tid förflyter alltid tills ärendet blir slutligt prövat. Ett elevtillstånd eller flygcertifikat kan enligt denna paragraf återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande i återkallelsefrågan. Ett beslut härom kan meddelas vid samtliga återkallelsegrunder. Det finns ingen begränsning i tiden för ett besluts giltighetstid. Av 12 kap. 6 § följer att ett beslut gäller omedelbart, dvs. oberoende av om det överklagas, om inte annat förordnats i beslutet.

Av allmänna regler följer att beslutet om återkallelse tills vidare kan upphävas om skälen för det inte längre föreligger. Således har Transportstyrelsen rätt att upphäva sitt beslut innan det har överklagats. Om länsrätten innan återkallelsefrågan slutligt avgörs finner att sannolika skäl för återkallelse inte längre föreligger, kan även länsrätten upphäva beslutet.

Att tills vidare återkalla ett certifikat eller elevtillstånd kan ibland framstå som en väl ingripande åtgärd om det inte finns sannolika skäl att anta att det kommer att återkallas slutligt. Det införs därför en möjlighet att begränsa ett elevtillstånd eller flygcertifikat när det på sannolika skäl kan antas att det kommer att begränsas slutligt.

Paragrafen har formulerats med beaktande av *Lagrådets* yttrande.

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

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

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

Ett certifikat gäller inte när det är omhändertaget.

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

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om omhändertagande av flygcertifikat.

I denna paragraf, som huvudsakligen motsvarar 4 kap. 16 § den nuvarande luftfartslagen, föreskrivs när ett flygcertifikat ska omhändertas. Ett omhändertagande bör skyndsamt följas upp med en prövning av om flygcertifikatet eller behörighetsbeviset ska återkallas tills vidare. Något behov av en möjlighet till omhändertagande av ett elevtillstånd torde inte föreligga. För att nå en bättre samstämmighet med 5 kap. 7 § första stycket 1 körkortslagen (1998:488) har uttrycket ”alkoholhaltiga drycker eller andra medel” bytts ut mot ”alkohol eller annat ämne”.

På inrådan av *Lagrådet* föreslår regeringen att ett nytt fjärde stycke införs i vilket det anges vilka som får meddela ett beslut om omhändertagande, samt att en kommande prövning om man ska gå vidare med en ansökan om återkallelse eller om flygcertifikatet ska återlämnas ska ske skyndsamt. De närmare bestämmelserna om tidsgränser för att pröva om ett omhändertagande ska bestå osv. återfinns på körkortsområdet i 5 kap. 8–10 §§ körkortsförordningen (1988:980). En likartad lösning bör därför kunna komma i fråga även när det gäller omhändertagande av flygcertifikat. Regeringen nöjer sig med att föreslå att paragrafen kompletteras med ett bemyndigande för regeringen att meddela ytterligare föreskrifter i saken. Genom dessa justeringar i lagförslaget kan 28 § andra stycket i det till *Lagrådet* remitterade förslaget utgå.

Även i övrigt har paragrafen utformats utifrån *Lagrådets* yttrande.

## **Spärrtid**

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

En spärrtid som har fastställts enligt första stycket får, sedan beslutet om fastställande av tiden har vunnit laga kraft, sättas ned om nya omständigheter inträffar eller framkommer och det finns synnerliga skäl för nedsättning. Det får

dock inte bestämmas kortare tid än som anges i första stycket tredje eller fjärde meningen.

Denna paragraf har sin motsvarighet i 4 kap. 14 § den nuvarande luftfartslagen.

Av 16 § följer att en återkallelse alltid sker för ett certifikats återstående giltighetstid. Vid återkallelse på grund av misskötsamhet fastställs enligt förevarande paragraf en tid som måste förflyta innan ett nytt certifikat får utfärdas.

Om en återkallelse grundas på medicinska skäl kan ett nytt certifikat utfärdas när det medicinska hindret har upphört om de övriga förutsättningarna för att få ett certifikat är uppfyllda. I dessa fall ska det i samband med återkallelsen inte bestämmas någon viss tid som måste förflyta mellan återkallelsen och utfärdandet.

Om återkallelsen däremot grundar sig på att innehavaren har begått en brottslig gärning eller att han eller hon på grund av ett onyktert levnadsätt eller andra personliga förhållanden bedöms som olämplig, kan man redan vid beslutet om återkallelse konstatera att en viss tid kommer att behöva förflyta innan frågan om lämpligheten kan avgöras igen. Innehavaren ska i dessa fall tillåtas att söka ett nytt certifikat först sedan en viss bestämd tid har förflutit.

Regeringen föreslår att den tid som måste förflyta mellan återkallelsen och utfärdandet av ett nytt certifikat kallas spärrtid.

Efter mönster från körkortslagen (1998:488) har spärrtidens längd angetts i form av intervall och inte, som hittills, i fasta tider som kan frångås vid synnerliga skäl. Ändringen har skett mot bakgrund av synsättet att certifikatingripanden är trafiksäkerhetsåtgärder och att spärrtider bör bestämmas utifrån ett prognostänkande.

Spärrtid ska inte bestämmas bara vid återkallelser. Så ska också ske om en ansökan om elevtillstånd eller en ansökan om förnyelse inte kan bifallas på grund av sökandens personliga förhållanden.

Enligt *andra stycket* finns det en möjlighet att sätta ned spärrtiden om några nya omständigheter inträffar eller kommer fram efter det lagakraftvunna avgörandet. Det ska dock finnas synnerliga skäl för en nedsättning. Spärrtiden får inte sättas ned så mycket att minimitiderna underskrids.

#### **Underlåtelse av certifikatingripande m.m.**

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

Enligt denna paragraf, som motsvarar 4 kap. 17 § den nuvarande luftfartslagen, är det möjligt att besluta att ytterligare ingripande inte ska ske i de fall då ett elevtillstånd eller flygcertifikat har varit återkallat tills vidare eller ett certifikat har varit omhändertaget så länge att tidsfristen enligt 22 § för utfärdande av nytt certifikat eller tillstånd redan har gått ut.

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

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

I denna paragraf, som saknar motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen, föreskrivs med förebild i 5 kap. 13 och 14 §§ körkortslagen (1998:488) vad som gäller för att ett nytt certifikat ska kunna utfärdas efter återkallelse.

Av *första stycket* följer att en ansökan om flygcertifikat får inte prövas så länge spärrtid löper.

Enligt *andra stycket* ska sökanden efter återkallelse av ett flygcertifikat avlägga de certifikatprov som föreskrivs med stöd av 10 §. Detta stadgande ger utrymme för att ställa upp olika omfattande krav på certifikatprov beroende på t.ex. vilken typ av certifikat det är fråga om och hur länge ett certifikat har varit återkallat. Det ges även utrymme för att vid mycket kortvariga återkallelser efterge kravet på certifikatprov.

Paragrafen har justerats med beaktande av *Lagrådets* yttrande.

### **Certifikatkontroll**

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

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

I *första stycket*, som motsvarar 4 kap. 18 § den nuvarande luftfartslagen, regleras den s.k. certifikatkontrollen.

Enligt *andra stycket*, som motsvarar 36 § luftfartsförordningen, får både en innehavare av ett flygcertifikat och en innehavare av ett elevtillstånd föreläggas att lämna ett intyg angående sin fysiska och psykiska lämplighet som certifikatinnehavare.

### **Godkännande av utländska flygcertifikat**

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

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

Enligt denna paragraf, som motsvarar 4 kap. 19 och 27 §§ den nuvarande luftfartslagen, ska ett flertal bestämmelser i kapitlet, som avser flygcertifikat som utfärdats här i landet, också tillämpas i fråga om godkännande här i landet av utländska certifikat.

Paragrafen har utformats i enlighet med Lagrådets förslag.

### Prövning av frågor om elevtillstånd och flygcertifikat

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

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

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

**28 §** Allmän förvaltningsdomstol prövar efter ansökan frågor om

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

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

Av dessa båda paragrafer, vilka motsvarar 4 kap. 21 och 22 §§ den nuvarande luftfartslagen, följer att Transportstyrelsen prövar frågor om elevtillstånd, certifikat och medicinskt intyg samt godkännande av utländska flygcertifikat och medicinskt intyg i den mån inte prövningen enligt 28 § ankommer på domstol.

Om ett certifikat har tagits om hand på grund av sådant beteende från certifikatinnehavarens sida som avses i 21 § första stycket, ska allmän förvaltningsdomstol pröva om det ska återkallas tills vidare eller återlämnas till innehavaren. Har det tagits om hand enligt 21 § andra stycket prövar Transportstyrelsen enligt huvudregeln i 27 § denna fråga. Om Transportstyrelsen finner skäl till beslut om s.k. operativ begränsning av certifikatet enligt 17 § kan alltså myndigheten besluta om att certifikatet ska återkallas tills vidare. Samma sak gäller om Transportstyrelsen i dessa fall finner skäl att ansöka hos allmän förvaltningsdomstol om återkallelse av certifikatet. Sedan en sådan ansökan anhängiggjorts ankommer det på domstolen att pröva frågan om certifikatet alltjämt ska vara återkallat tills vidare eller om det ska återlämnas till innehavaren.

När Transportstyrelsen har fastställt en spärrtid kan myndigheten med stöd av 22 § andra stycket pröva frågan om nedsättning av spärrtiden. I övriga fall ska frågan om nedsättning av spärrtid prövas av domstol. Har Transportstyrelsen avslagit en begäran om nedsättning av spärrtid kan beslutet överklagas med stöd av 12 kap. 4 §.



Vad gäller medicinskt intyg ska dessa enligt huvudregeln utfärdas av Transportstyrelsen. Till grund för ett medicinskt intyg läggs som regel ett undersökningsformulär som fyllts i av en särskilt förordnad flygläkare, samt de eventuella utlåtanden som specialisläkare kan ha utfärdat. Denna myndighet äger emellertid rätt att förordna bestämda läkare att utfärda och förlänga ett medicinskt intyg. I Transportstyrelsens föreskrifter finns det reglerat i vilka fall ett medicinskt intyg ska utfärdas av den nationella luftfartsmyndigheten och i vilka fall myndigheten kan överlåta rätten att utfärda medicinskt intyg.

När en läkare som förordnats av den nationella luftfartsmyndigheten utfärdar ett medicinskt intyg, ska denne sända in den dokumentation som låg till grund för utfärdandet av intyget till luftfartsmyndigheten. Myndigheten har rätt att av medicinska skäl suspendera eller begränsa intyget. Skälet till denna bestämmelse torde framför allt vara att myndigheten kan ha information som den utfärdande läkaren inte haft del av. Transportstyrelsen kan exempelvis ha fått information från en annan läkare eller psykolog, som vid en undersökning finner att en innehavare av ett elevtillstånd eller certifikat är uppenbart olämplig att inneha ett sådant tillstånd eller certifikat. Detta är bakgrunden till att det har förts in en bestämmelse i paragrafens tredje stycke om att Transportstyrelsen får ompröva om den enskilde uppfyller föreskrivna medicinska krav för ett medicinskt intyg, som utfärdats av en särskilt förordnad läkare, inom en tid av sextio dagar från utfärdandet om särskilda omständigheter föranleder det. Ett sådant förfarande utgör också en kvalitetskontroll av de flygläkare som förordnats av myndigheten. Det ska framhållas att det som regel finns ett antal läkare anställda på Transportstyrelsen som handlägger prövningen av nu aktuella frågor.

Mot denna bestämmelse skulle det kunna invändas att en återkallelse av ett medicinskt intyg i praktiken är att jämställa med en återkallelse av certifikatet och att frågan borde prövas av domstol. Bortsett från den aktuella situationen är det enligt utredningens förslag inte tänkt att ett medicinskt intyg ska kunna återkallas. När en certifikatinnehavare inte längre uppfyller fastställda medicinska krav är i stället avsikten att själva certifikatet ska återkallas, vilket alltid måste göras av domstol. Att i den förevarande situationen hänvisa Transportstyrelsen till att ansöka om att certifikatet ska återkallas synes vara ett alltför ingripande och omständligt förfarande.

Enligt regeringens mening behöver man emellertid inte se den föreslagna lösningen som en återkallelse av ett flygcertifikat utan som att ett intyg har en svävande giltighet under sextio dagar och att dess slutliga giltighet är beroende av att Transportstyrelsen inte underkänner intyget.

Transportstyrelsens beslut att avslå en begäran om nedsättning av spärrtid kan överklagas med stöd av 12 kap. 4 §.

Paragraferna har justerats med anledning av *Lagrådets* yttrande.

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

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

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

Denna paragraf motsvarar huvudsakligen 4 kap. 24 § den nuvarande luftfartslagen. Bestämmelsen kan även bli tillämplig när Transportstyrelsen vägrar att utfärda ett certifikat och detta beslut överklagas med stöd av 12 kap. 4 §.

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

Denna paragraf motsvarar 4 kap. 25 § den nuvarande luftfartslagen. Genom denna paragraf är det möjligt för rätten att i de fall då återkallelse inte sker i stället besluta om begränsningar i certifikatets giltighet eller att föreskriva andra villkor för fortsatt certifikatinnehav. Härigenom kan uppnås att certifikatet förses med sådana operativa begränsningar som avses i 17 § andra stycket. Sådana bör dock föreskrivas i första hand då återkallelse har aktualiserats enligt 16 § 5–9. Som exempel på ett särskilt villkor kan nämnas att rätten beslutar att en innehavare av ett certifikat ska genomgå förnyad medicinsk undersökning inom viss tid.

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

Denna paragraf motsvarar nuvarande 4 kap. 26 § den nuvarande luftfartslagen.

### **Flygdagbok**

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

Denna paragraf saknar motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen. Se vidare avsnitt 9.6.

## **5 kap. Luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord**

### **Luftfartygs befälhavare**

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

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

*Första stycket* motsvarar 5 kap. 1 § första stycket den nuvarande luftfartslagen.

*Andra stycket* saknar direkt motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen.

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

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

*Första stycket* motsvarar 4 kap. 1 § den nuvarande luftfartslagen. Att bemanningen ska vara på föreskrivet sätt innebär både att besättningen ska bestå av ett tillräckligt antal personer och att de enskilda besättningsmedlemmarna ska ha den utbildning och erfarenhet och, i förekommande fall, de certifikat och övriga behörighetshandlingar som föreskrivs. Ansvar för bemanningen läggs på ägare och brukare. Av 5 kap. 4 § framgår att även befälhavaren har ett ansvar för bemanningen. I 13 kap. 6 § första stycket 2 finns en straffbestämmelse som ansluter till första stycket.

I *andra stycket*, som saknar direkt motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen, ges ett bemyndigande att meddela närmare föreskrifter om luftfartygs besättning.

### **Befälhavarens myndighet**

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

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

Denna paragraf motsvarar 5 kap. 1 § andra stycket och 3 § den nuvarande luftfartslagen. I *första stycket* första punkten anges att befälhavaren har den högsta myndigheten ombord. Befälhavaren har den högsta myndigheten både i förhållande till passagerare och besättningen. Beträffande passagerarna ombord kan befälhavaren emellertid ge order endast i frågor som gäller ordning och säkerhet. I fråga om besättningen är befälhavarens myndighet mer omfattande. Befogenheten för befälhavaren att bestämma att medlemmar av besättningen ska arbeta med annat än det som deras anställning avser kan synas stå mindre väl i överensstämmelse med dagens arbetsrättslagstiftning. Från säkerhetssynpunkt är bestämmelsen emellertid nödvändig. I vilken utsträckning en passagerares vägran att följa order kan vara straffbar behandlas i avsnitt 21.4.

Enligt *andra stycket* får en befälhavare sätta i land eller vägra att ta ombord besättningsmedlemmar, passagerare och gods, när omständigheterna kräver det. En situation där detta stadgande kan bli tillämpligt är när en passagerare uppträder störande eller en person är berusad.

Två straffbestämmelser som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 9 och 10.

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

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

I denna paragraf, som motsvarar 5 kap. 2 § den nuvarande luftfartslagen, behandlas befälhavarens tillsynsplikt.

Befälhavaren ska enligt *första stycket* ha tillsyn över luftvärdigheten, bemanningen m.m. Det finns dock ingen skyldighet för honom eller henne att ha tillsyn över miljövärdigheten. Vidare åläggs befälhavaren att se till att luftfärden förbereds och genomförs i enlighet med gällande bestämmelser. Härmed avses bl.a. bestämmelser om förberedelse och genomförande av en flygning på ett säkert sätt. Befälhavaren ska bl.a. införskaffa väderrapporter och väderprognoser. Han eller hon ska beräkna bränsleförbrukning och behov av reservbränsle. Han eller hon ska även skaffa information om navigationshjälpmedel, lufrumsbestämmelser etc.

I praktiken kan en befälhavare inte övervaka alla detaljer. Vad gäller luftvärdigheten finns särskilda regler om behörighet, tillstånd och ansvar vid utförandet av underhålls-, reparations- eller ändringsarbeten på ett luftfartyg. Inom den tillståndskrävande luftfarten ingår det i kraven för drifttillståndet att flygföretaget ska ha en godkänd underhållsorganisation och en teknisk chef som ansvarar för luftfartygets luftvärdighet. Större flygföretag har särskilda enheter som har till uppgift att förbereda flygningen bland annat med avseende på bemanningen och lastningen av luftfartyget. Har befälhavaren mottagit handlingar rörande de i paragrafen avsedda förhållandena från en sådan enhet, bör han eller hon i regel kunna lita på riktigheten av dessa. Befälhavaren får emellertid anses skyldig att övervaka exempelvis avisningsåtgärder och lastning, så långt det är praktiskt möjligt, i synnerhet så snart han eller hon har anledning att anta att något inte är helt i sin ordning.

Vad som sagts ovan om befälhavare i stora flygföretag kan inte utan vidare tillämpas i fråga om små flygföretag eller vid privat luftfart. De förberedelser som utförs av andra personer är i många fall inte av sådan art och omfattning att de utan kompletterande undersökningar och kontroller kan godtas av befälhavaren. Befälhavaren har då att själv utföra förberedelserna och kontrollerna.

Enligt *andra stycket* har befälhavaren samma skyldighet att göra anmälan när det gäller luftvärdigheten som ägaren har enligt 3 kap. 1 § första stycket. Befälhavarens skyldigheter bör självfallet få fullgöras genom underrättelse till luftfartygets ägare eller brukare, som i sin tur meddelar Transportstyrelsen. Eftersom ägaren eller brukaren i vissa fall kan ha intresse av att undanhålla Transportstyrelsen en sådan upplysning ska befälhavaren inte kunna försvara sig med att han eller hon lämnat upplysningen till ägaren eller brukaren, om han eller hon kunde misstänka att denna inte omedelbart vidarebefordras.

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

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

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

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

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

Denna paragraf motsvarar 5 kap. 4 § den nuvarande luftfartslagen. I polislagen (1984:387) finns bestämmelser om användning av våld i samband med att någon med laga stöd ska verkställa ett frihetsberövande (se 29 § jämförd med 10 § första stycket 2 polislagen). Luftfartslagens regler går längre och kan tillämpas t.ex. för att lugna ett slagsmål ombord eller för att hindra en berusad från att använda våld. Ingripandena kan rikta sig både mot besättningsmedlemmar och mot passagerare. En särskild bestämmelse om strafflindringmöjligheter finns i 13 kap. 10 §.

Som *Lagrådet* har påpekat är det endast ombord på ett luftfartyg som en befälhavare bör få denna rätt att använda våld i samband med upprätthållande av ordning. En sådan ordning stämmer också med vad som gäller för sjöfarten, jfr 15 kap. 7 § sjölagen (1994:1009) och 53 § sjömanslagen (1973:282). Paragrafen har därför förtydligats i första stycket i enlighet med *Lagrådets* yttrande.

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

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

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

Paragrafen, som motsvarar 5 kap. 5 § den nuvarande luftfartslagen, ger befälhavaren en laga rätt att omhändertaga den som begår svårare brott ombord på ett luftfartyg. Vid bedömningen av vad som är ”svårare brott” är utgångspunkten att brottet ska kunna föranleda häktning. Det måste dock beaktas att befälhavaren inte kan förväntas känna till vilka beteenden som är av den arten att de kan föranleda häktning. Befälhavaren får vid omhändertagandet använda våld enligt 5 §. Även om befälhavaren har ansvaret för vad som föreskrivs i paragrafen kan själva verkställigheten uppdras åt annan.

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

Denna paragraf motsvarar 5 kap. 7 § den nuvarande luftfartslagen. Paragrafen ger uttryck för samma tankegångar som ligger bakom 6 kap. 6 § sjölagen (1994:1009). Att bärgning inte särskilt nämns i förevarande paragraf är inte avsett att innebära någon saklig avvikelse från sjölagen. Mot bakgrund av att bärgningen spelar en långt mindre roll på luftfartens område än på sjöfartens är det inte nödvändigt att låta det komma till direkt uttryck i lagtexten att befälhavaren är skyldig även att sörja för bärgningen av luftfartyget.

En straffbestämmelse i anslutning till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 11.

### Rapporteringskyldighet

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

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

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

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

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

Denna paragraf motsvarar delvis 5 kap. 8 § den nuvarande luftfartslagen. *Första och andra stycket* reglerar befälhavarens och brukarens undermålskyldighet vid olyckshändelser m.m. Bestämmelsen hänger samman med 10 kap. 7 § angående undersökning av luftfartsolyckor och lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. Bestämmelsen syftar till att undersökande myndighet ska få reda på att det inträffat en sådan händelse som ska undersökas. Rapporteringskyldigheten ska fullgöras hos Transportstyrelsen. Bestämmelser härom finns i 20 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor.

Rapporteringskyldigheten omfattar inte fall då gods, som befordras med ett luftfartyg, blir skadat eller förkommer. Den undersökning, som det är fråga om i lagen om undersökning av olyckor och som också behandlas i artikel 26 i Chicagokonventionen, avser närmast att klarlägga

de omständigheter som är av betydelse för att bedöma orsaken till händelsen samt vilka åtgärder som bör vidtas för att hindra att händelsen upprepas. Det i lagen om undersökning av olyckor påbjudna undersökningsförfarandet är tämligen omfattande och kan sägas åtminstone i de enklare fallen vara av företrädesvis offentligrättslig betydelse.

I  *tredje stycket*  har kretsen som kan åläggas en rapporteringsskyldighet vidgats till att omfatta även andra som har utfört arbete som har samband med berörd flygning. Närmast att komma i fråga i denna utvidgade krets är flygledare.

I  *fjärde stycket*  görs en hänvisning till bestämmelserna i 10 kap. om rapportering av händelser inom civil luftfart.

Paragrafen är till följd av 14 kap. 1 § även tillämplig på militär luftfart.

Paragrafen har huvudsakligen utformats i enlighet med  *Lagrådets*  yttrande.

### **Förbud mot tjänstgöring vid sjukdom m.m.**

**9 §** 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.

Paragrafen motsvarar 5 kap. 10 § den nuvarande luftfartslagen. En motsvarande bestämmelse för vägtrafikens del finns i 3 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276). Tjänstgöring under påverkan av berusningsmedel straffbeläggs i 13 kap. 2 och 3 §§. Reglerna gäller för alla som arbetar ombord. Bestämmelsen vänder sig såvitt angår uttrötning, vilket måste anses innebära en särskild hög grad av trötthet, mot den som påbörjar en resa trots uttrötning eller trots att han eller hon måste räkna med att bli uttröttad under resan. Självfallet kan det dock i en viss situation vara nödvändigt att en person flyger trots en under resan påkommen trötthet. Liknande synpunkter gör sig för övrigt gällande beträffande sjukdomsfall.

## **6 kap. Flygplatser och den övriga markorganisationen**

### **Flygplatser och andra start- och landningsplatser**

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

I denna paragraf återfinns en definition av vad som i lagen avses med en flygplats. Bestämmelsen har införts på inrådan av  *Lagrådet* .

Här ska dock anmärkas att det finns definitioner av vad som avses med flygplats i ett antal EU-rättsakter, och att det finns vissa skillnader mellan dessa definitioner.

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

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

Det som sägs i första och andra styckena gäller inte nödsituationer eller andra därmed jämförbara fall.

I denna paragraf anges vilka start- och landningsplatser som får användas för ett luftfartyg.

I *första stycket* första punkten, som saknar motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen, anges huvudregeln att för start och landning med luftfartyg ska användas en flygplats. Begreppet flygplats definieras i föregående paragraf. Definitionen där motsvarar ICAO:s definition av flygplats.

I första stycket andra meningen, som motsvarar 6 kap. 12 § den nuvarande luftfartslagen, ges ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva vilka flygplatser som får användas vid olika slag av luftfart. Med olika slag av luftfart avses dels storleken på de luftfartyg som får trafikera flygplatsen, dels syftet med luftfarten.

I *andra stycket* första och andra punkterna, som saknar motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen, anges förutsättningarna för att ett luftfartyg ska få starta och landa på ett område som inte är inrättat som en flygplats. Som tidigare har behandlats är utgångspunkten i svensk luftfartslagsstiftning att det med markägarens tillstånd är tillåtet att starta och landa överallt med ett luftfartyg. Som Lagrådet har påpekat står det emellertid inte för en markägare helt fritt att anvisa vilken del som helst av sin egendom för en landning eller start. Markägaren är skyldig att beakta andra bestämmelser, exempelvis 3 kap. 1 § jordabalken om krav på hänsynstagande till omgivningen vid nyttjande av fast egendom. I sammanhanget måste man också beakta att det kan krävas tillstånd enligt miljöförfattningar även för ”tillfälliga start- och landningsplatser”, exempelvis om antalet flygrörelsen med motordrivna luftfartyg är fler än 500 per kalenderår, jfr förordningen (1998:890) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Som förutsättning för rätten att starta eller landa på ett område som inte har inrättats särskilt för sådant ändamål har i vissa fall ansetts gälla ett krav på samtycke från den som äger eller innehar området. I lagrådsremissen föreslogs att kravet på samtycke skulle gälla först om start eller landning medför avsevärd skada eller olägenhet. Lagrådet har ifrågasatt om ett sådant förslag innebär en förändring av rättsläget och om det i så fall finns godtagbara skäl för ingreppet. Som framgår av praxis från Högsta domstolen innebär allemansrätten att enskilda är tillförsäkrade rätten att i sitt umgänge med naturen nyttja annans mark- och vattenområden så länge nyttjandet inte medför nämnvärd skada eller olägenhet för fastighetsägaren eller annan rättsinnehavare (NJA 1996 s. 495). Det finns inte något hinder mot att allemansrätten nyttjas i kommersiellt syfte. I den utsträckning allemansrätten nyttjas av flera personer tillsammans måste dock hänsyn



tas till den samlade effekten av nyttjandet. Mot bakgrund av Lagrådets synpunkter anser regeringen att principen om krav på samtycke bör uttryckas på ett sätt som närmare ansluter till vad som gäller i fråga om nyttjande av annans mark med stöd av allemansrätten. Ett krav på samtycke ska gälla om åtgärden medför nämnvärd skada eller olägenhet för ägaren eller den som innehar marken med nyttjanderätt eller annan särskild rätt.

I sammanhanget ska framhållas att vanliga flygplan svårligen kan starta och landa på andra platser än flygplatser. Även om mindre flygfält inte har belagda rullbanor kännetecknas markytan av en god bärighet och att den är tillräckligt plan för att flygplanen inte ska kantra vid sina rörelser. Helikoptrar kan däremot utnyttja förhållandevis små markytor bara marken är tillräckligt stabil. Luftballonger, hängglidare och liknande luftfartyg kan också utnyttja mindre markytor för sin verksamhet. Detta sker också i dag utan att det normalt sett ger några märkbara skador på marken. Under förutsättning att flygrörelser av detta slag endast sker i tämligen begränsad omfattning kan man inte tala om några beaktansvärda ingrepp i en markägares egendom i detta sammanhang. Den begränsning av rådigheten över mark- och vattenområden som följer av den föreslagna regleringen utgör enligt regeringen ett godtagbart ingrepp i enskildas rätt till rådighet över sin egendom som sker för att tillgodose angelägna allmänna intressen.

I andra stycket tredje punkten som motsvarar 6 kap. 1 § tredje stycket den nuvarande luftfartslagen, ges ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela närmare föreskrifter om start och landning på ett område som inte är inrättat som en flygplats. Bemyndigandet innefattar dels en rätt att meddela föreskrifter beträffande områden som inte har inrättats som start- och landningsplatser, dels en rätt att meddela föreskrifter beträffande områden som tillfälligt har inrättats som start- och landningsplatser.

I tredje stycket görs ett undantag för nödsituationer eller andra därmed jämförbara situationer. I dessa fall krävs av naturliga skäl inget samtycke av en markägare. Med andra jämförbara situationer avses t.ex. den situationen att det blivit omöjligt för ett segelflygplan att fortsätta flygningen till en flygplats. När en landning sker med stöd av tredje stycket följer av allmänna skadeståndsrättsliga principer att områdets ägare eller innehavare kan ha rätt till ersättning för skada som tillfogas honom genom landningen.

**3 §** Om det behövs av hänsyn till natur- eller miljövård, friluftsliv, kommunikationer, fiske eller näringsverksamhet, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om att ett visst område inte får användas för landning.

I denna paragraf, som motsvarar 64 § första stycket nuvarande luftfartsförordning, ges ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela landningsförbud. Utgångspunkten är att landningsförbud endast ska kunna meddelas med stöd av luftfartslagstiftningen. När det gäller nationalparker, naturreservat, kulturreservat och naturminnen kan emellertid landningsförbud även meddelas med stöd av bestämmelser i 7 kap. miljöbalken (MB).

I denna paragraf, som motsvarar 6 kap. 1 § första stycket den nuvarande luftfartslagen, anges de allmänna förutsättningarna att flygplatser ska uppfylla flygsäkerhetens och luftfartsskyddets krav. När det gäller termerna flygsäkerhet och luftfartsskydd, som tidigare inkluderades i ordet "säkerhet", se avsnitt 4.2. Paragrafen har ingen självständig betydelse utöver vad som följer av andra bestämmelser i 6 kap. Eftersom kravet på att flygplatser ska uppfylla flygsäkerhetens och luftfartsskyddets krav är av så grundläggande betydelse, får dock bestämmelsen anses ha en funktion.

### **Tillstånd att inrätta en flygplats**

**5 §** För att inrätta en flygplats krävs tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Detsamma gäller om en flygplats byggs om, såvida inte ombyggnaden är av mindre betydelse för flygplatsens användning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter får inrättas utan ett sådant tillstånd som avses i första stycket.

I *första stycket*, som delvis motsvarar 6 kap. 4 § den nuvarande luftfartslagen, föreskrivs krav på tillstånd för att inrätta en flygplats eller för att bygga om en flygplats, såvida inte ombyggnaden är av mindre betydelse för flygplatsens användning. Således krävs det inte enbart tillstånd när en flygplats inrättas utan även när rullbanor ska förlängas eller stationsbyggnaden ska utökas för att flygplatsen ska kunna ta emot större luftfartyg eller fler passagerare. Det bör anmärkas att det också krävs tillstånd enligt första stycket om man vill genom ombyggnad minska en befintlig flygplats och ändringen inte är av sådant slag att den kan sägas vara av mindre betydelse.

Som närmare utvecklats i avsnitt 11 kan det även krävas tillstånd enligt miljöbalken eller föreskrifter som meddelats med stöd av denna. Varken i luftfartslagen eller miljölagstiftningen anges det i vilken turordning tillståndsprövningen enligt de olika lagstiftningarna ska ske. Lufträttsutredningen förutsatte att prövningen enligt luftfartslagen tidsmässigt kommer att ske före prövningen enligt miljölagstiftningen. Någon uttrycklig lagbestämmelse om detta kan dock inte anses påkallad.

Vid miljöbalksprövningen ska det bl.a. göras en lokaliseringssprövning enligt 2 kap. 6 § MB. Detta förhållande innebär att miljömyndigheten är fri att göra bedömningen att en flygplats som har fått tillstånd enligt luftfartslagen likväl inte ska tillåtas enligt miljöbalken för att den är olämpligt lokaliserad. För att i möjligaste mån undvika att det uppstår en situation där man behöver gå tillbaka och göra en ny prövning enligt luftfartslagen bör det vara möjligt att redan från början ansöka om att prövningen enligt luftfartslagen ska omfatta olika alternativa lokaliseringar.

Mot bakgrund av att regeringen föreslår att den nuvarande uppdelningen i allmänna och enskilda flygplatser ska utmönstras kommer kravet på tillstånd att formellt omfatta alla flygplatser, oavsett storlek

eller användningsområde. Enligt regeringens mening kan det dock finnas behov av att kunna undanta vissa mindre flygplatser från tillståndskrav. En närmare presentation av tankarna bakom slopandet av de två begreppen ”allmän flygplats” och ”enskild flygplats” samt vilka konsekvenser detta får återfinns i avsnitt 11.4. I *andra stycket* föreskrivs därför att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter får inrättas utan ett sådant tillstånd som avses i första stycket.

En straffbestämmelse som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 12.

**6 §** Ett tillstånd enligt 5 § får meddelas endast om flygplatsen är lämplig från allmän synpunkt. Vid prövningen ska hänsyn särskilt tas till flygsäkerheten, relationen till övrig luftfart och andra transportslag, totalförsvaret samt särskilda störningar.

Vid tillståndsprövningen ska 3 och 4 kap., 5 kap. 3 § och 16 kap. 5 § miljöbalken tillämpas.

Ett tillstånd får inte meddelas i strid mot en detaljplan eller områdesbestämmelser. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras.

I denna paragraf, som delvis motsvarar 6 kap. 5 § den nuvarande luftfartslagen, anges vilka omständigheter som ska beaktas vid prövningen av frågan om tillstånd till inrättande av en flygplats.

Syftet med tillståndsprövningen är att pröva om en tilltänkt flygplats är lämplig från allmän synpunkt. Vid denna prövning ska hänsyn särskilt tas till flygsäkerheten, relationen till övrig luftfart och andra transportslag, totalförsvaret samt särskilda störningar. Att hänsyn ska tas till flygsäkerheten innebär t.ex. att hinderfriheten ska prövas. Hänvisningen till relationen till övrig luftfart och andra transportslag innebär bl.a. att det ska prövas om flygtrafik från den tilltänkta flygplatsen kan störa flygtrafiken till och från en befintlig flygplats. Även trafiken till och från flygplatsen behöver beaktas. Nya trafikleder kan behöva anläggas och befintliga leder läggas om. Med särskilda störningar avses sådana störningar som inte ska beaktas vid en miljöprövning och som kan påverka flygplatsen. Exempel på en särskild störning är att det finns en skjutbana eller ett skjutfält i närheten av den tilltänkta flygplatsen. Någon prövning av sökandens tekniska och ekonomiska förutsättningar eller någon samhällsekonomisk prövning ska inte längre ske (se avsnitt 11.5).

Enligt *andra stycket* ska miljöbalkens regler om hushållning med mark- och vattenområden tillämpas. Tillstånd får inte beviljas för verksamheter som medverkar till att en miljökvalitetsnorm överträds.

I sammanhanget kan nämnas att alla större flygplatser ska tillståndsprövas med stöd av miljöbalken (se avsnitt 11.2).

**7 §** När ett tillstånd enligt 5 § meddelas, får tillståndet förenas med villkor. Om tillståndet meddelas av regeringen, får sådana villkor beslutas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Denna bestämmelse motsvarar 6 kap. 6 § första stycket den nuvarande luftfartslagen. Exempel på ett villkor som kan föreskrivas är att ett tillstånd måste utnyttjas inom viss tid.

I 6 kap. 6 § den nuvarande luftfartslagen finns en bestämmelse om att rätt till inlösen kan förbehållas staten. Denna bestämmelse synes sakna praktisk betydelse och har därför inte tagits med i detta förslag. Skulle frågan om inlösen av en flygplats aktualiseras, får detta ske på samma grunder som vid expropriation enligt vanliga regler.

### Drifttillstånd för flygplatser

**8 §** En flygplats får inte tas i bruk innan den har godkänts från flygsäkerhetssynpunkt och meddelats ett drifttillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer. Detsamma gäller om en flygplats byggs om, såvida inte ombyggnaden är av mindre betydelse för flygplatsens användning. Ett drifttillstånd ska ges för viss tid. Drifttillståndet ska meddelas den som driver flygplatsen och ska innehålla de villkor som ska gälla.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka krav som ska vara uppfyllda från flygsäkerhetssynpunkt för att ett område ska få användas som flygplats.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter inte behöver ha meddelats ett drifttillstånd innan den tas i bruk.

I *första stycket* som delvis motsvarar 6 kap. 9 § första stycket den nuvarande luftfartslagen behandlas godkännande av flygplatser. Innan en flygplats tas i drift måste den godkännas. Godkännandet har ett annat syfte än det tillstånd som föreskrivs i 5 §. Godkännandet utgör en prövning av om en flygplats uppfyller de flygsäkerhetsmässiga krav som gäller på en flygplats. Att ett tillstånd ska ges för viss tid är nytt i förhållande till nuvarande bestämmelser. Det är praktiska skäl som ligger bakom detta. Det är enklare att uppdatera och anpassa villkor till exempelvis den tekniska utvecklingen i samband med en förnyelse av tillståndet än att gå in och ändra ett givet tillstånd. Detaljerade bestämmelser om vilka krav som finns i detta hänseende finns i föreskrifter som utfärdats av Transportstyrelsen. Enligt utredningens och regeringens förslag ska det som bevis på att en flygplats blivit godkänd utfärdas ett drifttillstånd för flygplatsen. För att tillmötesgå *Lagrådets* önskemål om tydliggörande om vem som ett drifttillstånd ska rikta sig till har det i lagtexten lagts till att tillståndet ska meddelas den som driver flygplatsen. Om en flygplats ägs av bolaget A men drivs av ett bolaget B är det till bolag B som tillståndet ska ställas ut. I den situationen behövs det ett nytt tillstånd om man byter ut bolag B som den som faktiskt driver flygplatsen, men inte om bolaget A får andra ägare.

I *andra stycket*, som saknar uttrycklig motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen, ges ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om vilka krav som ska vara uppfyllda från flygsäkerhetssynpunkt för att ett område ska få användas som flygplats.

Mot bakgrund av att den nuvarande uppdelningen i allmänna och enskilda flygplatser föreslås ska utgå, kommer kravet på godkännande i

första stycket att formellt omfatta alla flygplatser oavsett storlek. Det finns emellertid inte skäl att utöka den krets av flygplatser som för närvarande behöver godkännas innan de tas i bruk. Regeringen föreslår därför ett *tredje stycke* enligt vilket regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter inte behöver godkännas innan den tas i bruk. Även om en viss kategori av flygplatser har undantagits från kravet på godkännande bör en innehavare av en sådan flygplats ändå ha rätt att få den godkänd.

Det är den som är driver en flygplats som tilldelas drifttillståndet. Om det är en kommun som äger flygplatsen är det som regel ett kommunalt bolag som driver flygplatsen och som tilldelas drifttillståndet. Om det mellan kommunen och driftbolaget finns ett holdingbolag som äger driftbolaget är det fortfarande driftbolaget som ska tilldelas drifttillståndet. Om driftbolaget byter huvudman görs en ändring i tillståndet. Av praktiska skäl brukar ett nytt tillstånd skrivas ut men det är fortfarande samma giltighetstid och villkor som tidigare. Om flygplatsen däremot byter driftansvarig, dvs. en nytt bolag med ett nytt organisationsnummer, görs dock en förnyad prövning och flygplatsen får ett helt nytt drifttillstånd.

En straffbestämmelse som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 12.

**9 §** Om de föreskrifter eller villkor som avses i 8 § åsidosätts i väsentlig grad, ska drifttillståndet återkallas av den myndighet som har meddelat det. Detta gäller också om flygplatsen annars inte uppfyller de krav som gäller för flygplatser. Om det är tillräckligt för att upprätthålla flygsäkerheten, får ett drifttillstånd i stället för att återkallas begränsas till att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar.

Ett drifttillstånd ska återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan, om det på sannolika skäl kan antas att drifttillståndet kommer att återkallas slutligt. Om det på sannolika skäl kan antas att tillståndet kommer att begränsas slutligt, får det begränsas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande.

I denna paragraf, som delvis motsvarar 6 kap. 9 § andra och tredje styckena den nuvarande luftfartslagen, finns föreskrifter om återkallelse m.m. av ett meddelat drifttillstånd. För närvarande är återkallelse av ett godkännande det enda medel som står till buds om en flygplats som har blivit godkänd inte längre uppfyller de flygsäkerhetsmässiga kraven. Enligt utredningens förslag införs mer differentierade medel genom att ett drifttillstånd i stället för att återkallas kan begränsas till att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar om det är tillräckligt för att upprätthålla flygsäkerheten. Detta regleras i *första stycket*.

Det kan anmärkas att om kraven på grund av den tekniska utvecklingen skärpts sedan godkännande gavs ska hänsyn tas till de skärpta kraven.

I *andra stycket*, som saknar motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen, föreskrivs att ett drifttillstånd ska återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan om det på sannolika skäl kan antas att drifttillståndet kommer att återkallas slutligt. I andra meningen införs en möjlighet att begränsa ett drifttillstånd tills vidare,

om det på sannolika skäl kan antas att tillståndet kommer att begränsas slutligt.

**10 §** Den som driver en flygplats ska anmäla om något inträffar som medför att kraven för drifttillstånd inte längre är uppfyllda. Om det krävs av flygsäkerhets-skäl, ska den som driver flygplatsen se till att anläggningen inte används eller att användningen begränsas.

Paragrafen motsvarar 6 kap. 9 § tredje stycket den nuvarande luftfarts-lagen.

**11 §** Om en flygplats, som inte behöver ett drifttillstånd innan den tas i bruk, inte uppfyller flygsäkerhetskraven, får regeringen eller den myndighet som rege- ringen bestämmer i ett enskilt fall besluta att den inte får användas eller ange under vilka förutsättningar den får användas.

Paragrafen är ny.

Av 8 § tredje stycket följer att vissa flygplatser kan få tas i bruk utan att de behöver drifttillstånd. För sådana flygplatser finns det följaktligen inget drifttillstånd som kan återkallas med stöd av 9 §. För att det ska vara möjligt att ingripa mot en flygplats som inte behöver drifttillstånd innan den tas i bruk, ges det i förevarande paragraf en möjlighet att om en sådan flygplats inte uppfyller föreskrivna flygsäkerhetskrav förbjuda att den används eller att ange under vilka förutsättningar den får användas.

## Övriga tillstånd

**12 §** Regeringen får meddela föreskrifter om att det krävs tillstånd för att inrätta och driva även andra anläggningar för luftfarten än flygplatser. Frågor om tillstånd och om villkoren för dessa prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Denna paragraf motsvarar 6 kap. 8 § den nuvarande luftfartslagen.

En straffbestämmelse som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 13.

## Flygtrafiktjänst

**13 §** Det ska finnas flygtrafiktjänst för att trygga och underlätta luftfarten. Verksamheten inom flygtrafiktjänst ska vara godkänd från flygsäkerhetssynpunkt av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Ett godkännande får återkallas av den myndighet som har meddelat det, om föreskrivna krav inte uppfylls.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela före- skrifter om flygtrafiktjänsten.

Flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till en flygplats får ombesörjas av den som driver flygplatsen eller den som fått ett sådant uppdrag av den som driver flygplatsen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får besluta om omfattningen av detta luftrum. Den som utför flyg- trafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till en flygplats får lämna tillstånd i form av klarering och anvisningar om färdväg för luftfartyg.

I denna paragraf, som delvis motsvarar 6 kap. 3 § den nuvarande luftfartslagen, behandlas flygtrafiktjänsten. I avsnitt 11.6 lämnas en mera ingående redovisning av flygtrafiktjänsten. I *första stycket* har det införts en ny bestämmelse om att verksamheten ska vara godkänd av den myndighet som regeringen bestämmer.

Av *andra stycket* följer att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om flygtrafiktjänsten.

Paragrafen har vidare ändrats för att göra det möjligt för annan än staten att tillhandahålla flygtrafikledningstjänst vid flygplats på uppdrag av den som driver en flygplats. Denna ska också ha en formell möjlighet att sköta den lokala flygtrafikledningstjänsten på den egna flygplatsen. Detta regleras i det nya *tredje stycket*. Det luftrum som avses är det kontrollerade luftrum som inrättas vid en flygplats för att skydda luftfarten vid start och landning. Det framgår vidare att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver omfattningen av det berörda luftrummet. I stycket finns slutligen ett stadgande om att den som utför flygtrafikledningstjänst i luftrum i anslutning till en flygplats får lämna tillstånd i form av klarering och anvisningar om färdväg till luftfartyg. Härigenom införs stöd i lag för att överlämna sådana förvaltningsuppgifter, som innefattar myndighetsutövning, till enskilda utförare av flygtrafiktjänst. Det ska framhållas att det i alla sammanhang krävs ett godkännande från Transportstyrelsen av den organisation som ska hantera det praktiska arbetet med flygtrafikledningstjänsten oavsett vem som utför den. Transportstyrelsen kommer att pröva ett godkännande och besluta om designering av den som vill komma i fråga som tillhandahållare av flygtrafikledningstjänsterna huvudsakligen utifrån EU:s regelverk om det gemensamma luftrummet, och då i synnerhet förordning (EG) nr 550/2004.

Den del av flygtrafiktjänsten som utgörs av flygräddningstjänsten regleras särskilt i 10 kap.

### Tystnadsplikt

**14 §** Den som har fullgjort uppgifter inom flygtrafiktjänst får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst fått veta om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden.

I det allmännas verksamhet tillämpas bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) i stället för det som sägs i första stycket.

I paragrafen, som är ny, finns en bestämmelse om tystnadsplikt för den som har fullgjort uppgifter inom flygtrafiktjänst.

### Luffartsskyddet på flygplatser m.m.

**15 §** I lagen (2004:1100) om luftfartsskydd och i EU-rättsakter som det hänvisas till i den lagen finns närmare bestämmelser om luftfartsskyddet på flygplatser m.m.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i ett enskilt fall besluta att en anläggning eller en verksamhet vid en anläggning som används för luftfart inte får användas eller att verksamheten inte får bedrivas om inte luftfarts-

Paragrafen saknar direkt motsvarighet i gällande lag. I 6 kap. 1 § den nuvarande luftfartslagen sägs att ”en flygplats skall uppfylla säkerhetens krav”. Som redovisats på annat håll är begreppet ”säkerhet” vagt och mycket omfattande, och att Lufträttsutredningen sökt att ersätta ordet med antingen ”flygsäkerhet” eller ”luftfartsskydd” när det går att hänföra till ett av dessa begrepp. Regeringen har också anslutit sig till denna uppdelning av begreppet ”säkerhet”. Själva kravet att en flygplats ska uppfylla de krav som luftfartsskyddet ställer är därför inte nytt. Det tydliggörs dock i den nya lagen att en flygplats ska uppfylla såväl flygsäkerhetskrav (se 6 kap. 4, 6 och 8 §§) som de krav som ställs rörande luftfartsskyddet.

*Första stycket* innehåller en hänvisning till lagen (2004:1100) om luftfartsskydd och EU-rättsakter, som det hänvisas till i lagen.

*Andra stycket* innehåller bestämmelser om möjligheter att förbjuda eller begränsa användningen av en flygplats som inte uppfyller krav om luftfartsskydd. Detta följer – om än inte så tydligt uttalat – redan i dag av 6 kap. 7 § den gällande luftfartslagen.

*Lagrådet* har efterlyst de överväganden som ligger till grund för det andra stycket. I synnerhet efter terrordåden i USA 2001 har luftfartsskyddet hamnat i fokus och det har blivit ett allmänt önskemål att det uppfyller höga krav. EU-bestämmelser på luftfartsskyddets område ställer också stora krav på noggranna kontroller av passagerare och deras bagage. Vidare måste all personal som arbetar på ”flygsidan” av en flygplats genomgå säkerhetskontroll innan de får tillträde till den delen av flygplatsen. All markpersonal som arbetar på flygsidan genom att lasta, städa och serva luftfartygen, röja snö från rullbanorna m.m. kontrolleras varje gång de passerar från landsidan till flygsidan. Allt detta i syfte att förhindra att det smugglas ombord bomber, vapen och annat som kan utgöra en risk för en säker luftfart. Passagerare som gått igenom säkerhetskontrollen får inte ha en möjlighet att komma i kontakt med personer som inte varit föremål för en sådan säkerhetskontroll. Kontroller sker också på cateringföretag som förser flyget med mat och dryck. Även andra företag omfattas av dessa rigorösa säkerhetsregler. På en flygplats i Sverige som inte lyckas leva upp till de höga säkerhetskraven finns det en risk för att otillåtna varor kan smugglas ombord på luftfartyg och där åstadkomma skador eller annan förödelse. Vid sidan av EU-bestämmelser om luftfartsskydd har Sverige också anslutit sig till ett antal internationella konventioner som bl.a. syftar till att stärka luftfartsskyddet, se avsnitt 6.2. Skulle en flygplats i Sverige inte leva upp till de krav som ställs på den, måste ansvariga myndigheter omedelbart ingripa. Det kan ske genom att man begränsar eller förbjuder flygtrafiken på den berörda flygplatsen, eller att man stänger flygplatsen. En sådan ordning gäller som sagt redan i dag.

Om det beslutas om strängare åtgärder med stöd av 9 § lagen (2004:1100) om luftfartsskydd och av EU-rättsakter som det hänvisas till i lagen, måste de som ansvarar för luftfartsskyddet på en flygplats beakta dessa strängare åtgärder. Efterföljs inte ett sådant beslut kommer ansvarig myndighet att skyndsamt stoppa eller begränsa verksamheten



vid flygplatsen med omedelbar verkan fram till dess rättelse vidtagits eller beslutet om strängare åtgärder löpt ut. Prop. 2009/10:95

### **Ordning och säkerhet m.m.**

**16 §** Utan tillstånd av den som driver en flygplats får inte någon beträda en sådan del av ett flygplatsområde där det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde. Motsvarande gäller för andra anläggningar för luftfarten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om tillträde till flygplatser och andra anläggningar för luftfarten och om ordningen där.

En befattningshavare som fullgör ordnings- och säkerhetstjänst vid en flygplats eller en annan anläggning för luftfarten får från flygplatsområdet eller anläggningen avvisa eller avlägsna den som obehörigen uppehåller sig där eller som stör ordningen eller äventyrar flygsäkerheten eller luftfartsskyddet.

I *första stycket*, som saknar motsvarighet i nuvarande luftfartslagen, regleras det med förebild i 4 kap. 5 § ordningslagen (1993:1617) att man inte utan tillstånd av den som driver en flygplats får beträda en sådan del av ett flygplatsområde för vilken det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde. Den som bryter mot denna bestämmelse kan dömas för olaga intrång enligt 4 kap. 6 § andra stycket brottsbalken.

Genom det *andra stycket*, som också saknar motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen, ges ett bemyndigande att meddela föreskrifter om tillträde till flygplatser och ordningen där.

*Tredje stycket* motsvarar 6 kap. 1 § andra stycket den nuvarande luftfartslagen. Av 10 och 29 §§ polislagen (1984:387) följer att en befattningshavare har rätt att i vissa fall använda våld.

### **Utländska luftfartygs tillträde till flygplatser**

**17 §** En flygplats som är öppen för allmänt bruk ska på samma villkor som för svenska luftfartyg i internationell trafik vara öppen för utländska luftfartyg i sådan trafik, om dessa är registrerade i en stat som har träffat överenskommelse med Sverige om denna förmån.

Paragrafen motsvarar 6 kap. 14 § den nuvarande luftfartslagen.

Enligt artikel 15 i Chicagokonventionen ska i en fördragsslutande stat varje flygplats som upplåtits till allmänt bruk för nationella luftfartyg – med förbehåll för bestämmelsen i artikel 68 enligt vilken varje fördragsslutande stat kan ange vilka flygplatser som ska användas i den internationella flygtrafiken – på samma villkor hållas öppen för luftfartyg från alla övriga fördragsslutande stater.

Frågan om en flygplats har upplåtits till allmänt bruk får avgöras i varje enskilt fall.

**18 §** Den som driver en flygplats och den som tillhandahåller tjänster för luftfarten får ta ut avgifter för användningen av flygplatsen, andra allmänna anläggningar och tjänsterna.

I den omfattning som följer av 1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter ska Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) meddela föreskrifter om, påföra och driva in undervägsavgifter.

Av *första stycket* följer att den som driver en flygplats och den som tillhandahåller tjänster för luftfarten själv får bestämma avgifterna för användningen av flygplatsen och tjänsterna. Stycket motsvarar nästan 6 kap. 13 § första stycket i den nuvarande luftfartslagen. Nuvarande lydelse inkluderar en rätt att meddela föreskrifter om avgifter även för användning av ”andra allmänna anläggningar” för luftfarten. Detta har Lufträttsutredningen inte tagit med i sitt förslag och ingen remissinstans har haft något att invända mot detta. *Lagrådet* har påpekat att det inte framgår om detta är en avsiktlig begränsning eller inte. Vid kontakter med Transportstyrelsen har det framkommit att det kan finnas anläggningar för luftfarten utanför flygplatser och som det är rimligt att man ska få ta ut en avgift av den som utnyttjar den anläggningen. Regeringen föreslår därför en justerad text i bestämmelsen så att den även täcker utnyttjande av andra allmänna anläggningar.

Regeringen följer *Lagrådets* påpekande rörande första styckets andra mening och tar inte med den i detta förslag.

*Andra stycket* överensstämmer med 6 kap. 13 § andra stycket den nuvarande luftfartslagen. Med undervägsavgifter avses avgifter för flygtrafiktjänst och navigeringshjälpmedel och andra hjälpmedel en route, jfr 2 § lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter.

### **Flygledare m.m.**

**19 §** Endast den får arbeta som flygledare i flygtrafikledningstjänst eller flygtekniker som har ett gällande certifikat för arbetet. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från kravet på certifikat när det gäller arbete som utförs inom organisationer som uppfyller flygsäkerhetens krav med hänsyn till arbetets omfattning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. att annan personal med uppgifter inom markorganisationen eller med andra uppgifter av betydelse för flygsäkerheten än som avses i 4 kap. ska ha behörighetsbevis,
2. att det krävs elevtillstånd och medicinskt intyg för att genomgå utbildning för certifikat och för att få certifikat och behörighetsbevis, och
3. godtagande i Sverige av utländska elevtillstånd, certifikat och behörighetsbevis.

I fråga om elevtillstånd, certifikat, behörighetsbevis och medicinskt intyg gäller bestämmelserna i 4 kap. 6 och 8–31 §§.

Denna paragraf motsvarar delvis 6 kap. 15 § den nuvarande luftfartslagen.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG av den 5 april 2006 om ett gemenskapscertifikat för flygledare (*flygledardirektivet*) har huvudsakligen genomförts i Sverige genom föreskrifter som Transportstyrelsen utfärdat. Medlemsstaterna ska som regel erkänna certifikat som har utfärdats av en annan medlemsstats nationella tillsynsmyndighet i enlighet med bestämmelserna i direktivet. Föreskrifter angående godtagande av utländska certifikat kan avse såväl erkännande som godkännande.

I *första stycket* slås det fast att det krävs certifikat för att arbeta som flygledare i flygtrafikledningstjänst och som flygtekniker, samt när undantag från kraven kan komma i fråga. Sådant undantag är i första hand tänkt för personal som tjänstgör inom en organisation som är godkänd av Transportstyrelsen, och det kan läggas på organisationen att ansvara för personalens kunskaper och erfarenhet.

I *andra stycket* räknas upp ett antal situationer när regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter. I sammanhanget kan det påpekas att ett certifikat för flygledarelev enligt flygledardirektivet i detta sammanhang är att betrakta som ett elevtillstånd.

Att ett antal regler om utfärdande av flygcertifikat och ingripande mot en certifikatinnehavare som finns i 4 kap. också ska tillämpas i fråga om nu aktuella certifikat framgår av  *tredje stycket*.

Straffbestämmelser i anslutning till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 14 och 6 § första stycket 3.

*Lagrådet* har framfört att det vore klargörande om benämningarna flygledare och flygtekniker hade definierats i lagen, och att en beskrivning och inte en benämning av arbetsuppgifterna vore att föredra. Regeringen anser att benämningarna är väl kända för berörda i branschen och att det inte föreligger något större behov av några definitioner. Därvid ska också beaktas att en definition kan snabbt bli otillräcklig med hänsyn till utvecklingen och kräva lagändringar. I övrigt har regeringen i stort följt *Lagrådets* förslag till utformning av paragrafen.

**20 §** Bestämmelsen i 5 kap. 9 § gäller också flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker. Regeringen får meddela föreskrifter om att bestämmelsen i 5 kap. 9 § ska gälla även annan personal inom markorganisationen med tjänstgöring som är av betydelse för flygsäkerheten.

Denna paragraf motsvarar 6 kap. 16 § i den nuvarande luftfartslagen.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* yttrande.

## Flyghinder

**21 §** För att förebygga fara för flygsäkerheten får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om

1. förbud mot eller annan begränsning av uppsättning av märken, belysning eller andra anordningar som kan utgöra en sådan fara, och
2. markering av byggnader, andra anläggningar och objekt som kan utgöra sådan fara (*flyghinder*).

Föreskrifter som meddelas med stöd av första stycket får inte leda till något avsevärt men för dem som äger eller har särskild rätt till berörd mark.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om åtgärder som får vidtas när föreskrifter enligt första stycket inte följs.

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 6 kap. 11 § luftfartslagen.

Paragrafen har två syften. Det ena är att förebygga att märken, belysningar och andra anordningar sätts upp på ett sådant sätt att flygsäkerheten äventyras. Paragrafens andra syfte är att befintliga flyghinder ska markeras. Hit hör t.ex. höga byggnader, vindkraftverk och radiomaster. Till flyghinder kan givetvis även höra naturföremål. Även tillfälliga hinder, såsom resta mobilkranar och mätmaster, kan omfattas av skyldigheten att vara markerade.

Bestämmelsen i *första stycket* har förtydligats genom att ett antal exempel ges på hur märken, belysning och andra anordningar kan utgöra en fara för flygsäkerheten, nämligen genom att de liknar signaler för luftfarten.

Enligt *andra stycket*, som är nytt, får föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer inte innebära avsevärt men för markägarna eller dem som har särskild rätt till marken eller anläggningar m.m. som berörs av föreskrifterna.

Med det i *tredje stycket*, som motsvarar 6 kap. 11 § andra stycket den nuvarande luftfartslagen, upptagna bemyndigandet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva vilka åtgärder som får vidtas när bestämmelserna i paragrafen överträds, åsyftas främst föreläggande vid äventyr att åtgärd företas på den förelagdes egen bekostnad. Beträffande möjligheten att förelägga vite, se 13 kap. 13 §.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* yttrande.

**22 §** I fråga om kostnader för markering av flyghinder enligt 21 § första stycket 2 gäller följande, om inte annat har avtalats.

Vid inrättande eller ändring av en flygplats eller tillhörande inflygnings- eller utflygningsprocedurer ska kostnaderna betalas av den som inrättar en flygplats eller ansöker om att ändra procedurerna.

Vid uppförande av en byggnad eller annan anläggning vid en befintlig flygplats och tillhörande inflygnings- eller utflygningsprocedurer ska kostnaderna betalas av den som uppför byggnaden eller anläggningen.

Paragrafen är ny, men tydliggör en princip som tillämpas redan i dag. I stycket har ordet ”luftrum” som användes av Lufträttsutredningen ersatts med uttrycket ”tillhörande inflygnings- eller utflygningsprocedurer”. Detta uttryck omfattar även standardiserade flygvägar, cirkling och landning. Efter föredragningen för *Lagrådet* har man från Transportstyrelsen påpekat att det är den myndigheten som beslutar om ändrade procedurer efter ansökan av den som driver flygplatsen, vilket bör medföra en justering av lagtexten. Markering av flyghinder kan vara nödvändig i fall då en befintlig flygplats byggs om, eller nya procedurer börjar användas. Enligt bestämmelsen ska inte bara den som inrättar en ny flygplats, utan även den som vidtar ändringar av en befintlig flygplats eller ansöker om ändrade procedurer betala kostnaderna för markering av flyghinder. Annars gäller som huvudregel att kostnaden för markering av ett flyghinder bekostas av den som uppför hindret.

De kostnader som omfattas av bestämmelsen är de som är hänförliga till anskaffning av erforderlig utrustning, installation och fortlöpande drift av markeringen och liknande.

Det ska också påpekas att det kan uppföras hinder som kan behöva markeras med hänsyn till flygsäkerheten även om dessa inte uppförts i anslutning till eller i närheten av en flygplats. För sådana hinder är det den som uppför byggnaden eller anläggningen som ska stå för kostnaderna för markeringen.

Paragrafen har huvudsakligen utformats i enlighet med Lagrådets yttrande.

**23 §** Den som för egen räkning utför eller låter utföra arbeten som avser uppförande eller tillbyggnad av en byggnad eller annan anläggning som kan utgöra fara för flygsäkerheten är skyldig att göra en anmälan om arbetena innan dessa påbörjas (*flyghinderanmälan*).

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om skyldigheten att göra flyghinderanmälan.

Paragrafen är ny. I *första stycket* införs ett krav på s.k. flyghinderanmälan vilken innebär att den som för egen räkning utför eller låter utföra byggnadsarbeten – oavsett om arbetena är bygglovspliktiga eller inte – ska göra en anmälan (*flyghinderanmälan*) till den myndighet som regeringen bestämmer. Det är viktigt att framhålla att en flyghinderanmälan inte ersätter en ansökan om bygglov eller något annat lov och att en flyghinderanmälan ska göras även om lov för uppförandet tidigare har erhållits.

Av *andra stycket* följer att regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om flyghinderanmälan.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* yttrande.

## Marktjänster

**24 §** I lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser finns bestämmelser om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatser som står öppna för kommersiell lufttrafik.

I paragrafen, som är ny, finns en hänvisning till lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser.

## 7 kap. Tillstånd att bedriva luftfart

### Flygsäkerhetsmässiga tillstånd

#### *Drifttillstånd*

**1 §** Den som vill utföra lufttransporter mot betalning åt allmänheten ska ha ett drifttillstånd.

Ett drifttillstånd ska vara utfärdat i Sverige. Som drifttillstånd enligt detta kapitel får, i fråga om ett utländskt flygföretag som är hemmahörande i ett annat land som är medlem i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) eller i ett land som Sverige träffat avtal med om rätt till luftfart inom svenskt område,

godtas ett drifttillstånd eller en likvärdig handling som har utfärdats av det landet i enlighet med ICAO:s normer.

Om det finns särskilda skäl, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer i ett enskilt fall besluta om undantag från första och andra styckena. Ett sådant beslut får avse endast enstaka flygningar när drifttillstånd eller en likvärdig handling saknas.

I *första stycket*, som motsvarar 7 kap. 1 § första stycket den nuvarande luftfartslagen, anges huvudregeln att det krävs ett drifttillstånd för att mot betalning få utföra lufttransporter åt allmänheten. Till följd av bestämmelserna i 1 kap. 1 § i detta lagförslag gäller kravet på drifttillstånd för att mot betalning få utföra lufttransporter åt allmänheten även för utländska rättssubjekt vid luftfart inom svenskt område och för svenska rättssubjekt vid luftfart utanför Sverige.

Ett drifttillstånd är ett flygsäkerhetsmässigt godkännande som ger innehavaren rätt att bedriva den verksamhet som tillståndet avser. Beträffande luftfart inom EU kan det utöver drifttillstånd även krävas en operativ licens, tidigare enligt licensieringsförordningen och numera enligt EU:s lufttrafikförordning. När det gäller luftfart som inte omfattas av EU:s lufttrafikförordning kan det utöver ett drifttillstånd även krävas ett trafiktillstånd för att mot betalning få utföra lufttransporter åt allmänheten (se 8 §).

Begreppet allmänheten ska tolkas vitt, vilket innebär att i stort sett alla som inte ingår i utövarens närmaste bekantskapskrets innefattas. Vidare är det tillräckligt att det har avtalats om att någon form av betalning ska utgå för att en lufttransport ska vara tillståndspliktig. Det föreligger således inget krav på vinst eller vinstsyfte. Det finns inte heller något krav på att en verksamhet ska ha en viss omfattning för att den ska vara tillståndspliktig, utan en enda flygning kan medföra tillståndsplikt.

I *andra stycket* anges vilka drifttillstånd som får godtas i Sverige. Första punkten innehåller den grundläggande bestämmelsen att ett drifttillstånd ska vara utfärdat i Sverige. I andra punkten regleras vilka utländska drifttillstånd som får godtas beträffande utländska flygföretag som vill bedriva luftfart inom svenskt område. Chicagokonventionens bilaga 6 innehåller regler och rekommendationer av operativ karaktär. Ett flygföretag som förvärvsmässigt vill bedriva internationell luftfart (commercial air transport operations) ska ha ett drifttillstånd (AOC – air operator certificate) eller en likvärdig handling som har utfärdats av det land där flygföretaget är hemmahörande. Tillståndet ska utvisa att företaget har lämplig organisation, metod för egenkontroll, utbildningsprogram och underhållsarrangemang som är anpassade för den verksamhet som ska bedrivas. Stadgandet i andra punkten innebär att ett drifttillstånd eller en likvärdig handling som har utfärdats av ett land som är medlem i ICAO och som utvisar att det utländska flygföretaget uppfyller normerna i Chicagokonventionens bilaga 6 får godtas. Stadgandet innebär vidare att ett drifttillstånd som inte är utfärdat i enlighet med de normer som ICAO har ställt upp inte behöver godtas. På samma skäl som anfördes under 1 kap. 6 § bör bestämmelsen kompletteras så att även drifttillstånd som utfärdats av länder som inte är medlemmar av ICAO, men som ingått luftfartsavtal med Sverige om rätt till luftfart inom Sverige, ska godtas.

I tredje stycket ges en möjlighet att meddela dispens från första och andra styckena.

En straffbestämmelse som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 15.

**2 §** Ett drifttillstånd får beviljas endast om det visas att verksamheten kan bedrivas på ett från flygsäkerhetssynpunkt betryggande sätt med hänsyn till sökandens kompetens och organisation samt förutsättningarna i övrigt.

I denna paragraf, som delvis har sin motsvarighet i 7 kap. 2 § andra stycket den nuvarande luftfartslagen, anges de materiella förutsättningarna för att erhålla ett drifttillstånd. Drifttillståndet är ett flygsäkerhetsmässigt godkännande av ett flygföretag. Tillståndet ska visa att innehavaren från flygsäkerhetssynpunkt kan bedriva den aktuella verksamheten på ett betryggande sätt och ger företaget rätt att bedriva den verksamhet som tillståndet avser. Prövningen avser i första hand om sökanden har den organisation och de kunskaper som krävs för att verksamheten tekniskt och operativt ska kunna bedrivas på ett betryggande sätt. I uttrycket förutsättningarna i övrigt ligger bl.a. att det ska ske en viss prövning av sökandens ekonomiska förutsättningar att på sikt upprätthålla den flygsäkerhetsstandard som krävs. När någon ansöker om ett drifttillstånd och en operativ licens enligt EU:s lufttrafikförordning vid ett och samma tillfälle bör den ekonomiska prövningen kunna samordnas. I tillståndsprövningen ingår även att pröva företagsledarens och övriga nyckelpersoners lämplighet vad avser kompetens och vandel.

**3 §** Ett drifttillstånd får ges endast till

1. svenska staten,
2. svenska kommuner eller landsting,
3. medborgare i ett land inom Europeiska unionen (EU-land) som har sitt hemvist i Sverige eller till dödsbo efter en sådan person,
4. svenska handelsbolag som endast har bolagsmän som är medborgare i ett EU-land,
5. svenska föreningar, samfund eller stiftelser, som i styrelsen endast har ledamöter som är medborgare i ett EU-land,
6. svenska aktiebolag, om majoriteten av kapitalvärdet och röstvärdet ägs av medborgare i ett EU-land eller av någon som kan få tillstånd enligt denna paragraf,
7. europeiska ekonomiska intressegrupperingar som har sitt säte i Sverige.

Om ägaren till ett aktiebolag som ansöker om tillstånd enligt denna paragraf är ett annat aktiebolag, ska det som sägs i första stycket 6 också gälla det bolaget.

Ett tillstånd förfaller, om kraven i första och andra styckena inte längre är uppfyllda och rättelse inte sker inom den tid som bestäms av den myndighet som har meddelat tillståndet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, om det finns särskilda skäl, i ett enskilt fall besluta om undantag från denna paragraf.

I denna paragraf anges de formella förutsättningarna för att erhålla ett svenskt drifttillstånd. Paragrafen motsvarar 7 kap. 3 § den nuvarande luftfartslagen. Regleringen i förevarande paragraf tar sin utgångspunkt i att det ska krävas en anknytning till Sverige för att erhålla ett svenskt drifttillstånd. Ett krav på sådan anknytning till Sverige framstår som

naturligt med tanke på att Transportstyrelsen har ett tillsynsansvar beträffande de företag för vilka drifttillstånd har utfärdats.

Enligt *fjärde stycket* får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge undantag från denna paragraf, om det finns särskilda skäl. Detta stadgande kan bli tillämpligt t.ex. när det är fråga om ett konsortium, likt SAS, där det finns ett starkt svenskt ägarintresse men där inte någon av punkterna i paragrafens första stycke formellt är uppfyllt.

**4 §** Ett drifttillstånd ska gälla för viss typ av luftfart och för vissa luftfartyg. Tillståndet ska ges för viss tid och innehålla de villkor som ska gälla.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om drifttillstånd.

I denna paragraf regleras utformningen av drifttillstånd. Vidare ges ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om drifttillstånd. I bemyndigandet att meddela föreskrifter om drifttillstånd ingår även att meddela föreskrifter om själva driften av den tillståndspliktiga verksamheten. Regeringen har för avsikt att bemyndiga Transportstyrelsen att hantera frågor om drifttillstånd. Även när beviljande av drifttillstånd är beroende av dispens från regeringen enligt 3 § fjärde stycket ska ett drifttillstånd utfärdas av Transportstyrelsen.

En straffbestämmelse för den som vid utövande av luftfart åsidosätter villkor som har meddelats med stöd av första stycket finns i 13 kap. 4 § första stycket 17.

**5 §** Frågor om drifttillstånd prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Paragrafen har sin motsvarighet i 7 kap. 1 § första stycket den nuvarande luftfartslagen.

**6 §** Om en tillståndshavare i väsentlig grad åsidosätter föreskrifterna eller villkoren för verksamheten, ska drifttillståndet återkallas. Tillståndet ska också återkallas, om det måste antas att innehavaren inte kan upprätthålla verksamheten. Om det är tillräckligt för att upprätthålla flygsäkerheten, får ett drifttillstånd i stället begränsas till att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar.

Ett drifttillstånd ska återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan, om det på sannolika skäl kan antas att drifttillståndet kommer att återkallas slutligt. Om det på sannolika skäl kan antas att tillståndet kommer att begränsas slutligt, får det begränsas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande.

I denna paragraf, som delvis motsvarar 7 kap. 5 § den nuvarande luftfartslagen, finns föreskrifter om återkallelse m.m. av ett utfärdat drifttillstånd. En nyhet i förhållande till den nuvarande luftfartslagen är att det införs en möjlighet att begränsa ett tillstånd tills vidare om det på sannolika skäl kan antas att tillståndet kommer att begränsas slutligt. Av 5 § följer att återkallelse beslutas av den myndighet som har utfärdat tillståndet. Av 12 kap. 6 § följer att ett sådant beslut gäller omedelbart om inte annat förordnas.



7 § Den som har ett drifttillstånd ska anmäla om något inträffar som medför att kraven för drifttillstånd inte längre är uppfyllda. Prop. 2009/10:95

Paragrafen är ny. En liknande bestämmelse rörande drifttillstånd för flygplatser återfinns i 6 kap. 10 §.

#### *Bruksflygtillstånd*

8 § För att få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg, såsom lyft, bogsering, inspektioner och övervakning, krävs ett bruksflygtillstånd.

Det som föreskrivs om drifttillstånd i 1 § andra och tredje styckena och 2–7 §§ ska också gälla bruksflygtillstånd. Om regeringen bestämmer det, får den myndighet som prövar frågor om bruksflygtillstånd uppdra åt någon annan att göra prövningen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i ett enskilt fall besluta om undantag från kravet på bruksflygtillstånd om verksamheten inte är av större omfattning eller om det i övrigt finns särskilda skäl.

I denna paragraf, som delvis motsvarar 7 kap. 1 § tredje stycket den nuvarande luftfartslagen, regleras frågan om tillstånd för att få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg. Huvudprincipen läggs fast i *första stycket*. Som samlingsbegrepp för sådan verksamhet som innebär att luftfartyg används för att utföra arbeten föreslår utredningen att begreppet bruksflyg ska användas, i stället för uttrycket luftfart av särskild art som används i den nuvarande luftfartslagen. Begreppet bruksflyg är tänkt att motsvara det engelska uttrycket "aerial work". Som exempel på bruksflyg kan nämnas

- a) flygningar för inspektion av kraftledningar,
- b) helikopterflygningar med hängande last,
- c) flygningar i samband med kalkning, brandbekämpning m.m.,
- d) fotograferingsflygningar,
- e) flygbogsering av luftfartyg eller andra föremål,
- f) målgång och övervakning av riskzon för Försvarsmaktens räkning,
- g) trafikövervakning och annan övervakning eller bevakning med hjälp av luftfartyg,
- h) geologiska undersökningar och andra mätningar eller undersökningar med hjälp av luftfartyg.

Skälet till att det krävs ett särskilt tillstånd för att utföra arbeten med hjälp av luftfartyg är att sådan verksamhet i allmänhet innebär en förhöjd flygsäkerhetsrisk. Redan det förhållandet att ett luftfartyg inte används som transportmedel eller för nöjesflygning, utan används som ett redskap för att utföra ett arbete kan, av flygsäkerhetsskäl, motivera ett krav på särskilt tillstånd. Kravet på bruksflygtillstånd omfattar därför, till skillnad från vad som gäller beträffande drifttillstånd, även luftfart som någon utför för egen räkning eller utan att ersättning utgår.

Bruksflygtillstånd är att se som en specialform av drifttillstånd. När det gäller frågor om förutsättningarna för att erhålla ett bruksflygtillstånd och att återkalla ett sådant görs det i andra stycket en hänvisning till motsvarande bestämmelser beträffande drifttillstånd.

Den möjlighet för regeringen att låta tillståndsmyndigheten överlämna åt annan att pröva frågor om bruksflygtillstånd, som återfinns i *andra*

*stycket*, kan exempelvis bli aktuell genom att Försvarsmakten får sådan rätt när det gäller arbetsuppgifter för Försvarsmaktens räkning, att för ändamålet lämpliga räddningsledare får sådan rätt när det gäller brandbekämpning och liknande. En delegation torde även kunna komma i fråga till ett luftfartsföretag med en bra och fungerande säkerhetsorganisation när det gäller enstaka bruksflygsuppdrag vid sidan av den vanliga verksamheten.

Ett exempel på ett särskilt skäl enligt *tredje stycket* kan vara att man i vissa situationer ska kunna ge tillstånd till ett arbete med ett luftfartyg som är hemmahörande i ett EU-land där det inte finns bruksflygtillstånd eller motsvarande i den nationella lagstiftningen, förutsatt att en godtagbar flygsäkerhet uppnås. Vid bedömningen om en verksamhet inte är av större omfattning kan exempelvis beaktas om verksamheten endast sker för privata syften och inte erbjuds allmänheten mot betalning förutsatt att risknivån totalt sett bedöms som låg och att flygsäkerhetskraven i övrigt uppfylls på ett godtagbart sätt. Ett annat exempel är när ett flygföretag, som har tillstånd till viss annan verksamhet, utför bruksflygsuppgifter några enstaka gånger per år. Även andra situationer då någon bedriver verksamhet som endast är av mindre omfattning kan bli aktuella.

Straffbestämmelser som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 15 och 17.

#### *Tillstånd att bedriva utbildning*

**9 §** För att få bedriva flygutbildning i Sverige krävs ett utbildningstillstånd som är utfärdat i Sverige.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från kravet på tillstånd enligt första stycket när det är fråga om utbildning för privat flygning. Om en flygutbildning som har undantagits från tillståndskravet inte uppfyller föreskrivna flygsäkerhetskrav, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer i ett enskilt fall besluta att utbildningen inte får bedrivas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att det krävs tillstånd för att bedriva utbildning av flygledare och annan personal inom flygtrafiktjänsten i Sverige.

Det som föreskrivs om drifttillstånd i 2 och 4–7 §§ ska också gälla för tillstånd som föreskrivs i denna paragraf.

I denna paragraf regleras frågan om tillstånd för den som bedriver flygutbildning. Frågor som rör den som genomgår flygutbildning samt flyglärare regleras i 4 kap. Paragrafen har delvis sin motsvarighet i 7 kap. 1 § tredje stycket den nuvarande luftfartslagen, men regleras också i myndighetsföreskrifter.

I *första stycket* anges huvudregeln att det krävs ett utbildningstillstånd för att få bedriva flygutbildning här i landet. Detta krav gäller även teoriutbildning och utbildning som sker med hjälp av flygsimulator. Vidare gäller kravet oavsett om flygutbildningen är kommersiell eller inte. Utbildningstillståndet är i första hand ett flygsäkerhetsmässigt tillstånd som ska visa att den som bedriver utbildningen har den organisation och kompetens som krävs för att utbildningen ska kunna bedrivas på ett betryggande sätt. När det gäller teoriutbildning och utbildning som sker

med hjälp av flygsimulator kan det hävdas att detta inte är fråga om bedrivande av luftfart och att kravet på tillstånd för att bedriva sådan utbildning därför inte bör regleras i 7 kap. Enligt regeringens mening blir dock lagstiftningen mer överskådlig om all flygutbildning regleras i ett sammanhang. Vidare kan det anföras att ett utbildningstillstånd inte enbart är ett rent flygsäkerhetsmässigt tillstånd utan även utgör en kontroll av en utbildnings kvalitet, vilket indirekt säkerställer att de som senare erhåller certifikat har genomgått en fullgod utbildning.

I *andra stycket* anges att det får föreskrivas undantag från kravet på utbildningstillstånd när det är fråga om utbildning för privatflygning. Om en flygutbildning som har undantagits från tillståndskravet inte uppfyller föreskrivna flygsäkerhetskrav får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer förbjuda att undervisningen bedrivs.

Av *tredje stycket*, som saknar motsvarighet i nu gällande luftfartslag, framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att det krävs tillstånd för att här i landet bedriva utbildning av flygledare och annan personal inom flygtrafiktjänsten.

Utbildningstillstånd är liksom bruksflygtillstånd att se som en specialform av drifttillstånd. När det gäller frågor om förutsättningarna för att erhålla ett utbildningstillstånd och att återkalla ett sådant görs det därför i *fjärde stycket* en hänvisning till motsvarande bestämmelser beträffande drifttillstånd.

Straffbestämmelser som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 15 och 17.

## Trafiktillstånd

### *Krav för trafiktillstånd*

**10 §** För att mot betalning få utföra lufttransporter åt allmänheten eller för att mot betalning få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg krävs ett trafiktillstånd.

Den som har ett drifttillstånd som är utfärdat i Sverige behöver dock inte något trafiktillstånd för att få utföra inrikes lufttransporter och den som har ett bruksflygtillstånd som är utfärdat i Sverige behöver inte något trafiktillstånd för att få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får dock meddela föreskrifter om att det krävs ett trafiktillstånd även i dessa fall.

Om regeringen genom ett avtal med ett annat land eller en internationell organisation medgivit trafikrättigheter för luftfart inom svenskt område, får regeringen besluta om undantag från kravet på trafiktillstånd enligt första stycket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om trafiktillstånd och om utövande av trafikrättigheter utan att trafiktillstånd krävs enligt tredje stycket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om att annan luftfart än luftfart i regelbunden trafik får utövas utan trafiktillstånd, om det är lämpligt med hänsyn till luftfartens art eller omfattning.

I denna paragraf regleras frågan när det krävs ett trafiktillstånd för att få bedriva luftfart. Motsvarande bestämmelser återfinns delvis i 7 kap. 1 § första och andra styckena samt 7 kap. 6 § den nuvarande luftfartslagen.

I *första stycket* anges som huvudregel att det krävs ett trafiktillstånd för att erhålla rättighet att mot betalning få utföra lufttransporter åt allmän-

heten eller mot betalning få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg, dvs. för att erhålla trafikrättigheter. Detta krav – som står i samklang med den grundläggande internationella regleringen av luftfarten – är en förutsättning för att kunna bedriva den för var tid gällande nationella luftfartspolitiken såsom den ytterst bestämts av riksdag och regering. Ett trafik-tillstånd kan ges till såväl svenska som utländska operatörer och kan avse såväl regelbunden som icke regelbunden trafik. Trafiktillståndet kan avse luftfart i Sverige, luftfart mellan Sverige och annat land eller luftfart mellan två främmande stater, förutsatt att det avser en delsträcka på en flyglinje som anknyter till Sverige. Även överflygning av svenskt territorium som sker inom ramen för förvärvsmässig luftfart kan kräva trafik-tillstånd. Ett trafik-tillstånd kan ges för längre eller kortare tid och vara mer eller mindre omfattande.

Regeringens tillståndsgivning till svenska flygföretag att bedriva regelbunden luftfart mellan Sverige och en annan stat sker inom ramen för de trafikpolitiska principer som riksdagen godkänt och som får sin närmare utformning inom ramen för det skandinaviska luftfartssamarbetet. För tillstånd till utländska flygföretag att bedriva sådan trafik sker en delvis likartad prövning. För tillståndsgivning till icke regelbunden internationell luftfart finns myndighetsföreskrifter som även dessa tillkommit i skandinaviskt samarbete.

Prövningen för ett trafik-tillstånd kan vara mer eller mindre omfattande beroende på det sökta tillståndets art och omfattning. Generellt kan dock sägas att vid sidan av trafikpolitiska överväganden ska tillståndsgivningen ske i överensstämmelse med internationella förpliktelser. Ett inslag i tillståndsgivningen till utländska flygföretag som fått ökad betydelse är en av flygsäkerhetsskäl betingad granskning av de utländska flygföretagens nationella tillstånd m.m. Dessa flygföretag står ju inte under svensk myndighetstillsyn och de har inte svenska drift-tillstånd. Grundtanken i Chicagokonventionen är visserligen att Sverige ska kunna förlita sig på den myndighetskontroll som sker i flygföretagets hemmastat, men genom kravet på trafik-tillstånd finns en rättslig grund att vägra, begränsa eller villkora sådana utländska flygföretags tillträde till Sverige där tvekan föreligger om att flygföretaget uppfyller rimlig flygsäkerhetsstandard. Det internationella regelsystemet ger också – i varierande grad – utrymme för en viss, om än begränsad, granskning av utländska flygföretags flygsäkerhetsnivå.

I *andra stycket* görs undantag från kravet på trafik-tillstånd för den som har ett svenskt drift-tillstånd eller bruksflygtillstånd. Undantaget beträffande drift-tillstånd gäller, till skillnad från bruksflygtillstånd, inte luftfart utanför Sverige. När det gäller drift-tillstånd är undantaget motiverat av att den svenska marknaden för flygtransporter i huvudsak är öppen för alla svenska drift-tillståndsinnehavare genom EU:s lufttrafik-förordning.

Kvar såsom oreglerat av bestämmelserna i EU:s lufttrafikförordning är en restpost som avser skilda slag av luftfart, såsom transporter som berör minst en punkt som inte är flygplats i nämnda EU-förordnings mening, rundflyg samt arbeten som utförs med hjälp av luftfartyg, s.k. aerial work. Något skäl att kräva trafik-tillstånd för svenska operatörer för sådan verksamhet finns inte. Däremot finns skäl att genom tillståndsplikten ha kontroll över utländska operatörers verksamhet i Sverige. Utländska

flygföretag som omfattas av EU:s regelverk ska dock normalt beviljas tillstånd om de bedöms kunna godtas flygsäkerhetsmässigt till följd av de grundläggande reglerna i EU:s primärrätt om fri rörlighet för tjänster.

I *trede stycket* ges möjlighet för regeringen att göra undantag från kravet på trafikillstånd när regeringen genom ett avtal med annat land eller internationell organisation överenskommer att luftfart får äga rum inom svenskt område. För närvarande åsyftas härmed främst de multilaterala avtalen Chicagokonventionen och Transitöverenskommelsen samt det stora antal bilaterala luftfartsavtal som Sverige ingått med andra stater.

Enligt regeringens mening bör man inte frågå själva principen om att det krävs ett trafikillstånd. Därmed är det dock inte sagt att tillståndet alltid måste föreligga skilt från luftfartsavtalet eller ens att ett till avtalet anslutande trafikillstånd med närmare villkor för den aktuella luftfarten alltid skulle krävas. Om ett särskilt trafikillstånd bör krävas eller inte kan inte avgöras genom en allmän regel utan är bl.a. beroende av ett luftfartsavtals närmare utformning. Hur ett luftfartsavtal lämpligen bör utformas är en luftfartspolitisk fråga. Det kan vidare nämnas att Sverige i framtiden blir bundet av nya typer av luftfartsavtal, t.ex. EES-avtalet, avtalet med Schweiz, med ett antal central- och östeuropeiska länder samt med Marocko. Tanken är här att trafikrättigheter utväxlas stegvis med en integration av luftfartsmarknaderna som mål, varvid trafikillstånd torde krävas, i varje fall under en övergångstid.

Det finns vidare behov av att genom föreskrifter närmare reglera frågor om utövande av trafikillstånd eller utövande av trafikrättigheter i de fall ett särskilt trafikillstånd inte krävs. I luftfartsavtalen, vilka godkänns av regeringen, ges regelmässigt direkt bemyndigande till luftfartsmyndigheten – för Sveriges del Transportstyrelsen – att tolka och tillämpa vissa bestämmelser i avtalet. Vissa andra befogenheter tillkommer enligt avtalens lydelse staten som sådan utan närmare bestämning. För att luftfartsavtalen ska kunna tillämpas i enlighet med gällande luftfartspolitik och i övrigt på ett ändamålsenligt sätt krävs att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva de närmare villkor som ska gälla för beflygningen. De frågor som här aktualiseras är t.ex. godkännande av linjeföring, tidtabeller och den utbudna kapaciteten. Vidare kan nämnas med vilka luftfartyg trafiken får bedrivas, frågor om beflygning med inhyrda luftfartyg m.m. Särskilt när regeringen avstår från att utfärda ett separat trafikillstånd kan det vara aktuellt med myndighetskontroll då ovan nämnda spörsmål är just sådana modaliteter som brukar regleras i luftfartsavtalen. För att det ska vara möjligt att föreskriva närmare villkor när något separat trafikillstånd inte utfärdas har ett bemyndigande tagits in i *fjärde stycket*.

I *femte stycket* ges möjlighet för regeringen eller den myndighet regeringen bemyndigar att bestämma att annan luftfart i förvärvssyfte än regelbunden trafik får utövas utan trafikillstånd om det är lämpligt med hänsyn till luftfartens art eller omfattning. Detta stadgande gör det möjligt att från trafikillståndsplikten undanta sådan luftfart som bedöms lämpligen kunna tillåtas utan den prövning som kravet på trafikillstånd innebär. Stadgandet står också i samklang med artikel 5 i Chicagokonventionen.

*Meddelande och återkallande av trafiktillstånd*

**11 §** Trafiktillstånd meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

När trafiktillstånd meddelas, får tillståndet förenas med villkor. Om tillståndet meddelas av regeringen, får sådana villkor beslutas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Ett trafiktillstånd eller trafikrättigheter enligt 10 § tredje stycket får återkallas helt eller för viss tid eller begränsas, om tillståndshavaren eller utövaren av trafikrättigheten inte iakttar de föreskrifter eller villkor som gäller för verksamheten, eller det i övrigt finns särskilda skäl.

I *första stycket* anges vem som har rätt att utfärda trafiktillstånd. Motsvarande bestämmelse finns i 7 kap. 1 § första stycket den nuvarande luftfartslagen.

I *andra stycket*, som motsvarar 7 kap. 4 § första stycket den nuvarande luftfartslagen, ges bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att utfärda villkor för ett trafiktillstånd.

I *tredje stycket* stadgas om återkallelse av trafiktillstånd eller trafikrättigheter. Dessa frågor regleras i 7 kap. 5 § den nuvarande luftfartslagen. En rättighet att bedriva trafik på viss linje ska kunna återkallas helt eller för viss tid, eller den ska kunna begränsas, om innehavaren inte iakttar de villkor som gäller rätten att bedriva trafik på viss linje eller de bestämmelser som gäller verksamheten. Dessutom ska rättigheten kunna återkallas eller begränsas t.ex. när innehavaren av rättigheten inte iakttar en såsom villkor uppställd bestämmelse som ingår i ett lufttrafikavtal eller i en annan internationell förpliktelse som är bindande för Sverige och som gäller utövare av flygtrafik. Denna grund för återkallande eller begränsning av rättighet att bedriva trafik på viss linje motsvarar internationell praxis. De flesta luftfartsavtal innehåller en bestämmelse enligt vilken en avtalsslutande part har rätt att återkalla ett tillstånd eller tills vidare förbjuda ett av en annan avtalsslutande part utsett flygbolag att använda rättigheter att bedriva trafik på viss linje, vilka beviljats med stöd av avtalet, eller uppställa villkor för dessa rättigheter, om inte flygbolaget iakttar de lagar och bestämmelser som gäller i den avtalsslutande stat som utfärdat rättigheterna eller det i övrigt föreligger särskilda skäl.

Den viktigaste anledningen för ingripanden med stöd av tredje stycket är om hänsynen till flygsäkerheten skulle kräva detta. I vilken utsträckning och under vilka villkor detta får ske kan i större eller mindre utsträckning vara reglerat genom folkrättsliga avtal. Särskilt gäller detta för den regelbundna trafik som sker i kraft av bilaterala luftfartsavtal. Detta förhållande är återspeglat i den föreslagna författningstexten. Av den nationella regleringen bör emellertid framgå att ingripanden kan ske om flygsäkerheten så skulle påfordra. I 11 kap. 1 § ges också ett särskilt bemyndigande att hindra luftfartyg att avgå. Detta stadgande avser dock ett ingripande i en specifik situation och det finns även behov av ett mera generellt bemyndigande att vidta den för varje situation lämpligaste åtgärden inom ramen för trafiktillståndsgivningen. Detta kan lämpligen

ske genom att det anges att ett ingripande får ske när särskilda skäl föreligger. En ytterligare grund för inskränkning eller villkorande av trafik-tillstånd eller trafikrättigheter är det luftfartspolitiska behovet av att i undantagsfall relativt snabbt kunna vidta åtgärder mot ett annat land, företrädesvis en bilateral motpart, som inte fullgör sina förpliktelser enligt avtalet och som i strid med avtalet förvägrar eller begränsar svenska flygföretags trafik. För att kunna upprätthålla den reciprocitetsprincip som är grundläggande i den internationella luftfartsregleringen krävs således att undantagsvisa myndighetsingripanden kan ske.

En straffbestämmelse som ansluter till paragrafens andra stycke finns i 13 kap. 4 § första stycket 17.

## Övriga tillstånd

### *Tillstånd till inhyrning och uthyrning av luftfartyg*

**12 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten eller annars till luftfarten inom svenskt område, meddela föreskrifter om att det krävs tillstånd för att hyra in eller hyra ut ett luftfartyg.

Det som föreskrivs om drifttillstånd i 2 och 4–7 §§ ska också gälla tillstånd som föreskrivs i denna paragraf.

Enligt denna paragraf, som delvis motsvarar 7 kap. 7 § den nuvarande luftfartslagen, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, om det behövs med hänsyn till flygsäkerheten eller annars till luftfarten inom svenskt område, föreskriva att det krävs tillstånd för att hyra in eller hyra ut ett luftfartyg. Nytt i förhållande till gällande rätt är att tillståndsplikten även kan avse inhyrning. I avsnitt 12.3 har beskrivits bakgrunden till bestämmelsen.

Alla slag av in- och uthyrning av luftfartyg, dvs. uthyrningsverksamhet samt in- och uthyrning med eller utan besättning omfattas av bemyndigandet.

En straffbestämmelse som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 16.

## 8 kap. Vissa bestämmelser för lufttrafiken

### Trafikregler

**1 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. trafik vid luftfart,
2. vad som i övrigt ska iakttas vid luftfart för att olyckor och olägenheter ska undvikas,
3. flygvägar som luftfartyg ska följa inom svenskt område,
4. begränsningar i användningen av lufrum i anslutning till sådana flygvägar, samt
5. flygningar över landets gränser.

Denna paragraf motsvarar 8 kap. 1 och 2 §§ den nuvarande luftfartslagen.

Det viktigaste tillämpningsområdet för det bemyndigande som ges i paragrafen är genomförandet i Sverige av de s.k. internationella trafikreglerna.

Enligt artikel 12 i Chicagokonventionen förbinder sig varje fördragsslutande stat att vidta åtgärder för att säkerställa att varje luftfartyg som flyger över dess territorium eller manövrerar där, och varje luftfartyg som bär dess nationalitetsmärke, varhelst ett sådant fartyg befinner sig, iakttar gällande bestämmelser beträffande flygning och fartygs manövrering. Enligt samma artikel förbinder sig också varje fördragsslutande stat att i dessa avseenden hålla sina egna bestämmelser i största möjliga utsträckning i överensstämmelse med dem som utfärdas i enlighet med konventionen. I enlighet med konventionen har ICAO:s råd den 27 november 1951 antagit trafikregler vilka har utfärdats som bilaga 2 till Chicagokonventionen. Dessa trafikregler har ändrats ett antal gånger av ICAO:s råd och är föremål för kontinuerlig översyn.

Enligt artikel 68 i Chicagokonventionen får varje fördragsslutande stat, med förbehåll för bestämmelserna i konventionen, bestämma vilken flygväg som den internationella lufttrafiken ska följa inom dess territorium. I transitöverenskommelsen finns en motsvarande bestämmelse. Även i artikel 5 i Chicagokonventionen finns bestämmelser om flygvägar.

Nytt i förhållande till gällande rätt är förtydligandet att normgivningsbemyndigandet även omfattar en möjlighet att meddela föreskrifter om begränsningar i användningen av luftrum i anslutning till flygvägar.

En straffbestämmelse som ansluter till trafikreglerna finns i 13 kap. 6 § andra stycket.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* yttrande.

### Skyldighet att landa

**2 §** När det krävs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, får ett luftfartyg uppmanas att landa. Uppmaningen ska riktas till fartygets befälhavare. Luftfartyget ska då landa på den plats som anvisas. Om ingen anvisning lämnas, ska landningen ske på närmaste lämpliga flygplats inom landet.

Ett luftfartyg, som utan föreskrivet tillstånd kommer in i ett sådant område som avses i 1 kap. 8 §, ska omedelbart lämna området. Det inträffade ska snarast anmälas till en flygtrafikledningsenhet. Om ingen annan anvisning lämnas, ska luftfartyget snarast möjligt landa enligt det som sägs i första stycket.

Om bestämmelserna i första eller andra stycket inte följs, får luftfartygets fortsatta färd hindras.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om skyldighet att landa. Beslut i frågor som avses i denna paragraf meddelas av myndighet som regeringen bestämmer.

I denna paragraf, som huvudsakligen svarar mot 8 kap. 3 § den nuvarande luftfartslagen, regleras frågor om landningsplikt.

Enligt *första stycket* får ett luftfartyg, när det krävs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, uppmanas att landa. Som ett exempel på när det kan bli aktuellt att uppmana ett luftfartyg att landa med hänsyn till allmän ordning kan nämnas den situationen att någon som har begått



ett grovt brott försöker lämna landet med hjälp av ett luftfartyg. Rätten att påfordra landning måste utövas med synnerlig försiktighet med hänsyn till de kostnader och förluster som kan uppkomma genom en uppmanad landning. Ofta kan mindre ingripande åtgärder vara tillräckliga, t.ex. ett samarbete med myndigheterna på fartygets närmaste bestämmelseort. Som Lagrådet påpekat, klargörs det också att en uppmaning att landa ska riktas till luftfartygets befälhavare.

I *andra stycket* föreskrivs en landningsplikt när ett luftfartyg har kommit in på ett område där luftfart är förbjuden. Landning ska ske på närmaste flygplats inom landet som är lämplig om ingen annan anvisning lämnas. Enligt 1 kap. 9 § finns det beträffande s.k. luftfartyg av särskild beskaffenhet möjlighet att göra undantag från bl.a. bestämmelserna i 8 kap. Med stöd av den bestämmelsen kan föreskrivas att segelflygplan, motorsegelflygplan, ultralätta flygplan, friflygande ballonger eller luftskepp får fullgöra sin landningsskyldighet enligt förevarande paragraf på varje lämpligt område i närheten. Eftersom detta lagförslag öppnar upp för möjligheten att enskilda utför flygtrafikledningstjänst är det lämpligt att en anmälan enligt detta stycke ska göras till en statlig flygtrafikledningsenhet, även om denna inte skulle vara den som ligger närmast det inträffade. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om var anmälan ska göras med stöd av fjärde stycket.

I  *tredje stycket*  regleras påföljden när ett fartyg bryter mot bestämmelserna i första och andra stycket.

Enligt *fjärde stycket* överlämnas det åt regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om skyldighet att landa. Beslut om landningsskyldighet meddelas i de enskilda fallen av den myndighet regeringen bestämmer.

En straffbestämmelse i anslutning till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 18.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* yttrande.

### Transport av visst gods

**3 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får av hänsyn till flygsäkerheten, luftfartsskyddet eller om det följer av en internationell överenskommelse som Sverige har tillträtt meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om förbud mot transport med luftfartyg av visst gods eller om villkor för sådan transport.

Bestämmelser som rör utförelse av krigsmateriel finns i lagen (1992:1300) om krigsmateriel.

Bestämmelser om transport med luftfartyg av farligt gods finns i lagen (2006:263) om transport av farligt gods.

I 8 kap. 4 § den nuvarande luftfartslagen finns bestämmelser om transport av krigsmateriel och farligt gods. Regeringen anser att dessa kan utgå och i stället i huvudsak ersättas med hänvisningar till lagen (1992:1300) om krigsmateriel och lagen (2006:263) om transport av farligt gods.

Med hänsyn till att flygsäkerheten och luftfartsskyddet bl.a. även kan påverkas av gods som inte är att klassa som farligt gods enligt lagen om

transport av farligt gods har det tagits in ett generellt bemyndigande i *första stycket* om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får av hänsyn till flygsäkerheten eller luftfartsskyddet förbjuda transport med luftfartyg av visst gods eller föreskriva villkor för sådan transport. Det har också under beredningen av denna proposition uppmärksammats att det finns förbud mot transport av krigsmateriel med luftfartyg i artikel 35 a Chicagokonventionen. Vissa former av krigsmateriel behöver inte med nödvändighet utgöra ett hot mot flygsäkerheten eller luftfartsskyddet. För att få en reglering som täcker även sådana fall föreslår därför regeringen att bestämmelsen kompletteras med en möjlighet att meddela föreskrifter även om det följer av en internationell överenskommelse som Sverige har tillträtt.

I artikel 36 i Chicagokonventionen finns även en bestämmelse som tillåter fördragsslutande stater att förbjuda eller reglera användningen av fotografiapparater på luftfartyg som flyger över deras territorier. Regler som ansluter till denna artikel finns i lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation.

### **Luftfartygshandlingar**

**4 §** Om inte annat särskilt föreskrivs i denna lag, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om handlingar som ska medföras vid luftfart (*luftfartygshandlingar*).

I denna paragraf, som motsvarar 8 kap. 5 § den nuvarande luftfartslagen, ges bemyndigande att meddela föreskrifter om luftfartygshandlingar. I nuvarande lagstiftning benämns dessa handlingar fartygshandlingar. Någon saklig ändring är dock inte avsedd.

I Chicagokonventionen finns bestämmelser om luftfartygshandlingar i artiklarna 29 och 34. Enligt artikel 29 ska varje luftfartyg som är hemmahörande i en fördragsslutande stat och som används i internationell luftfart medföra

1. nationalitets- och registreringsbevis,
2. luftvärdighetsbevis,
3. vederbörliga certifikat för varje medlem av besättningen,
4. resedagbok,
5. licens för radioutrustning som finns ombord,
6. om luftfartyget befordrar passagerare, lista med deras namn samt avgångs- och bestämmelseort,
7. om det befordrar gods, frakthandlingar och detaljerade uppgifter om godset.

När det gäller resedagbok föreskrivs i artikel 34 att det för varje luftfartyg som används i internationell luftfart ska föras en sådan, i vilken det ska föras in uppgifter angående luftfartyget, dess besättning och varje företagen resa på sätt som föreskrivs i enlighet med konventionen.

Det finns även närmare bestämmelser rörande vissa luftfartygshandlingar i kap. 11 i bilaga 2 till Chicagokonventionen.

Bemyndigandet innebär både en rätt att föreskriva vilka handlingar som ska finnas ombord och en rätt att föreskriva hur dessa handlingar ska vara utformade.

När det gäller vad som särskilt föreskrivs i lagen kan det hänvisas till att det finns bestämmelser om nationalitets- och registreringsbevis i 2 kap. och om luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis i 3 kap.

Paragrafen har utformats utifrån *Lagrådets* förslag. Regeringen vill framhålla att bemyndigandet också innefattar en rätt att meddela föreskrifter om hur luftfartygshandlingar ska vara utformade.

**5 §** Om någon för att kunna ta till vara sin rätt behöver ta del av innehållet i en luftfartygshandling, ska han eller hon få det.

I det allmännas verksamhet gäller i stället bestämmelserna i tryckfrihetsförordningen och offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

I denna paragraf, som motsvarar 8 kap. 6 § den nuvarande luftfartslagen, regleras rätten att ta del av luftfartygshandlingar. Bestämmelsen om rätten att ta del av luftfartygshandlingar infördes efter mönster av dåvarande 39 § sjölagen om rätt att ta del av dagbok (prop. 1957:59 s. 131 f.). En motsvarande bestämmelse finns numera i 18 kap. 5 § sjölagen (1994:1009). Bestämmelsen i sjölagen innehåller en begränsning i rätten att ta del av vederbörande handlingar såvitt gäller anteckning som äger samband med sammanstötning med annat fartyg. Begränsningen hänger samman med rättegångsreglerna för sjöförklaring (prop. 1966:145 s. 141) och anledning saknas att införa motsvarande bestämmelser i luftfartslagen. Förevarande bestämmelse gäller till skillnad från bestämmelsen i sjölagen inte enbart dagbok utan även andra fartygshandlingar.

I uttrycket ”för att kunna ta till vara sin rätt” ligger en begränsning som får anses utgöra ett tillräckligt skydd mot en alltför vidsträckt tillämpning av paragrafen. Paragrafen torde få betydelse även vid tillämpningen av bestämmelsen i 38 kap. 3 § rättegångsbalken om den materiella editionsplikten.

**6 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet för dem som tjänstgör ombord på luftfartyg att medföra flygcertifikat och andra handlingar.

I denna paragraf, som motsvarar 8 kap. 7 § den nuvarande luftfartslagen, regleras frågan om skyldighet för dem som tjänstgör ombord på luftfartyg att medföra flygcertifikat och andra handlingar.

Som nämnts ovan under 4 § ska enligt artikel 29 i Chicagokonventionen varje luftfartyg som är hemmahörande i en fördragsslutande stat och som används i internationell luftfart medföra vederbörliga certifikat för varje medlem av besättningen. Bestämmelsen i 4 § om luftfartygshandlingar kan emellertid inte anses omfatta certifikat, varför det behövs en särskild bestämmelse om skyldighet för dem som tjänstgör ombord på luftfartyg att medföra flygcertifikat.

## **9 kap. Ansvar för skador genom luftfart**

Bestämmelserna i detta kapitel har endast ändrats i förhållande till den nuvarande luftfartslagen genom att de fått en annan numrering. En över-

syn av bestämmelserna är att vänta i annan ordning. Författningskommentaren har anpassats till dessa omständigheter.

**1 §** Bestämmelser om ansvaret för skador som genom luftfart tillfogas personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget finns i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

Paragrafen motsvarar 10 kap. 1 § den nuvarande luftfartslagen.

**2 §** Bestämmelser om skyldighet för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer att ha försäkring för sådant ansvar som avses i 1 § finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer.

Paragrafen motsvarar 10 kap. 1 a § den nuvarande luftfartslagen.

**3 §** Regeringen får meddela föreskrifter om att det även i andra fall än som följer av 2 § ska finnas försäkring för ansvar enligt 1 §. Försäkringen får ersättas av någon motsvarande säkerhet som regeringen bestämmer.

Paragrafen motsvarar 10 kap. 2 § den nuvarande luftfartslagen.

**4 §** Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 785/2004 i fråga om försäkring för sådant ansvar som avses i 1 §.

Ett sådant bevis som avses i artikel 5.1 i förordningen ska ges in till Transportstyrelsen.

Paragrafen motsvarar 10 kap. 2 a § den nuvarande luftfartslagen.

**5 §** Transportstyrelsen får i fråga om sådana flygningar över svenskt område och sådana mellanlandningar som avses i artikel 8.2 i förordning (EG) nr 785/2004 kräva bevis om giltig försäkring.

Paragrafen motsvarar 10 kap. 2 b § den nuvarande luftfartslagen.

**6 §** Om någon som tjänstgör på luftfartyg är ersättningsskyldig för skada genom luftfart som har uppkommit genom hans eller hennes fel eller försummelse i tjänsten, får rätten jämka ersättningen med hänsyn till felets eller försummelsens beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt. Detsamma gäller i fråga om andra med tjänst som har betydelse för trafiksäkerheten.

I fråga om skadeståndsansvaret för arbetstagare gäller 4 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

Paragrafen motsvarar 10 kap. 3 § den nuvarande luftfartslagen.

### **Flygräddningstjänst**

**1 §** Bestämmelser om flygräddningstjänst finns i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

Ett luftfartygs ägare eller brukare och de som tjänstgör på luftfartyg eller vid flygplatser eller andra anläggningar för luftfarten är skyldiga att delta i flygräddningstjänsten. Regeringen meddelar föreskrifter om ersättning av allmänna medel för deltagandet. I fråga om ersättning vid personskador gäller lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd och lagen (1977:266) om statlig ersättning vid ideell skada m.m.

Denna paragraf motsvarar 11 kap. 1 § den nuvarande luftfartslagen.

I *första stycket* görs en hänvisning till bestämmelserna om flygräddningstjänst i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor. Enligt 4 kap. 2 § den lagen ska den myndighet som regeringen bestämmer ansvara för räddningstjänst vid flyghaverier inom Sveriges sjöterritorium – med undantag för vattendrag, kanaler, hamnar och andra insjöar än Vätern, Vättern och Mälaren – och inom Sveriges ekonomiska zon. Myndigheten ska också ansvara för de insatser mot skador som behövs, när ett luftfartyg är nödställt eller när fara hotar lufttrafiken, samt ansvara för efterforskning av luftfartyg som saknas. Av 4 kap. 2 § första stycket förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor framgår att Sjöfartsverket svarar för flygräddningstjänst.

I *andra stycket* regleras skyldigheten att medverka i flygräddningstjänsten.

### **Bärgning**

**2 §** Den som bärgar ett luftfartyg som har förolyckats eller befinner sig i nöd och alla som medverkar vid bärgningen har rätt till bärgarlön. Detsamma gäller vid bärgning av gods ombord på ett sådant luftfartyg eller av något som hör till luftfartyget eller godset. I fråga om bärgarlönen tillämpas bestämmelserna i 16 kap. 3 § tredje och fjärde styckena, 5 § första stycket andra och tredje meningarna, 6 § och 10 § tredje stycket sjölagen (1994:1009). Den som i en sådan nödsituation räddar människor från luftfartyget eller medverkar vid deras räddning har också rätt till en del av bärgarlönen. De särskilda kostnader som någon i övrigt har haft för bevarandet av ett luftfartyg eller av gods ska också ersättas, om kostnaderna har varit nödvändiga.

Den som deltar i en bärgning trots ett uttryckligt och befogat förbud av luftfartygets befälhavare, ägare eller, om luftfartyget inte används av ägaren, den som brukar det i ägarens ställe har inte rätt till bärgarlön. Detsamma gäller i fråga om ersättning för kostnader för bevarande av luftfartyg och gods.

Bestämmelserna om bärgning i denna paragraf tillämpas inte på sådan bärgning som avses i 16 kap. 1 § 1 sjölagen.

Denna paragraf motsvarar 11 kap. 2 § den nuvarande luftfartslagen.

Bärgningsreglerna i luftfartslagen hänvisar i viss utsträckning till sjölagen. Det kan dock anmärkas att reglerna om bärgning och bärgarlön praktiskt sett inte har tillnärmelsevis samma betydelse för luftfarten som för sjöfarten. Reglerna om bärgning har det övergripande syftet att uppmuntra till bärgning av luftfartyg och last eller med andra ord att

hindra värdeförstöring. Detta gäller bl.a. reglerna om bärgarlön. Luftfartslagens regler innebär att bärgarlön ska betalas bara då bärgningsföretaget har lyckats. Därigenom ansluter regelverket till en sjörättslig princip som på engelska brukar sammanfattas med uttrycket ”no cure – no pay”.

I *första stycket* regleras i vilka fall det föreligger rätt till bärgarlön och ersättning för kostnader som någon haft för bevarandet av ett luftfartyg eller av gods. Bärgning kan ske till sjöss jämväl som på land eller i luften. Fall av bärgning i luften torde dock vara mycket ovanliga och i praktiken torde de endast komma i fråga beträffande luftballonger. Reglerna om bärgarlön och ersättning för nödvändiga kostnader gäller oavsett om luftfartyget är infört i det svenska luftfartygsregistret eller inte. Vid bestämmandet av ersättning för nödvändiga kostnader ska bärgningsreglerna tillämpas analogt. Det har tidigare funnits en regel om att lastägare bara svarade med godset när deras egendom hade bärgats eller bevarats (se prop. 1995/96:16 s. 111). I och med att denna regel har avskaffats har lastägarna ett personligt ansvar för den bärgarlön och kostnadsersättning som belöper på dem.

I *andra stycket* finns en regel om bärgning i strid mot ett uttryckligt och befogat förbud. När ett förbud är befogat får avgöras genom rättspraxis. Om ett luftfartyg eller dess last hotar miljön, torde det dock bara i rena undantagsfall finnas fog för ett förbud.

Av  *tredje stycket* framgår att sjölagens regler om bärgning har företräde framför förevarande paragraf. Det betyder att bärgning av ett nödställt eller förolyckat luftfartyg – eller gods från luftfartyget – följer sjölagens regler, om bärgningen sker i ett farvatten. Enligt förarbetena till 16 kap. sjölagen har uttrycket farvatten en vidsträckt betydelse (se prop. 1995/96:16). Uttrycket är inte begränsat till farleder eller i övrigt till vattenområden som trafikerats av större fartyg utan omfattar alla vatten där det går att framföra någon form av vattenfarkost och alla vatten överhuvud som inte är av helt obetydlig omfattning. Reglerna är tillämpliga på fria havet men också på hamnar och på inre farvatten som sjöar, kanaler och floder. Dammar, vattenhål e.d. är däremot inte farvatten i den mening som avses i 16 kap. sjölagen.

**3 §** Den som har en fordran på bärgarlön eller ersättning för kostnader enligt 2 § har luftpanträtt i luftfartyget eller godset med förmånsrätt enligt 4 § 1 förmånsrättslagen (1970:979), om bärgarlönen eller ersättningen avser åtgärder som har avslutats i Sverige.

En yngre fordran har företräde framför en äldre. Fordringar som har uppkommit på grund av samma händelse har lika rätt till betalning.

För att ett luftfartyg ska få lämna den plats där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades, eller för att ägaren ska få ta godset i besittning, krävs att borgenärerna medger det. Detta gäller dock inte, om borgenärerna har fått betalt för sina fordringar eller säkerhet har ställts.

I denna paragraf, som motsvarar 11 kap. 3 § den nuvarande luftfartslagen, regleras frågan om uppkomsten av luftpanträtt för fordran på bärgarlön eller ersättning för särskilda kostnader som varit nödvändiga för bevarandet av ett luftfartyg eller av gods, samt en sådan fordrans prioriteringsordning i förhållande till andra fordringar. Paragrafen bygger på artikel IV punkterna 1 och 2 i Genèvekonventionen.

Luftpanträtt stiftas utan avtal genom fordringens uppkomst. Luftpanträtten omfattar allt som bärgats eller bevarats. Avser luftpanträtten flera föremål, följer det av allmänna principer att varje föremål svarar för hela skulden. Luftpanträtt har företrädare framför ägarförbehåll som belastar egendomen.

**4 §** Luftpanträtt omfattar inte ersättning som på grund av försäkring eller av någon annan anledning betalas för skada på luftfartyg eller gods.

Denna paragraf motsvarar 11 kap. 4 § den nuvarande luftfartslagen.

I allmänhet omfattar panträtt vad som trätt i stället för skadad eller förlorad pant. På sjörettens område finns dock ingen allmän panträttslig surrogationsprincip. När det gäller sjöpanträtt är således surrogation utesluten (se prop. 1973:42 s. 288 ff. och 3 kap. 49 § sjölagen). Det har inte ansetts motiverat att ha olika lösningar för sjö- och luftpanträtt (se prop. 1973:42 s. 378 f.). Även om det finns skäl som talar för att luftpanträtt även ska omfatta försäkringsersättning och annan ersättning som utgår för skada på säkerhetsobjektet, kan dessa skäl inte anses väga så tungt att det finns anledning att frångå överensstämmelsen med sjörätten.

Luftpant- och sjöpantborgenärer har även uteslutits från den krets av tredje män till vars förmån försäkring gäller enligt 9 kap. 1 § försäkringsavtalslagen (2005:104).

**5 §** Säljs luftfartyget eller godset exekutivt, upphör luftpanträtten sedan försäljningen har vunnit laga kraft och köpesumma betalats. Borgenärerna har rätt till betalning ur köpesumman enligt bestämmelserna i utsökningsbalken.

Luftpanträtten i godset upphör, om det genom lossning ställs till avsändarens eller mottagarens förfogande. Om godset lämnas ut utan borgenärens tillstånd, svarar den som tar emot godset för fordringen, om han eller hon kände till denna. Han eller hon svarar dock inte för mera än det värde som godset hade vid lossningen.

Denna paragraf motsvarar 11 kap. 5 § den nuvarande luftfartslagen.

Luftpanträtt upphör normalt genom att fordringen infrias. Luftpanträtt kan även upphöra genom exekution, godsets utlämnande, preskription och förverkande. De två första fallen behandlas i förevarande paragraf och det tredje fallet i nästa paragraf. Frågan om förverkande behandlas i 36 kap. brottsbalken.

I *första stycket* föreskrivs således att om luftfartyget eller godset säljs exekutivt, upphör luftpanträtten sedan försäljningen har vunnit laga kraft. Bestämmelser om exekutiv försäljning av luftfartyg finns i 8 kap. 8 § konkurslagen (1987:672) och 11 kap. utsökningsbalken.

Enligt *andra stycket* upphör luftpanträtten i godset, om det genom lossning ställs till avsändarens eller mottagarens förfogande. Om godset lämnas ut utan borgenärens tillstånd, svarar dock den som tar emot godset för fordringen, om han eller hon kände till denna. För att en borgenär inte ska hamna i bättre ställning än om godset inte lossats svarar inte den som tagit emot godset för mera än det värde som godset hade vid lossningen.

**6 §** Luftpanträtten i ett luftfartyg som är registrerat i Sverige upphör efter tre månader från den dag åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av luftfartyget

avslutades. Detta gäller dock inte, om borgenärens anspråk på panträtt inom samma tid har anmälts till inskrivningsmyndigheten för anteckning i inskrivningsregistret för luftfartyg och dessutom överenskommelse har träffats om panträtts belopp eller talan om panträtten har väckts i laga ordning.

Bestämmelserna i första stycket gäller också om luftfartyget är registrerat i ett annat land som har biträtt den konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg som avslutades i Genève den 19 juni 1948 (*Genèvekonventionen*). Borgenärens anspråk på panträtt ska i sådant fall anmälas hos den myndighet som för inskrivningsregistret för luftfartyg.

Om luftfartyget inte är registrerat eller om det är registrerat i ett annat land än som anges i andra stycket, upphör luftpanträtten efter ett år från den dag åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av luftfartyget avslutades. Detta gäller dock inte, om inom samma tid överenskommelse har träffats om panträtts belopp eller talan om panträtten har väckts i laga ordning.

Denna paragraf motsvarar 11 kap. 6 § den nuvarande luftfartslagen.

Innehållet i paragrafen är hämtat från artikel IV punkt 4 i Genèvekonventionen. Enligt denna punkt får de i konventionen upptagna luftpanträtterna inte erkännas i andra fördragsslutande stater efter tre månader från avslutandet av åtgärderna för bärgningen eller bevarandet, om inte rättigheten inom denna tid har antecknats i inskrivningsboken enligt artikelns punkt 3 och en överenskommelse har träffats om rättighetens belopp eller talan väckts om rättigheten.

#### **Undersökning av luftfartsolyckor och tillbud**

**7 §** Bestämmelser om undersökning från säkerhetssynpunkt av luftfartsolyckor och tillbud till sådana olyckor finns i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Denna paragraf motsvarar 11 kap. 7 § den nuvarande luftfartslagen. I paragrafen görs en hänvisning till de bestämmelser om undersökning från säkerhetssynpunkt av luftfartsolyckor och andra händelser som berör luftfarten som finns i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

#### **Rapportering av händelser m.m.**

**8 §** I syfte att förbättra flygsäkerheten ska händelser inom luftfart rapporteras till behörig myndighet.

Med händelse inom luftfart avses i denna lag driftsavbrott, defekt, fel eller annan onormal omständighet som har inverkat eller kan inverka på flygsäkerheten, men som inte lett till sådana luftfartsolyckor eller tillbud som avses i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Paragrafen motsvarar 11 kap. 8 § den nuvarande luftfartslagen. Bestämmelserna i 11 kap. 8–10 §§ luftfartslagen har tillkommit för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart. För närmare redovisning av förarbeten, lagrådsbehandling, överväganden och liknande hänvisas till prop. 2006/07:110, bet. 2006/07:TU13 och rskr. 2006/07:199.



I *första stycket* anges att händelser inom civil luftfart ska rapporteras till behörig myndighet.

Vad som menas med händelser definieras i *andra stycket*. En smärre språklig justering i förhållande till nuvarande lydelse har gjorts för att bättre stämma överens med direktivets lydelse.

**9 §** Regeringen får meddela föreskrifter om vilka personer inom luftfart som ska vara skyldiga att rapportera händelser enligt 8 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om rapportering av händelser.

Paragrafen överensstämmer nära nog med 11 kap. 9 § den nuvarande luftfartslagen.

**10 §** En arbetsgivare får inte utsätta en arbetstagare för repressalier på grund av att arbetstagaren har rapporterat en händelse enligt denna lag.

Om en arbetstagare utsätts för repressalier, ska arbetsgivaren betala skadestånd till arbetstagaren för den förlust som uppkommer och för den kränkning som repressalierna innebär.

Paragrafen överensstämmer med 11 kap. 10 § den nuvarande luftfartslagen.

## **11 kap. Särskilda bestämmelser**

### **Avgångsförbud**

**1 §** Transportstyrelsen eller den som styrelsen utser får förbjuda en flygning och hindra ett luftfartyg från att avgå om det, när flygningen ska påbörjas, kan antas att luftfartyget inte uppfyller de villkor som anges i denna lag eller som har fastställts med stöd av lagen. Detsamma gäller när andra villkor som fastställts för flygningen inte är uppfyllda. Om någon annan än Transportstyrelsen har meddelat beslutet, ska beslutet genast anmälas till Transportstyrelsen och prövas av denna.

Denna paragraf motsvarar 12 kap. 1 § den nuvarande luftfartslagen. Enligt paragrafen kan ett luftfartygs avgång förbjudas och hindras om vissa villkor inte är uppfyllda. För sjöfartens del finns motsvarande bestämmelser i 6 kap. fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Exempel på sådana villkor som avses i förevarande paragraf är att luftfartyget inte är luftvärdigt eller miljövärdigt, inte är behörigen bemannat, saknar erforderlig dokumentation eller att det saknar föreskriven försäkring.

Rätten att förbjuda eller hindra ett luftfartygs avgång tillkommer Transportstyrelsen eller den som myndigheten utser. Med Transportstyrelsen ska i regel avses en person som tjänstgör vid Transportstyrelsen och som bl.a. har till uppgift att utföra tillsynen av flygverksamheten eller luftfartygets luftvärdighet samt annan tillsyn eller en person som Transportstyrelsen särskilt befullmäktigar att vid behov vidta de åtgärder som avses i bestämmelsen.

Den i paragrafen reglerade rätten att förbjuda och/eller hindra ett luftfartyg från att starta omfattar såväl svenska som utländska luftfartyg. Att

ett luftfartyg har förbjudits att lämna en flygplats innan rättelse har vidtagits innebär givetvis inget hinder mot att luftfartyget förs till en reparationsverkstad som finns på flygplatsen.

När ett luftfartygs avgång ska hindras torde det i flesta fall vara tillräckligt att trafikledningen på platsen vägrar färd- eller starttillstånd. Är detta inte tillräckligt får hjälp begäras av polismyndighet.

Vid tillämpningen av förevarande paragraf på utländska luftfartyg måste hänsyn tas till stadgandet i bilaga 8 del II 6.2 till Chicagokonventionen. Enligt detta stadgande, som rör tillfällig ogiltighet av luftvärdighetsbevis, är den stat där en skada inträffat, skyldig att tillåta att det skadade luftfartyget avgår om luftfartygets registreringsstat medger det. I vissa fall ska dock särskilt föreskrivna villkor iakttas.

Den som bryter mot ett enligt förevarande paragraf beslutat förbud att starta ett luftfartyg kan dömas enligt 17 kap. 13 § brottsbalken för överträdelse av myndighets bud.

**2 §** Den som driver en flygplats får hindra ett luftfartygs avgång om avgifter för användningen av flygplatsen och tjänsterna för luftfarten, som avser luftfartygets senaste ankomst, uppehåll och avgång, inte har betalats och säkerhet inte har ställts.

Denna paragraf motsvarar 12 kap. 2 § första stycket den nuvarande luftfartslagen.

Enligt paragrafen ges var och en som driver en flygplats en rätt att hindra ett luftfartyg från att avgå om avgifter för användningen av flygplatsen och tjänsterna för luftfarten som avser fartygets senaste ankomst, uppehåll eller avgång, inte har betalats och säkerhet inte har ställts.

På *Lagrådets* inrådan har paragrafen justerats språkligt.

**3 §** I lagen (1939:6) om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg finns bestämmelser om att kvarstad inte får läggas på vissa luftfartyg.

I paragrafen, som helt överensstämmer med 12 kap. 3 § den nuvarande luftfartslagen, görs en hänvisning till lagen (1939:6) om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg. I denna lag, genom vilken konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg (1933 års kvarstadskonvention) har införlivats i svensk rätt, förbjuds att vissa luftfartyg beläggs med kvarstad.

I sammanhanget kan erinras om att det finns en bestämmelse i artikel 27 i Chicagokonventionen rörande frihet från kvarstad på grund av patentanspråk. Sveriges skyldigheter enligt denna artikel är tillgodosedda genom 5 § patentlagen (1967:837) vilken föreskriver att utan hinder av patent må uppfinningen utnyttjas på utländskt fartyg, luftfartyg eller annat utländskt samfärdsmedel för dess behov, när det tillfälligt inkommer till riket vid regelbunden trafik eller eljest. Vidare föreskrivs i denna paragraf att regeringen äger förordna, att reservdelar och tillbehör till luftfartyg utan hinder av patent må införas till riket och användas här för reparation av luftfartyg, hemmahörande i främmande stat i vilken motsvarande förmåner medges för svenska luftfartyg. Med stöd av detta bemyndigande har regeringen utfärdat kungörelsen (1967:845) om

### **Avgifter och andra ersättningar för förrättningar**

**4 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter och andra ersättningar för förrättningar och tillstånd enligt denna lag och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen samt enligt EU-förordningar på den civila luftfartens område. Beslut om avgifter och andra ersättningar som är förfallna till betalning får verkställas enligt utsökningsbalken.

Denna paragraf, som motsvarar 12 kap. 4 § den nuvarande luftfartslagen, innehåller bestämmelser angående avgifter och andra kostnader för förrättningar och tillstånd. I paragrafen har gjorts ett tillägg med avseende på förrättningar och tillstånd som har sin grund i EU-förordningar på den civila luftfartens område. I förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område anges de myndigheter som ska pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger en medlemsstat enligt rättsakter som beslutats inom Europeiska unionen och som rör civil luftfart.

### **Radioanläggningar**

**5 §** I lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation finns särskilda bestämmelser om användning av radioanläggningar ombord på luftfartyg och inom markorganisationen.

Denna paragraf motsvarar 12 kap. 5 § den nuvarande luftfartslagen.

I paragrafen görs en hänvisning till bestämmelser i annan lagstiftning. Det kan i och för sig ifrågasättas om den aktuella hänvisningen behövs. Med hänsyn till den betydelse för luftfarten som bestämmelserna om radiokommunikation har, och att det finns bestämmelser härom i Chicagokonventionen, anser dock regeringen att det är befogat med en hänvisning.

När det gäller bestämmelserna i Chicagokonventionen kan nämnas att i artikel 28 i konventionen förbinder sig de fördragsslutande staterna bl.a. att på sitt territorium sörja för radiotjänst för att underlätta internationell luftfart. Vidare finns det i bilaga 10 till konventionen internationella normer och tillämpningsförfaranden avseende teletjänst för luftfarten.

I artikel 30 i Chicagokonventionen finns bestämmelser om luftfartygs radioutrustning. Till denna artikel ansluter sig bestämmelser i kap. 7 av bilaga 6 till konventionen rörande den radioutrustning som ska medföras ombord på luftfartyg. Ämnet berörs även i kap. 5 av bilaga 2 till konventionen.

## Tillsyn

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att bestämmelserna i 1–8, 10 och 11 kap. och de föreskrifter som meddelats med stöd av dessa bestämmelser följs. Tillsynsåtgärder får även vidtas stickprovsvis.

Regeringen får meddela föreskrifter om att den myndighet som avses i första stycket får anlita någon annan vid tillsynen.

I den utsträckning det behövs för tillsyn enligt första stycket ska där avsedd myndighet och annan som myndigheten anlitar för tillsynen ges omedelbart tillträde till luftfartyg, flygplatser, anläggningar, lokaler och andra objekt. Denna rätt omfattar inte bostäder.

Denna paragraf, som rör s.k. tillsyn, saknar direkt motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen. I dag finns bestämmelser om tillsyn spridda på ett flertal ställen i den nuvarande luftfartslagen. Vad som regleras i denna paragraf är tillsyn som avser verksamhetskontroll. De bemyndiganden som krävs för att tillsyn i form av erforderlig tillträdeskontroll ska kunna utövas återfinns i anslutning till respektive materiella regler.

I *första stycket* anges att den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att bestämmelserna i 1–8, 10 och 11 kap. och de föreskrifter som meddelats med stöd av dessa bestämmelser följs. I 9 kap. finns särskilda bestämmelser om tillsyn. Det har därför inte bedömts vara nödvändigt att ta med även det kapitlet i den tillsyn som regleras i paragrafen. Tillsynsåtgärder vidtas vanligtvis i enlighet med en tillsynsplan eller när omständigheter ger anledning till en kontroll. Av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen följer dock att medlemsstaterna årligen ska genomföra ett antal kontroller av luftfartyg enligt ett stickprovsförfarande. En bestämmelse om detta finns i dag i 24 § tredje stycket luftfartsförordningen. Det är lämpligt att bestämmelsen tas in i lagen. Se vidare avsnitt 18.1. I det till Lagrådet remitterade lagförslaget återfanns även ett krav på att stickprovståtgärder ska göras på ett icke-diskriminerande sätt. *Lagrådet* finner att detta torde vara en självklarhet (jfr 1 kap. 9 § regeringsformen) och att en sådan bestämmelse inte erfordras. Regeringen ansluter sig Lagrådets synsätt.

I *andra stycket* föreskrivs att tillsynsmyndigheten får anlita annan vid tillsynen om regeringen föreskriver det. Bemyndigandet att anlita utomstående innebär att även enskilda på myndighetens uppdrag kan fullgöra tillsynsuppgifter. Angående möjligheterna att anlita utomstående för vissa slag av förvaltningsuppgifter, se avsnitt 5.9.

*Tredje stycket* har formulerats med förebild i 25 § andra stycket lagen (2006:985) om energideklaration för byggnader. För att det tydligt ska framgå att rätten till tillträde inte är mer omfattande än vad som följer av dess ändamål anges i bestämmelsen att omedelbart tillträde ska ges i den utsträckning det behövs för tillsynen. Det anges vidare uttryckligen att rätten till tillträde inte omfattar bostäder.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* yttrande.

2 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att den som har skyldigheter enligt artiklarna 5–11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för

personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet följer dessa bestämmelser.

Tillsynsmyndigheten enligt första stycket får meddela de förelägganden som behövs för att bestämmelserna ska följas.

Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om tillsyn över efterlevnaden av vissa bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. Övervägandena finns i avsnitt 18.2.2.

Av *första stycket* framgår att den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att den som har skyldigheter enligt artiklarna 5–11 i förordning (EG) nr 1107/2006 följer dessa bestämmelser.

Enligt *andra stycket* får denna myndighet meddela de förelägganden som behövs för att de aktuella bestämmelserna ska följas. Av 13 kap. 13 § framgår att ett sådant föreläggande får förenas med vite.

**3 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att den som står under tillsyn enligt denna lag ska lämna de uppgifter som tillsynsmyndigheten behöver för att kunna utöva tillsyn.

Paragrafen är ny. För att bestämmelsen ska kunna tillämpas i fråga om tillsyn såväl enligt 1 som 2 § har det ansetts lämpligt att placera den i en särskild paragraf.

## Överklagande

**4 §** En förvaltningsmyndighets beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat följer av 5 §.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten i mål som avses i första stycket och i mål som avses i 4 kap. 28 §..

**5 §** En förvaltningsmyndighets beslut i frågor som rör trafikillstånd får överklagas hos regeringen.

Ett beslut enligt 4 kap. 19 § andra stycket om erinran, enligt 4 kap. 21 § om omhändertagande av flygcertifikat eller ett föreläggande enligt 4 kap. 25 § första stycket får inte överklagas. Detsamma gäller beslut i ärenden som avses i 20 § första stycket 5 förvaltningslagen (1986:223).

Ett föreläggande enligt 4 kap. 25 § får prövas av allmän förvaltningsdomstol endast i samband med prövning av frågan om återkallelse på grund av att föreläggandet inte har följts. Ett föreläggande enligt 4 kap. 29 § får överklagas endast i samband med ett överklagande av det beslut genom vilket målet avgörs.

**6 §** Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen gäller omedelbart, om inte annat anges i beslutet.

I 4–6 §§ regleras vad som ungefärligen återfinns i 14 kap. 2 § den nuvarande luftfartslagen samt i en del särbestämmelser på olika håll i den lagen. På inrådan från *Lagrådet* har alla bestämmelser om överklagande samlats i 12 kap. I förhållande till *Lagrådets* yttrande föreslår regeringen att även överklagandeförbudet vid tilldelning av erinran enligt 4 kap 19 §

andra stycket tas in i 5 §. Samma gäller beträffande föreläggande enligt 4 kap. 25 § första stycket.

Vid utformningen av överklagandebestämmelserna har de riktlinjer riksdagen fastställt beaktats, vilka innebär bl.a. att från regeringen bör lyftas bort sådana ärenden som inte kräver ställningstagande från regeringen som politiskt organ.

I normalfallen ska beslut som grundar sig på luftfartslagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Detta framgår av 4 §.

De enda beslut av direkt politisk karaktär som fattas av luftfartsmyndigheterna är beslut i frågor rörande trafiktillstånd. Dessa beslut ska enligt 5 § *första stycket* överklagas till regeringen. I 5 § *andra stycket* anges att vissa beslut inte får överklagas. Det gäller ärenden om att tilldela en erinran enligt 4 kap. 19 § och omhändertagande av flygcertifikat enligt 4 kap. 21 § samt normbeslut; dvs. beslut som innebär att man meddelar en föreskrift. Ett omhändertagande ska ju följas av ett beslut om ingripande eller återlämnande kort efter omhändertagandet, där ett för den enskilde negativt beslut kan överklagas. ”Beslut” av typen partsbesked ska inte heller kunna överklagas. Med partsbesked menas ståndpunkter som framför allt Luftfartsverket intar som part i civilrättsliga och liknande förhållanden, t.ex. beslut att häva ett köp, att säga upp ett hyresavtal, att kräva betalning för en fordran som inte kan utlösas utan föregående dom, att avslå en begäran om betalningsansökan, att avböja ett ackordserbjudande och att vägra att betala skadestånd.

Av 6 § följer att alla beslut enligt lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen gäller omedelbart, om inte annat anges i beslutet. Paragrafen gäller både hos myndigheter och i förvaltningsdomstol.

Paragraferna har huvudsakligen utformats enligt *Lagrådets* förslag.

**7 §** En förvaltningsmyndighets beslut om tillstånd att inrätta och driva flygplatser får överklagas av en sådan ideell förening som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken.

Paragrafen motsvarar huvudsakligen 14 kap. 2 a § i nuvarande luftfartslagen.

Paragrafen har utformats enligt *Lagrådets* förslag.

### Allmänt bemyndigande

**8 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela de ytterligare föreskrifter i de avseenden som behandlas i lagen och som gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik.

Regeringen får meddela föreskrifter om att den myndighet som avses i första stycket får överlämna förvaltningsuppdrag som ansluter till föreskrifterna till någon annan, även om uppdraget innefattar myndighetsutövning.

Denna paragraf, som motsvarar i huvudsak 14 kap. 3 § den nuvarande luftfartslagen, innehåller i *första stycket* ett allmänt bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter i frågor som behandlas i luftfartslagen när det gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik. Ett

sådant bemyndigande behöver inte utnyttjas särskilt ofta med tanke på alla de bemyndigande som redan finns på olika håll i lagen. Erfarenheten talar dock för att det finns ett behov av ett sådant allmänt bemyndigande då utvecklingen på luftfartsområdet ofta är så snabb och innovativ att det är svårt för en lagstiftare att förutse de behov av skyndsamma regleringar som kan uppkomma i framtiden. Här godtar regeringen *Lagrådets* förslag till utformning av första stycket.

I *andra stycket*, som i princip motsvarar 14 kap. 3 § andra stycket den nuvarande luftfartslagen, ges en möjlighet att överlämna förvaltningsuppgift till någon annan, vilket kan komma att utnyttjas bl.a. i samband med tillsyn av SAS. Det kan också komma att behövas med anledning av att det tillskapas ett särskilt företag, NUAC, som ägs av flera länders luftfartsmyndigheter för att tillhandahålla flygtrafiktjänst i block som omfattar flera länder utifrån tankegångarna i EU:s regelverk om det gemensamma luftrummet.

### Krig eller krigsfara

**9 §** Är Sverige i krig eller krigsfara får regeringen, i den utsträckning rådande förhållanden kräver det, meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i denna lag och från andra författningar som avser luftfarten. Regeringen får då meddela de föreskrifter som behövs.

Detsamma gäller, om det råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller av krigsfara som Sverige har befunnit sig i.

Om regeringen i andra fall än då Sverige är i krig har meddelat föreskrifter enligt denna paragraf, ska föreskrifterna underställas riksdagens prövning inom en månad efter det att de har beslutats. Om någon sådan underställning inte sker eller om föreskrifterna inte godkänns av riksdagen inom två månader från underställningen, upphör föreskrifterna att gälla.

I denna paragraf, som motsvarar 14 kap. 4 § den nuvarande luftfartslagen, finns bestämmelser genom vilka regeringen ges generella möjligheter att medge undantag och meddela föreskrifter i situationer av krig, krigsfara eller liknande.

### 13 kap. Ansvarsbestämmelser m.m.

#### Ansvarsbestämmelser

**1 §** Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet manövrerar ett luftfartyg på ett sådant sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara döms för *vårdslöshet i flygtrafik* till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt döms till fängelse i högst två år.

Denna paragraf saknar direkt motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen. De flesta överträdelser av bestämmelser i luftfartslagen och i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen är redan i dag straffbara enligt 13 kap. 3 § andra stycket och kan föranleda böter. Brottsubriceringen är däremot ny. Den har sin motsvarighet på de övriga trafikområdena. Paragrafen är delvis en följd av att regeringen bemyndigas att överlåta åt myndighet att meddela trafikbestämmelser, se vidare avsnitt 13.2. Det redogörs närmare om begränsningen till ”grov oaktsamhet” i avsnitt 21.5.

Det finns redan i dag vissa luftfartyg som kan framföras utan någon förare ombord och det pågår provverksamhet med obemannade luftfartyg kanske främst inom det militära området. Utvecklingen inom luftfarten kan ibland gå snabbt framåt. Ordet ”manövrerar” har därför valts för att säkert täcka även den situationen när ett obemannat luftfartyg manövreras från en punkt på marken eller från ett annat luftfartyg och då framförs på ett för liv eller egendom farligt sätt.

Bedömningen av om brottet är grovt eller inte måste prövas av domstol i varje enskilt fall utifrån en helhetsbedömning av den föreliggande situationen. *Lagrådet* har efterfrågat en kommentar som kan ge en närmare ledning till frågan om vad som särskilt ska beaktas vid bedömning av om huruvida brottet är grovt. Följande två exempel på situationer där ett grovt brott bör kunna bli aktuellt kan nämnas.

– Den som i eller i anslutning till kontrollerat luftrum allvarligt bryter mot de trafikregler som gäller, eftersom andra luftfartyg i det kontrollerade luftrummet har anledning att lita på att medtrafikanterna där följer trafikregler och de instruktioner som flygtrafikledningen meddelar. (Bestämmelser om kontrollerat luftrum finns i 65 och 66 §§ den nuvarande luftfartsförordningen samt i myndighetsföreskrifter. I det kontrollerade luftrummet får befälhavaren hjälp av flygtrafikledningen, som ger anvisningar om höjd, hastighet och val av flygväg. Flygtrafikledningen ska också se till att alla berörda luftfartyg håller säkra avstånd i förhållande till varandra. Utanför det kontrollerade luftrummet ligger hela ansvaret för att flygningen sker på ett korrekt och säkert sätt på befälhavaren).

– Den som manövrerar ett luftfartyg vårdslöst när det finns passagerare ombord.

**2 §** Den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter fullgörandet av uppgifterna uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms för *flygfylleri* till böter eller fängelse i högst sex månader. Detsamma gäller den som utövar tjänst som anges i 6 kap. 20 §.

För flygfylleri enligt första stycket döms också den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst som anges i 6 kap. 20 § efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter fullgörandet av uppgifterna finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

För flygfylleri enligt första stycket döms också den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst som anges i 6 kap. 20 § och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

Denna paragraf motsvarar 13 kap. 1 § den nuvarande luftfartslagen. *Första stycket* innehåller huvudregeln om ansvar för onykterhet vid luftfart. Denna tar sikte på alkoholkoncentrationen i gärningsmannens blod eller utandningsluft under eller efter fullgörandet av uppgifterna. Bara en



av gränserna behöver vara uppnådd för att ansvar ska inträda. När någon har uppnått för straffbarhet angivet värde behöver domstolen inte göra några bedömningar av den tilltalades förmåga att fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt. Regeln bygger på presumptionen att de nämnda värdena generellt sett indikerar att en person inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

Huvudregeln innehåller endast en nedre gräns. Det är inte uteslutet att ansvar kan dömas ut efter huvudregeln, även om alkoholkoncentrationen varit högre än det gränsvärde som anges i 3 §. Så bör bl.a. ske vid gärningar där omständigheterna varit mildrande.

Bestämmelserna om alkoholkoncentration tar bara sikte på alkoholberusning. Frågan om ansvar för en gärningsman som varit påverkad av andra medel ska bedömas efter andra eller tredje stycket.

Uttrycket ”manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten” innebär att såväl flygbesättning som kabinpersonal omfattas av bestämmelsen. Vad som avses med ”ombord ett luftfartyg” torde inte medföra några allvarigare tolkningsproblem. Det krävs dock att kabinpersonalen gått ombord och trätt i tjänst för att straffregeln ska slå till. Kabinpersonal som inte är i tjänst utan bara transporteras som passagerare med luftfartyget träffas inte av bestämmelsen. Genom hänvisningen till 6 kap. 20 § omfattas även flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker samt, i den mån regeringen har föreskrivit det, annan personal inom markorganisationen med tjänstgöring som är av betydelse för säkerheten.

*Andra stycket* har utformats med ledning av 4 § andra stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Hänvisningen till 8 § narkotikastrafflagen innebär att bestämmelsen omfattar såväl illegal narkotika som legal, dvs. narkotikaklassade substanser som ingår i läkemedel. Vissa narkotiska preparat omvandlas i kroppen och bildar metaboliter, en form av nedbrytningsprodukter, som kan utgöra ett annat narkotikaklassat ämne än det som ursprungligen intagits. Bestämmelsen har därför utformats så att det narkotiska ämne som ska ha funnits i blodet under eller efter tjänstgöringen ska omfattas av 8 § narkotikastrafflagen men behöver inte vara identiskt med den narkotika som intagits. Andra stycket innehåller också ett undantag för den som i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares (t.ex. tandläkare) ordination intagit narkotika. Den som på grund av sjukdom eller annat tillstånd är i behov av narkotikaklassade läkemedel och som använder medlet i enlighet med läkares ordination omfattas således inte av totalförbudet. För dessa personer gäller i stället reglerna om s.k. kliniskt fylleri som återfinns i paragrafens tredje stycke. Med begreppet ordination avses en sakkunnig instruktion om viss behandling, i detta fall medicineringsmedel med narkotikaklassat läkemedel av viss angiven dos. Illegal åtkomst av narkotikaklassat läkemedel liksom bruk av illegal narkotika eller överdosering av legala preparat faller således utanför undantaget och omfattas av nollgränsen.

Gärningsmannen ska ha haft uppsåt till att narkotika intagits.

Olovligt eget bruk av narkotika är kriminaliserat i narkotikastrafflagen. Den som tjänstgör efter ett sådant intag av narkotika ska, om övriga förutsättningar enligt denna paragraf är uppfyllda, dömas för flygfylleri.

Vid fall av ringa narkotikabrott och flygfylleri bör ansvar ådömas för båda brotten.

I *tredje stycket* finns bestämmelser om s.k. kliniskt fylleri, som innebär att ansvar ådöms den som vid sin tjänstgöring är så påverkad av alkohol att det kan antas att han eller hon inte på ett betryggande sätt kan fullgöra sina uppgifter. Detsamma gäller om gärningsmannen är påverkad av något annat medel. Ansvarsregeln i detta stycke är avsedd att vid alkoholpåverkan vara subsidiär i förhållande till alkoholkoncentrationsregeln i första stycket på det sättet att bevisning om påverkansgraden inte ska behöva föras, om promillerekvisitet är uppfyllt. För att kunna slå fast att påverkan har varit sådan att gärningsmannen inte på ett betryggande sätt kunnat utföra sina uppgifter är domstolen hänvisad till sådana bevismedel som den misstänktes egna uppgifter om vad och hur mycket han eller hon har förtärt, vittnesutsagor och klinisk läkarundersökning som kan kompletteras med analys av urin och blod. I praktiken torde det dock bli ovanligt att bevisning förs om påverkansgraden på annat sätt än genom dokumentation av resultatet av blodanalys eller utandningsprov. Bestämmelsen i tredje stycket torde ha sin största betydelse när andra medel än alkohol använts eller när den tilltalade förtärt såväl alkohol som andra medel.

Med uttrycket ”medel” avses förutom narkotiska preparat även exempelvis sömnmedel samt lugnande och smärtstillande preparat.

Allmänt sett bör ansvar för kliniskt fylleri kunna komma i fråga så snart en gärningsman varit så berusad att det vid en objektiv bedömning framstår som att han eller hon inte på ett betryggande sätt kan utföra sina uppgifter. Vilka allmänna krav som kan ställas i det hänseendet bör bl.a. ses i ljuset av de grunder som ligger bakom avgränsningen av straffansvaret när det gäller promillegränsen. I praktiken torde det dock knappast bli aktuellt att döma till ansvar för kliniskt fylleri annat än när utredningen visar att den tilltalade varit så kraftigt påverkad att det framgått av hans beteende att han eller hon var påverkad.

När det gäller samtidigt bruk av alkoholhaltiga drycker och annat medel ska i de fall då straffbar påverkan inte uppnås med varje medel för sig uppsåt föreligga med avseende på att de hade rusgivande verkan i kombination med varandra.

Straffskalan innehåller böter eller fängelse i högst sex månader. Vid bestämmande av påföljden måste hänsyn tas till den skillnad i straffvärde som kan föreligga mellan t.ex. flygfylleri begånget av en pilot i linjefart och motsvarande brott begånget av kabinpersonal.

Bestämmelsen gäller fullt ut oavsett om ett luftfartyg framförs i yrkesverksamhet eller i ett privatägt luftfartyg som en fritidssyssla.

*Lagrådet* har frågat vad som avses gälla för en befälhavare om han eller hon exempelvis befinner sig på en genomgång inför en flygning eller på väg ut till luftfartyget, och då är påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel. Enligt regeringens uppfattning träffas inte dessa situationer av denna straffbestämmelse. Befälhavaren har möjlighet att efter eget omdöme eller med anledning av andras påpekanden avbryta en planerad flygning. En liknande ordning finns för andra trafikslag. Det finns inte i dag ett tillräckligt beredningsunderlag för att utvidga det straffbara agerandet till de situationer som *Lagrådet* pekat på.

Paragrafen har utformats med förebild i 20 kap. 4 § sjölagen Prop. 2009/10:95 (1994:1009), i enlighet med Lagrådets förslag.

**3 §** Är ett brott som avses i 2 § att anse som grovt döms för *grovt flygfylleri* till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om gärningsmannen

1. har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller
3. fullgjort sin uppgift på ett sätt som inneburit påtaglig fara för flygsäkerheten.

I denna paragraf föreskrivs ansvar för ett onykterhetsbrott som är grovt. Straffet är fängelse i högst två år. Böter ingår inte i straffskalan.

Frågan om ett brott ska anses grovt ska avgöras med beaktande av samtliga omständigheter vid brottet. I bestämmelsen har emellertid angetts att domstolen vid bedömningen av om brottet är grovt särskilt ska beakta vissa omständigheter. Vilka dessa omständigheter är framgår av punkterna 1–3. I de fall en omständighet som där nämns föreligger ska brottet regelmässigt bedömas som grovt. Om det samtidigt finns någon förmildrande omständighet att ta hänsyn till kan det medföra att brottet bedöms lindrigare.

De två första punkterna tar sikte på alkoholkoncentrationen och påverkansgraden. Har alkoholkoncentrationen uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter utandningsluft, ska brottet normalt bedömas som grovt. Detsamma gäller enligt punkt 2 om gärningsmannen varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel. Punkten 2 är främst avsedd för fall där den misstänkte har varit påverkad av något annat medel än alkohol eller där det inte föreligger någon bevisning om alkoholkoncentrationen. En avsevärd påverkan av alkohol kan i vissa fall föreligga även om det står klart att alkoholkoncentrationen inte uppgått till de angivna gränsvärdena. Straffansvar för grovt brott i ett sådant fall förutsätter en övertygande utredning om påverkansgraden t.ex. genom bevisning om att gärningsmannen konsumerat stora mängder alkohol eller att han eller hon varit kraftigt berusad. Regeln i andra punkten kan inte tillämpas som ett alternativ till regeln i första punkten på så sätt att enbart den omständigheten att någon tjänstgjort med en alkoholhalt i blodet på t.ex. 0,9 promille ska medföra att han eller hon döms för grovt brott enligt andra punkten.

Även om någon av de nu nämnda omständigheterna har förelegat kan det vara så att brottet inte är att bedöma som grovt. Detta kan exempelvis hänga samman med att faran för flygsäkerheten varit ringa med hänsyn till tjänstgöringssituationen. Å andra sidan kan, som framgår av tredje punkten, brottet vara att bedöma som grovt även om alkoholkoncentrationen eller påverkansgraden inte varit så stor men det däremot har funnits en påtaglig fara för flygsäkerheten. Det är framförallt två situationer som det kan finnas anledning att beakta i detta sammanhang, nämligen om gärningsmannen har utfört sin uppgift på ett vårdslöst sätt eller om brottet är begånget när gärningsmannen haft en särskilt ansvarsfull uppgift.

Om gärningsmannens uppgift efter omständigheterna inte ställde höga krav på honom utan var av enkel beskaffenhet är detta något som talar emot att kvalificera hans gärning som grovt brott.

Ju lägre alkoholkoncentrationen är desto högre krav måste ställas på andra försvårande omständigheter för att gärningsmannens berusning i den mening som avses i punkt 3 ska bedömas ha inneburit en påtaglig fara för flygsäkerheten.

**4 §** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 6 § tredje stycket om att ett luftfartyg av miljöskäl inte får användas inom svenskt område,

2. bryter mot 1 kap. 7 § första stycket genom att framföra ett civilt luftfartyg i överljudsfart och något undantag från förbudet inte har lämnats enligt 1 kap. 7 § andra stycket,

3. bryter mot förbud eller föreskrifter om restriktionsområden som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 8 §,

4. lämnar oriktiga uppgifter vid ansökan eller anmälan enligt 2 kap.,

5. framför ett luftfartyg som inte är märkt enligt 2 kap. 13 §, eller enligt föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd därav,

6. bryter mot 3 kap. 1 § första stycket första meningen genom att använda ett luftfartyg som inte är luftvärdigt eller miljövärdigt,

7. tillverkar eller utför underhålls-, reparations- eller ändringsarbeten på luftfartyg, tillbehör eller reservdelar till luftfartyg utan tillstånd,

8. bryter mot bestämmelser om behörighetshandlingar i 4 kap. 1, 2, 3, 4 eller 5 § eller mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd därav,

9. vid tjänstgöring ombord på luftfartyg inte följer befälhavarens order,

10. som passagerare inte åtyder vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord,

11. bryter mot 5 kap. 7 § genom att som befälhavare på ett luftfartyg som råkat i nöd inte göra vad som rimligen kan krävas för att rädda ombordvarande, luftfartyg och gods,

12. bryter mot 6 kap. 5 § genom att inrätta eller bygga om en flygplats utan föreskrivet tillstånd eller 8 § genom att ta i bruk en flygplats innan den har godkänts och meddelats drifttillstånd,

13. bryter mot föreskrifter om tillståndskrav för andra anläggningar för luftfarten än flygplatser som regeringen har meddelat med stöd av 6 kap. 12 §,

14. bryter mot 6 kap. 19 § första stycket genom att arbeta som flygledare i flygtrafikledningstjänst eller flygtekniker utan att ha ett gällande certifikat för arbetet när sådant certifikat är föreskrivet,

15. utövar luftfartsverksamhet utan föreskrivet tillstånd enligt 7 kap. 1 eller 8 §, 9 § första stycket eller 10 § första stycket,

16. utövar luftfartsverksamhet utan tillstånd som regeringen har föreskrivit med stöd av 7 kap. 10 § andra stycket eller 12 §,

17. vid utövande av luftfart åsidosätter de villkor som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 § första stycket, 8 § andra stycket, 9 § fjärde stycket eller 11 § andra stycket, eller

18. inte landar enligt det som sägs i 8 kap. 2 §.

Till påföljd döms inte den som av oaktsamhet begår gärning som avses i första stycket 9.

Denna paragraf motsvaras i stora delar av 13 kap. 2 § den nuvarande luftfartslagen.

Eftersom fängelse ingår i straffskalan straffbeläggs i denna paragraf gärningar som anges i lag eller i föreskrifter som har meddelats av regeringen. Även villkor i enskilda beslut kan träffas av straff enligt denna paragraf. Straffansvar inträder vid uppsåtligt brott eller brott som sker av oaktsamhet. Ett undantag görs i andra stycket för brott enligt första stycket 9 där endast uppsåtligt brott blir straffbart. *Lagrådet* har uttryckt sig så att man i denna paragraf sammantaget med övriga paragrafer i 13 kap. har en ”anmärkningsvärt omfattande kriminalisering”. Regeringen konstaterar därvidlag att en omfattande kriminalisering finns även i nu gällande luftfartslagstiftning. Generellt kan man konstatera att luftfarten kringgärdas av omfattande krav på tillstånd och kontroll, vilket naturligt medför en omfattande katalog med straffbud för den som inte följer regelverket. När man inom luftfarten åsidosätter viktiga regler får det lätt synnerligen allvarliga konsekvenser. Det är mot bakgrund av detta rimligt att behålla en kriminalisering av åtskilliga brott mot regelverket. Det får inte bli så att man inom flygmarknaden börjar slarva med underhåll eller jaga kostnader genom att inte följa de noggranna regler som arbetats fram under åren. Den som börjar fundera i sådana banor ska vara medveten om att han eller hon inte bara ökar risken för allvarliga olyckor utan att det även kan föra med sig kännbara påföljder. Med anledning av *Lagrådets* yttrande har en ny genomgång av straffbestämmelserna gjorts och i något fall har omfattningen av kriminaliseringen begränsats, se punkten 2. I övrigt väljer regeringen att föreslå riksdagen den brottskatalog som presenteras i 13 kap.

Enligt *punkten 1*, som är ny, föreskrivs straffansvar för den som använder ett luftfartyg som av miljöskäl inte får användas inom svenskt område. Endast föreskrifter om miljökrav som meddelats av regeringen straffbeläggs i denna punkt. Om miljöföreskriften meddelats av myndighet kommer en eventuell straffbestämmelse att tas in i kommande nya luftfartsförordning. Härvid avser regeringen att själv meddela de tyngre och viktigare föreskrifterna och låta utfyllande bestämmelser meddelas på myndighetsnivå. Därigenom bör inte den situation som *Lagrådet* pekat på uppkomma, nämligen att samma slags föreskrift kan meddelas av såväl regering som myndighet men med olika straffpåföljder.

Bestämmelsen kommer i första hand att bli aktuell beträffande luftfartyg som är registrerade i ett land utom EU. Ett bullrigt och nedsmutsande luftfartyg som inte får registreras här i landet kan vara legalt registrerat i ett annat land och därigenom ha erforderliga intyg på att det är luftvärdigt och miljövärddigt enligt det främmande landets regler. Bestämmelsen är avsedd att motverka att sådana luftfartyg ändå kommer till användning i Sverige. För svenska luftfartyg kommer punkten 3 att bli aktuell vid samma förfarande, då dessa luftfartyg inte kommer att anses vara luft- eller miljövärddiga enligt svenska regler.

*Punkten 2*, som delvis motsvarar nuvarande punkten 1, avser den som framför ett civilt luftfartyg med överljuds fart. Den som gör det men har fått ett särskilt tillstånd till denna verksamhet enligt 1 kap. 7 § andra stycket ska självfallet inte omfattas av straffstadgandet. Till skillnad mot dagens regler som också straffbelägger den som bryter mot villkor som har meddelats i samband med ett undantag från förbudet, föreslår regeringen inte någon straffpåföljd i sådana fall. Erfarenheten visar att beslut om undantag från förbudet är så pass sällsynta att en straffbeläggning av

brott mot villkor i ett undantagsbeslut inte framstår som nödvändig. Bestämmelsen tillkom i samband med att Concordeplanen togs i drift, och var resultatet av en rekommendation från Nordiska rådet. Enligt prop. 1972:19 där förbudet mot civil luftfart i överljudsfart behandlades för första gången var ett förbud motiverat bl.a. för att motverka skador på omgivningen på grund av de ljudbangar som ett luftfartyg ger upphov till när det passerar ljudets hastighet, och på grund av att det inte heller kunde uteslutas att överljudsflygningar även i övrigt kan vålla miljöskador. Från början var maximistraflet för överträdelse av förbudet fängelse i högst två år. Detta maximistraf sänktes i samband med den stora översynen av luftfartslagen på 1980-talet. Det förekommer inte i dag någon civil luftfart i överljudsfart, men det kan inte uteslutas att sådan trafik åter kan bli aktuell i framtiden. Skulle så ske måste det antagas att en sådan trafik kan utgöra samma hot som tidigare mot miljön – problemen med ljudbangar och stora utsläpp av avgaser – att det är motiverat att behålla straffbestämmelsen.

*Punkten 3*, som avser den som bryter mot föreskrifter som med stöd av 1 kap. 8 § har meddelats av regeringen om inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av landet, motsvarar nuvarande punkten 2. Det är bara regeringen som kan meddela förbud mot luftfart inom ett visst område för en tid överstigande två veckor. Detta kan ske genom enskilda regeringsbeslut, men sker som regel genom att området tas in i förordningen (2005:801) om restriktioner för luftfart inom vissa områden. Därigenom sker också en gradering av skyddsvärdet av förbudet, vilket kan motivera skillnaden i straffskala vid en överträdelse, dvs. om en myndighet inför ett flygförbud över ett område för en kortare tid är straffvärdet för ett brott mot förbudet oftast inte lika högt som när ett område ständigt har restriktioner för överflygningar.

Enligt *punkten 4*, som motsvarar nuvarande punkten 3, kan den straffas som lämnar oriktiga uppgifter vid ansökan eller anmälan enligt 2 kap. Frågan är här alltså om uppgifter vid ett luftfartygs registrering och om anteckningar i luftfartygsregistret samt om övriga anmälningar enligt 2 kap.

*Punkten 5* motsvarar nuvarande punkten 4, som straffbelägger huvudsakligen den som framför luftfartyg utan att det är försett med föreskrivna nationalitets- och registreringsbeteckningar.

I *punkten 6*, som delvis motsvarar nuvarande punkten 5, föreskrivs straffansvar för den som använder ett luftfartyg som inte uppfyller föreskrifterna om luftvärdighet och miljövärdighet. Vad som är luft- eller miljövärdighet kan visserligen preciseras genom myndighetsföreskrifter med stöd av 3 kap. 2 §, men begreppen får emellertid sin huvudsakliga innebörd dels genom EASA-förordningen med tillämpningsföreskrifter, dels genom 3 kap. 1 § andra och tredje styckena.

Enligt *punkten 7*, som är ny, föreskrivs straffansvar för den som tillverkar luftfartyg eller tillverkar tillbehör eller reservdelar till dem, utför underhålls-, reparations- och ändringsarbeten på fartyg, tillbehör och reservdelar utan föreskrivet tillstånd. Med föreskrivet tillstånd avses dels tillstånd enligt 3 kap. 11 §, dels tillstånd enligt kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003, dels tillstånd enligt bestämmelser i EASA-förordningen med tillämpningsföreskrifter.

I *punkten 8*, som delvis svarar mot nuvarande punkten 5, föreskrivs straffansvar för den som bryter mot 4 kap. 1–5 §§ eller mot föreskrifter som regeringen meddelat med stöd därav. Detta innebär bl.a. att den som framför ett luftfartyg utan gällande flygcertifikat eller elevtillstånd kan straffas. Vidare utgör det t.ex. ett brott att föra ett luftfartyg av annan kategori, klass och typ än som anges i certifikatet eller under andra förutsättningar som följer av certifikatet och därtill knutna behörigheter.

*Punkten 9* motsvarar nuvarande punkten 6. Den riktar sig mot den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg och då inte följer befälhavarens order.

*Punkten 10* är ny. Här föreskrivs straffansvar för passagerare som under en flygning inte åtlyder vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord. Denna gärning är i dag belagd med böter, men här föreslås en straffskärpning genom att även fängelse i högst sex månader ska kunna komma i fråga. Bestämmelsen tar primärt sikte på s.k. oregleriga passagerare som trots tillsägning inte avbryter ett olämpligt beteende såsom att släcka en cigarett när rökförbud råder eller att hålla sig lugn när hon eller han genom sitt beteende stör omgivningen eller sprider oro. Det kan också vara fråga om att en passagerare inte vidtar en föreskriven åtgärd som att sätta sig ned och spärra fast säkerhetsbältet eller att stänga av en elektronisk produkt i samband med start eller landning. Även sådana underlåtelser kan sprida allvarlig oro bland medpassagerare och personal.

*Punkten 11* straffbelägger den befälhavare på ett luftfartyg som råkat i nöd och då inte gör vad som rimligen kan krävas för att rädda ombordvarande, fartyg och gods. Detta är straffbart enligt nuvarande punkten 7.

Enligt *punkten 12*, som har sin motsvarighet i nuvarande punkterna 7 och 8 föreskrivs straffansvar för den som inrättar en flygplats eller bygger om flygplats, såvida ombyggnaden inte är av mindre betydelse för flygplatsens användning, utan föreskrivet tillstånd samt för den som tar en flygplats i bruk utan föreskrivet drifttillstånd eller som driver en flygplats i strid med de villkor som fastställts i drifttillståndet.

*Punkten 13* motsvarar delvis nuvarande punkten 7. I 6 kap. 12 § ges en möjlighet för regeringen att föreskriva att det krävs tillstånd för att inrätta och driva andra anläggningar för luftfarten än flygplatser. Det ligger närmast till hands att denna möjlighet utnyttjas beträffande flygfyrar, radarstationer och liknande. Punkten 13 blir då aktuell om regeringen exempelvis föreskriver att en flygfyr inte får tas i drift förrän den godkänts ur säkerhetssynpunkt, och man börjar använda anläggningen innan ett sådant tillstånd har meddelats.

Enligt *punkten 14*, som delvis motsvarar nuvarande punkten 9, straffbeläggs det att tjänstgöra som flygledare eller flygtekniker utan att ha gällande certifikat.

Enligt *punkterna 15 och 16*, som motsvarar nuvarande punkten 10, straffbeläggs gärningar som innebär utövande av luftfartsverksamhet utan vederbörligt tillstånd. I punkten 15 föreskrivs straffansvar för gärningar som innebär utövande av luftfart utan tillstånd som krävs enligt bestämmelser i lag. Enligt punkten 16 straffbeläggs utövande av luftfart utan tillstånd som har föreskrivits av regeringen.

Enligt *punkten 17*, som motsvarar nuvarande punkten 11, föreskrivs straffansvar för den som åsidosätter villkor som har fastställts i ett drifttillstånd, bruksflygtillstånd, utbildningstillstånd eller trafikstillstånd.

Denna punkt har justerats så att det inte har någon betydelse om sådana villkor meddelats av regeringen eller av en myndighet för att det inte ska uppstå en sådan problematisk situation som Lagrådet pekat på.

Enligt *punkten 18*, som motsvarar nuvarande punkten 13, föreskrivs straffansvar för den som bryter mot landningsskyldighet enligt 8 kap. 2 §.

I *andra stycket* föreskrivs att underlåtenhet att vid tjänstgöring ombord på luftfartyg att följa befälhavarens order kan medföra straffansvar endast om brottet begåtts uppsåtligen.

Paragrafen har utformats med beaktande av Lagrådets yttrande. Detta innebär bl.a. att vissa beteenden som straffbelades i det lagförslag som remitterades till Lagrådet har plockats bort från det straffbara området.

**5 §** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen genom att

1. utföra lufttransport utan nödvändig operativ licens,
2. inte inhämta ett förhandsgodkännande enligt artikel 13 i förordningen, eller
3. utföra lufttransport på en flyglinje för vilken allmän trafikplikt gäller och annan meddelats tillstånd med ensamrätt enligt artikel 16 i förordningen.

I denna paragraf, som saknar motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen, straffbeläggs i enlighet med vad som har utvecklats i avsnitt 21.3 om överträdelser av vissa bestämmelser i EU:s lufttrafikförordning.

**6 §** Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. lämnar oriktiga uppgifter i ett ärende som rör innehav av certifikat eller behörighetsbevis eller frågan om annan behörighet, eller vid annan tillsyn över behörigheten,
2. bryter mot 5 kap. 2 § genom att inte se till att ett luftfartyg är bemannat på föreskrivet sätt,
3. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 19 § andra stycket 1.

Till böter döms också den som i andra fall än som anges i 1–4 §§ uppsåtligen försummar någon skyldighet enligt 1, 2, 3, 4, 5, 6 eller 8 kap.

I denna paragraf, som motsvarar 13 kap. 2 § den nuvarande luftfartslagen, finns samlat ett antal förseelser som kan föranleda böter.

I *punkten 1*, som motsvarar ungefär nuvarande punkten 1, har skett en utvidgning av det straffbara området genom att även gärningar som sker av oaktsamhet straffbeläggs. I förhållande till det förslag som remitterades till Lagrådet har punkten justerats genom att ”prov, kontroller eller” tagits bort eftersom det kan uppkomma situationer, exempelvis ett skriftligt prov för att få flygcertifikat, där en felaktig uppgift inte alltid ska omfattas av straffansvar.

I *punkten 2* föreskrivs straffansvar för den som inte fullgör sin skyldighet att se till att ett luftfartyg är bemannat på föreskrivet sätt. Detta är straffbelagt med böter eller fängelse i högst sex månader enligt 13 kap. 2 § första stycket 5 i nuvarande luftfartslag. Eftersom ett sådant straffstadgande kan antas få sitt väsentliga innehåll genom andra föreskrifter än lag eller förordning framstår det inte som motiverat att behålla fängelse i straffskalan.



I *punkten 3*, som delvis motsvarar nuvarande punkten 2, föreskrivs straffansvar för den som i markorganisationen tjänstgör utan behörighetsbevis när sådant föreskrivits särskilt.

Andra stycket motsvarar nuvarande 13 kap. 3 § andra stycket.

Paragrafen har utformats med beaktande av *Lagrådets* yttrande.

**7 §** Om en gärning har begåtts av ringa oaktsamhet, döms inte till ansvar enligt denna lag.

Denna paragraf motsvarar 13 kap. 4 § den nuvarande luftfartslagen. Bestämmelsen har dock justerats redaktionellt.

**8 §** Bestämmelser om ansvar för den som bryter mot tystnadsplikten i 6 kap. 14 § första stycket finns i 20 kap. 3 § brottsbalken.

I paragrafen, som är ny, anges att den som bryter mot vad som sägs om tystnadsplikt i 6 kap. 14 § första stycket kan dömas till ansvar enligt bestämmelserna om brott mot tystnadsplikt i 20 kap. 3 § brottsbalken. Se avsnitt 11.6.5.

**9 §** Till ansvar enligt denna lag döms inte om gärningen är belagd med straff i brottsbalken, eller om gärningen utgör överträdelse av ett föreläggande eller förbud som förenats med vite.

Denna paragraf motsvarar 13 kap. 5 § första stycket den nuvarande luftfartslagen. Den har dock justerats språkligt, bl.a. efter förebild i 10 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519). Bestämmelsen har kompletterats med en föreskrift om vad som ska gälla när både straff och vite kan komma i fråga för samma gärning. Se avsnitt 21.7.

I det förslag som remitterades till *Lagrådet* sades att det inte skulle dömas till ansvar enligt denna lag om gärningen är belagd med ”samma eller strängare straff i brottsbalken”. Denna justering väckte ett antal frågor från *Lagrådets* sida. Regeringen föreslår därför att paragrafen får samma innebörd som 13 kap. 5 § första stycket den nuvarande luftfartslagen. Därmed torde de frågor som *Lagrådet* ställt inte längre vara aktuella.

**10 §** Har någon i fall som avses i 5 kap. 5 § brukat större våld än i varje fall är medgivet, ska han eller hon ändå inte dömas till ansvar, om omständigheterna var sådana att han eller hon svårligen kunde besinna sig. Om gärningen anses brottslig, får dömas till lindrigare straff än vad som annars är föreskrivet.

Denna paragraf motsvarar 5 kap. 4 a § den nuvarande luftfartslagen. I paragrafen finns regler om nödvärnsexcess som motsvarar vad som gäller enligt brottsbalken (jfr 24 kap. 6 § och 29 kap. 3 § första stycket 5 brottsbalken).

Bestämmelsen har flyttats från 5 kap. till 13. kap. i enlighet med *Lagrådets* förslag.

**11 §** Den som begått brott som avses i 1–3 §§, 4 § första stycket 6, 8–11 och andra stycket, 5 §, 6 § första stycket 2 och andra stycket samt 7, 9 och 13 §§ döms, om han eller hon befinner sig här i riket, vid svensk domstol även om det inte finns domsrätt enligt 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken om brottet begåtts

1. vid utövande av luftfartsverksamhet med ett utländskt luftfartyg som används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd, eller

2. ombord på sådant luftfartyg.

Åtal får väckas utan förordnande enligt 2 kap. 5 § andra stycket brottsbalken.

Paragrafen motsvarar huvudsakligen 13 kap. 5 § andra stycket den nuvarande luftfartslagen.

En viss redaktionell justering av bestämmelsen har skett.

Paragrafen är införd med anledning av *Lagrådets* observationer, se avsnitt 21.8.

### Förverkande

**12 §** Om ägaren eller någon som är i ägarens ställe uppsåtligen begår eller medverkar till en sådan gärning som anges i 4 § första stycket 1, 2 eller 3, får luftfartyget förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga brott eller om det i övrigt finns särskilda skäl. Detta gäller dock inte, om förverkande är uppenbart oskäligt. Om luftfartyget inte finns i behåll, får värdet förklaras förverkat.

Första stycket gäller inte mot den som i god tro har förvärvat luftfartyget eller någon särskild rätt till det.

Denna paragraf motsvarar i stort 13 kap. 6 § första och andra styckena den nuvarande luftfartslagen. Nytt är att förverkande kan komma i fråga om man här i landet använder luftfartyg som inte får användas av miljöskäl.

### Vite

**13 §** Ett föreläggande eller ett förbud som myndighet meddelar enligt denna lag, eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag, får förenas med vite.

I denna paragraf, som är ny, ges myndigheter en generell rätt att förena förelägganden och förbud som meddelats enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag. Närmare bestämmelser om vite finns i lagen (1985:206) om viten. Frågan om viten har behandlats i avsnitt 18.1.

## 14 kap. Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

**1 §** För luftfart med svenska militära luftfartyg och i fråga om den militära markorganisationen gäller endast bestämmelserna i

1. 5 kap. 8 §,

2. 6 kap. 13 och 19 §§,

3. 9 kap. 6 §, samt

4. 10 kap. 2 § första och tredje styckena och 7 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter för den militära luftfarten och markorganisationen i de ämnen som anges i denna lag och som inte gäller förhållandet mellan enskilda eller annars måste meddelas i lag.

Bestämmelserna om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål har med vissa redaktionella ändringar förts över till den nya luftfartslagen. Som framgår i avsnitt 5.3 har en arbetsgrupp tittat närmare på den rättsliga regleringen av den militära luftfarten, och regeringen kan förväntas återkomma till riksdagen i denna del inom en inte alltför avlägsen framtid.

Denna paragraf motsvarar huvudsakligen 15 kap. 1 § den nuvarande luftfartslagen.

**2 §** För annan luftfart med svenska luftfartyg, som utan att vara militära används endast för statsändamål och inte för affärsdrift, gäller bestämmelserna i denna lag utom 10 kap. 3–6 §§.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får för sådan luftfart meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i 1–8 kap. samt i övrigt meddela de särskilda föreskrifter som behövs.

I denna paragraf, som motsvarar nuvarande 15 kap. 2 § den nuvarande luftfartslagen, regleras sådan svensk statsluftfart som inte är militär luftfart. Statsluftfart omfattas inte av bestämmelserna i Chicagokonventionen.

I första stycket görs lagen, i likhet med vad som gäller enligt den nuvarande luftfartslagen, i princip tillämplig även på svensk statsluftfart som inte är militär. Liksom enligt nuvarande ordning har dock undantag ansetts böra gälla beträffande reglerna om luftpanträtt i 10 kap. Till skillnad från den nuvarande ordningen tar emellertid förevarande paragraf sin utgångspunkt i ändamålet med flygningen vilket står bättre överens med Chicagokonventionen än om kriteriet endast är registreringen. Denna stadgar nämligen att konventionen är tillämplig på civila luftfartyg samt att luftfartyg som används för militär-, tull- och polisändamål ska bedömas som statsluftfartyg. Med detta betraktelsesätt blir ett luftfartygs registrering endast ett av flera kriterier som bör beaktas när konventionens tillämplighet ska bedömas. Även om det torde vara synnerligen ovanligt att svensk statsluftfart bedrivs med annat än svenska luftfartyg bör dock lagen på denna punkt såsom för närvarande inte begränsas att omfatta endast svenska luftfartyg.

I en studie som ICAO:s sekretariat gjorde 1994 och som samma år behandlades av ICAO:s juridiska kommitté nämns ett antal exempel på andra kriterier som kan finnas anledning att beakta vid bedömandet om en konkret flygning är statsluftfart eller inte, t.ex.;

- vilket slag av passagerare respektive vad för slags gods är det som befordras,
- vem äger/brukar luftfartyget,
- vem bestämmer över transporten/operationen,
- vad för slags besättning ansvarar för flygningen.

I andra stycket ges möjlighet att medge ytterligare undantag från lagens bestämmelser såvitt avser 1–8 kap. samt i övrigt meddela de särskilda föreskrifter som behövs.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* yttrande.

**3 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter i fråga om tillträde till svenskt område för utländska militära luftfartyg och andra utländska luftfartyg som används endast för statsändamål och inte för affärsdrift.

Paragrafen, som överensstämmer med 15 kap. 3 § den nuvarande luftfartslagen, innehåller ett bemyndigande att meddela föreskrifter i fråga om tillträde till svenskt område för utländska statsluftfartyg. Sådana föreskrifter finns i tillträdesförordningen (1992:118).

### **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

1. Denna lag träder i kraft den 1 september 2010. Genom lagen upphävs luftfartslagen (1957:297). Äldre bestämmelser ska fortsatt gälla för avgifter som är hänförliga till tiden före ikraftträdandet.

2. Certifikat, tillstånd och godkännanden som har meddelats enligt luftfartslagen (1957:297) och med stöd av den meddelade föreskrifter, ska fortsätta att gälla enligt sitt innehåll. Frågor om förnyelse av ett äldre certifikat, tillstånd eller godkännande ska dock prövas enligt den nya lagen, liksom återkallelse av ett certifikat, tillstånd eller godkännande eller vägran att godkänna ett tillstånd om den händelse som ligger till grund för ingripandet har ägt rum sedan lagen har trätt i kraft.

Den nya lagstiftningen bör träda i kraft den 1 september 2010. Genom den nya lagen kan den nuvarande luftfartslagen upphävas. De gamla bestämmelserna bör fortsatt gälla för avgifter som är hänförliga till tiden före ikraftträdandet. Sådana bestämmelser finns i 6 kap. 13 § och 12 kap. 4 § den nuvarande luftfartslagen.

Certifikat, tillstånd och godkännanden som har meddelats enligt luftfartslagen (1957:297) och med stöd av den meddelade föreskrifter, ska fortsätta att gälla enligt sitt innehåll. Frågor om förnyelse av ett äldre certifikat, tillstånd eller godkännande ska dock prövas enligt den nya lagen, liksom återkallelse av ett certifikat, tillstånd eller godkännande eller vägran att godkänna ett tillstånd om den händelse som ligger till grund för ingripandet har ägt rum sedan lagen har trätt i kraft.

När det gäller straffbestämmelserna följer av 5 § lagen (1964:163) om införande av brottsbalken, som också är tillämplig inom specialstraffrätten, att straff ska bestämmas efter den lag som gällde när gärning företogs. Gäller annan lag när dom meddelas, ska den lagen tillämpas, om den leder till frihet från straff eller till lindrigare straff.

Övergångsbestämmelserna har justerats med anledning av *Lagrådets* yttrande.

## 23.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:669) om ändring i luftfartslagen (1957:297)

Lagen (2004:669) om ändring i luftfartslagen (1957:297), som innehåller en ändrad lydelse av nuvarande 6 kap. 13 § luftfartslagen, ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Den lagändringen är beroende av att samtliga medlemmar av Eurocontrol har ratificerat den reviderade Eurocontrolkonventionen. Detta har inte skett ännu, varför lagändringen ännu inte har trätt i kraft. Lagändringen ska nu utgå. En ändring motsvarande den som finns i SFS 2004:669 finns för den nya luftfartslagens del i avsnitt 2.3.

*6 kap. 18 §*

Denna lagändring – fast i luftfartslagen (1957:297) – har redan beslutats av riksdagen, se närmare om detta i avsnitt 11.8.2. Här föreslås samma ändring ske i den nya luftfartslagen. En liten språklig justering har gjorts. Beträffande hanteringen av bemyndigandet i paragrafen, se avsnitt 11.8.2.

Lagen om lufttransporter består huvudsakligen av de bestämmelser som återfinns i 9 kap. den nuvarande luftfartslagen. Kapitlet genomgick en radikal ändring 2002, se prop. 2002/03:18, bet. 2002/03:LU2, rskr. 2002/03:65, SFS 2002:1130.

### **Inledande bestämmelser**

**1 §** Denna lag innehåller bestämmelser om lufttransporter.

I paragrafen anges att lagen innehåller bestämmelser om lufttransporter.

**2 §** Bestämmelser om ansvaret för skador som uppkommer genom luftfart finns i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart och luftfartslagen (2010:000).

Paragrafen hänvisar till andra lagar inom luftfartsområdet som reglerar frågor om det civilrättsliga ansvaret för skador som genom luftfart tillfogas personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget.

### **EU-rättsliga bestämmelser**

**3 §** Bestämmelser om lufttransporter finns i

1. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage,

2. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91,

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer,

4. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG,

5. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet,

6. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning).

I den utsträckning en fråga regleras av dessa förordningar, tillämpas inte svensk lag.

Bestämmelser som kompletterar förordningarna i första stycket 1–5 finns i 12–17 §§.

Paragrafen, som motsvarar 9 kap. 1 § den nuvarande luftfartslagen, erinrar om att bestämmelser om lufttransporter finns i vissa EU-förordningar och att dessa bestämmelser har företräde framför svensk lag.

I *första stycket* har det tillägget gjorts att Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjöds att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet har angetts vara sådana förordningar. Vidare har bestämmelsen uppdaterats genom att förordning (EEG) nr 2407/92 tagits bort och ersatts med förordning (EG) nr 1008/2008.

I *tredje stycket* erinras om att kompletterande bestämmelser till fem av förordningarna finns i 12–17 §§. Bestämmelserna i 18–21 §§ saknar motsvarighet i nuvarande 9 kap. luftfartslagen.

## **Bestämmelser om Montrealkonventionen**

### **Lufttransporter som omfattas av Montrealkonventionen**

**4 §** Artiklarna 1–22, artikel 23.1 första, andra och tredje meningarna, artiklarna 25–27, artiklarna 29–49 samt artiklarna 51 och 52 i konventionen den 28 maj 1999 om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen) ska gälla som lag här i landet.

De engelska, franska, arabiska, kinesiska, ryska och spanska texterna av Montrealkonventionen har lika giltighet.

De engelska och franska texterna av konventionen samt en översättning av den till svenska finns intagna som en *bilaga* till denna lag.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 2 § den nuvarande luftfartslagen.

### **Lufttransporter som inte omfattas av Montrealkonventionen**

**5 §** För lufttransporter mot ersättning inom ett land utan mellanlandning utanför landet och för andra lufttransporter mot ersättning som inte omfattas av Montrealkonventionen ska konventionens bestämmelser ändå tillämpas så som det anges i 4 §. Detta gäller även när sådana lufttransporter utförs av ett lufttrafikföretag utan ersättning.

I fråga om jämkning av skadestånd för personskada ska 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207) tillämpas i stället för artikel 20 i konventionen.

I fråga om begränsning av transportörens ansvar vid transport av bagage eller gods ska bestämmelsen i artikel 22.2 i konventionen tillämpas som om den enbart avser incheckat bagage och bestämmelsen i artikel 22.5 som om den avser punkterna 1–3.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 3 § den nuvarande luftfartslagen.

## **Inflationsjustering**

**6 §** Om de beloppsgränser som gäller enligt artiklarna 21 och 22 i Montrealkonventionen ändras med tillämpning av artikel 24, ska de nya beloppsgränserna vid tillämpning av 4 eller 5 § tillämpas på transportavtal som ingås tidigast den dag då ändringen träder i kraft enligt konventionen.



Regeringen ska i Svensk författningssamling ge till känna sådana ändringar av beloppsgränserna. Prop. 2009/10:95

Paragrafen motsvarar 9 kap. 4 § den nuvarande luftfartslagen.

### **Behörig domstol**

7 § Talan om ersättning som får föras i Sverige med stöd av artikel 33.2 i Montrealkonventionen ska, om den inte väcks vid någon av de domstolar som anges i artikel 33.1, väckas vid domstolen i den ort där passageraren vid olyckstillfället hade sitt hemvist.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 5 § den nuvarande luftfartslagen.

### **Försäkringsplikt**

8 § En svensk transportör ska ha en ansvarsförsäkring som täcker det ansvar som följer av 4 eller 5 §.

Ansvarsförsäkringen ska täcka sådan förskottsbetalning som avses i artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 6 § den nuvarande luftfartslagen.

9 § En utländsk transportör som utför lufttransport av passagerare, bagage eller gods till eller från Sverige eller mellan orter i Sverige ska ha en ansvarsförsäkring som täcker det ansvar som följer av 4 eller 5 §.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 7 § den nuvarande luftfartslagen.

10 § Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över att transportörer fullgör de skyldigheter som följer av 8 och 9 §§.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om försäkringsplikten enligt 8 och 9 §§.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 8 § den nuvarande luftfartslagen.

### **Utländska stats- och militärtransporter**

11 § Bestämmelserna i 4–10 §§ ska inte tillämpas på transporter som omfattas av en främmande stats förbehåll enligt artikel 57 i Montrealkonventionen.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 8 a § den nuvarande luftfartslagen.

### **Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 2027/97**

12 § Bestämmelserna i artikel 3a i förordning (EG) nr 2027/97 ska tillämpas även på andra lufttrafikföretag än EG-lufttrafikföretag.

Bestämmelserna i artikel 5 i förordning (EG) nr 2027/97 ska tillämpas även på andra svenska transportörer än sådana som utgör EG-lufttrafikföretag.

Bestämmelserna i artikel 6 i förordning (EG) nr 2027/97 ska tillämpas även på den som annat än tillfälligtvis och utan att vara ett lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 9 § den nuvarande luftfartslagen.

**13 §** Konsumentverket ska utöva tillsyn över att transportörer fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 3a och 6 i förordning (EG) nr 2027/97.

Om dessa skyldigheter inte uppfylls ska marknadsföringslagen (2008:486) tillämpas med undantag av bestämmelserna i 29–36 §§ om marknadsstörningsavgift. Information enligt artiklarna 3a och 6 nämnda förordning ska anses vara väsentlig enligt 10 § tredje stycket marknadsföringslagen.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 10 § den nuvarande luftfartslagen.

En ny marknadsföringslag (2008:486) trädde i kraft under den tid som underlaget för remissen till Lagrådet bereddes, vilket dessvärre medförde att det lagförslag som remitterades dit inte blev helt uppdaterat. Detta har nu åtgärdats genom att andra stycket fått en annan lydelse.

#### **Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 261/2004, förordning (EG) nr 2111/2005 och förordning (EG) nr 1107/2006**

**14 §** Konsumentverket ska utöva tillsyn över

1. att lufttrafikföretag fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 261/2004,
2. att lufttrafikföretag, researrangörer och biljettförsäljare fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 11 och 12 i förordning (EG) nr 2111/2005, samt
3. att lufttrafikföretag, deras agenter och researrangörer fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 3 och 4 i förordning (EG) nr 1107/2006.

I paragrafen ges kompletterande bestämmelser till förordning (EG) nr 261/2004 (förordningen om nekad ombordstigning), förordning (EG) nr 2111/2005 (förordningen om svarta listan) och förordning (EG) nr 1107/2006. Paragrafen anger att det är Konsumentverket som har att utöva tillsyn över att vissa angivna aktörer fullgör skyldigheter som följer av de nämnda förordningarna.

Av *första punkten* framgår att Konsumentverket utövar tillsyn över att lufttrafikföretag fullgör de skyldigheter som följer av förordningen om nekad ombordstigning. I fråga om den tillsynen innebär förslaget ingen ändring i sak i förhållande till vad som gäller enligt 9 kap. 11–13 §§ den nuvarande luftfartslagen.

Enligt *andra punkten* ska Konsumentverket utöva tillsyn över att lufttrafikföretag, researrangörer och biljettförsäljare fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 11 och 12 i förordningen om svarta listan. Begreppen lufttrafikföretag och biljettförsäljare har därvid den innebörd som följer av artikel 2 i den förordningen. Av övervägandena, som finns i avsnitt 14.2.1, framgår att de berörda aktörernas skyldigheter består i att lämna information om vilket lufttrafikföretag som utför flygningen samt att i vissa fall erbjuda passagerarna rätt till återbetalning eller ombokning.

Av *tredje punkten* framgår att Konsumentverket har att utöva tillsyn över att lufttrafikföretag, deras agenter och researrangörer fullgör de

skyldigheter som följer av artiklarna 3 och 4 i förordning (EG) nr 1107/2006. Övervägandena finns i avsnitt 14.3.2. Begreppen lufttrafikföretag och researrangör har därvid den innebörd som följer av artikel 2 i förordningen. Skyldigheterna består i att erbjuda transport samt att i de fall transport kan vägras erbjuda den som nekats ombordstigning på grund av sitt funktionshinder eller sin nedsatta rörlighet, liksom en ledsagare till denne, rätt till återbetalning eller ombokning samt att lämna i artikel 4 angiven information.

**15 §** Ett åläggande att lämna föreskriven information får meddelas

1. ett lufttrafikföretag som inte lämnar information enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 261/2004,

2. ett lufttrafikföretag, en researrangör eller en biljettförsäljare som inte lämnar information till passagerare enligt artikel 11 i förordning (EG) nr 2111/2005, och

3. ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör som inte lämnar information enligt artikel 4 i förordning (EG) nr 1107/2006.

Talan om åläggande enligt första stycket väcks vid Marknadsdomstolen. En sådan talan får väckas av

1. Konsumentombudsmannen,

2. en näringsidkare som har ingått ett avtal som rör transport med lufttrafikföretaget, dess agent, researrangören eller biljettförsäljaren, och

3. en sammanslutning av konsumenter eller näringsidkare.

I ett sådant mål gäller i övrigt de bestämmelser i marknadsföringslagen (2008:486) som är tillämpliga i mål om åläggande att lämna information enligt 24 § den lagen.

Paragrafen kompletterar förordningen om nekad ombordstigning, förordningen om svarta listan och förordning (EG) nr 1107/2006 genom att föreskriva en marknadsrättslig påföljd för aktörer som underlåter att lämna information som föreskrivs i förordningarna. Övervägandena finns i avsnitt 14.2 och 14.3.

Av *första stycket* framgår till en början att påföljden består i en möjlighet att ålägga företaget att lämna informationen.

I *punkten 1* anges att påföljden kan meddelas ett lufttrafikföretag som inte lämnar information enligt artikel 14 i förordningen om nekad ombordstigning. Av *punkterna 2 och 3* framgår att detsamma gäller ett lufttrafikföretag, en researrangör eller en biljettförsäljare som inte lämnar information till passagerare enligt artikel 11 i förordningen om svarta listan respektive ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör som inte lämnar information enligt artikel 4 i förordning (EG) nr 1107/2006.

*Andra stycket* innehåller vissa bestämmelser om förfarandet. Det framgår till en början att en talan om åläggande väcks vid Marknadsdomstolen.

Kretsen av taleberättigade motsvarar ungefär vad som gäller enligt nuvarande 9 kap. 12 § andra stycket luftfartslagen. Eftersom inte endast lufttrafikföretag utan även researrangörer och biljettförsäljare ska kunna åläggas att lämna information enligt förordningen om svarta listan följer av *punkten 2* att talerätt tillkommer näringsidkare som har slutit avtal som rör transport med någon sådan aktör. "Avtal som rör transport" kan vara avtal om transport med lufttrafikföretaget men även andra avtal där lufttransport utgör en komponent, t.ex. en paketresa. Av artikel 2 c i förordningen om svarta listan framgår att samtliga biljettförsäljare ska

betraktas som avtals slutande parter vid lufttransporter. Av punkten 3 framgår att även en sammanslutning av konsumenter eller näringsidkare får väcka talan enligt första stycket.

**16 §** Ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör som vägrar personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet transport i strid med artiklarna 3 och 4 i förordningen (EG) nr 1107/2006 får åläggas att vid vite erbjuda transporter i fråga.

Talan om åläggande enligt första stycket väcks vid Marknadsdomstolen av Konsumentombudsmannen.

Paragrafen är ny. Övervägandena återfinns i avsnitt 14.3.2. *Första stycket* innehåller den grundläggande bestämmelsen att ett lufttrafikföretag, dess agent eller researrangör vid vite åläggas att erbjuda transporter till resenärer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Talan väcks vid Marknadsdomstolen.

*Andra stycket* anger var och av vem talan om åläggande får väckas. Talan väcks vid Marknadsdomstolen av Konsumentombudsmannen.

**17 §** I fall som inte är av större vikt får Konsumentombudsmannen meddela föreläggande om sådant åläggande som avses i 15 §.

För ett föreläggande enligt första stycket gäller vad som sägs i 28 § marknadsföringslagen (2008:486).

Av paragrafen, som motsvarar nuvarande 9 kap. 13 § luftfartslagen, framgår att Konsumentombudsmannen i fall som inte är av större vikt får meddela föreläggande om åläggande att lämna information.

#### **Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 785/2004**

**18 §** Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 785/2004 i fråga om försäkring för skadeståndsansvar gentemot passagerare och för bagage och gods.

Ett sådant bevis som avses i artikel 5.1 i förordningen ska ges in till Transportstyrelsen.

Paragrafen motsvarar 9 kap. 14 § den nuvarande luftfartslagen.

#### **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

1. Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

2. Så länge konventionen den 12 oktober 1929 rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran (*Warszawakonventionen*) i dess ursprungliga lydelse är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat ska lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock ska 8 och 9 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar ska därvid avse transportörens ansvar enligt lagen om befordran med luftfartyg. Vidare ska 12 och 13 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas.

3. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt protokollet den 28 september 1955 med ändring av Warszawakonventionen (*Haagprotokollet*) är

i kraft mellan Sverige och någon främmande stat ska 9 kap. luftfartslagen (1957:297) i dess lydelse närmast före lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297) gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock ska 8 och 9 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar ska därvid avse transportörens ansvar enligt lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg. Vidare ska 12 och 13 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas.

4. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 den 25 september 1975 med ändring av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat ska beträffande transport av gods 9 kap. luftfartslagen (1957:297) i dess lydelse närmast före lagen (2002:1130) om ändring i luftfartslagen (1957:297) gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock ska 8 och 9 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar ska därvid avse transportörens ansvar enligt 9 kap. luftfartslagen (1957:297) i dess lydelse närmast före lagen (2002:1130) om ändring i luftfartslagen (1957:297).

Lagen bör träda i kraft den 1 september 2010. Några särskilda övergångsbestämmelser behövs inte i fråga om de bestämmelser som utan att någon ändring görs i sak flyttas över från nuvarande 9 kap. luftfartslagen.

Det har i övergångsbestämmelserna tagits upp ett antal föreskrifter om att lagstiftning som hänför sig till Warszawakonventionen i dess äldre lydelse i vissa fall ska fortsätta att gälla. Dessa föreskrifter överensstämmer i sak med övergångsbestämmelserna till lagen (2002:1130) om ändring i luftfartslagen (1957:297).

I enlighet med allmänna principer bör de kompletterande bestämmelserna till förordning (EG) nr 2111/2005 och förordning (EG) nr 1107/2006 tillämpas endast för tid efter ikraftträdandet. Några särskilda övergångsbestämmelser är därför inte behövliga i denna del.

## 23.5 Förslaget till lag om ändring i miljöbalken

*1 kap.*

7 §

I denna paragraf har hänvisningen till nuvarande luftfartslagen ersatts med hänvisningar till den nya luftfartslagen.

## 23.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg

58 §

I denna paragraf har hänvisningar till nuvarande luftfartslagen ersatts med hänvisningar till den nya luftfartslagen. Någon ändring i sak är inte avsedd.

23.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. Prop. 2009/10:95

1 §

I denna paragraf har hänvisningar till nuvarande luftfartslagen ersatts med hänvisningar till den nya luftfartslagen. Någon ändring i sak är inte avsedd.

23.8 Förslaget till lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45)

15 §

I denna paragraf har hänvisningar till nuvarande luftfartslagen ersatts med hänvisningar till den nya luftfartslagen. Dessutom har smärre redaktionella ändringar gjorts. Någon ändring i sak är inte avsedd.

23.9 Förslaget till lag om ändring i lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m.

1 §

I denna paragraf har hänvisningar till nuvarande luftfartslagen ersatts med hänvisningar till den nya lagen om lufttransporter. Någon ändring i sak är inte avsedd.

23.10 Förslaget till lag om ändring i lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning

I lagen, som inte har någon paragrafindelning, har, utöver en smärre språklig justering, anpassning gjorts med hänsyn till att begreppen allmän och godkänd flygplats utmönstrats.

23.11 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

1 och 2 §§

Ändringarna är föranleda av att det beträffande onykerhetsbrott vid luftfart införs gränsvärden för alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften, och att polisen genom s.k. sållningsprov på ett effektivt sätt ska kunna kontrollera och upptäcka eventuell förekomst av alkohol hos piloter, flygplansbesättningar, flygledare och andra som utför sysslor av betydelse för flygsäkerheten. Se vidare avsnitt 21.2.4.

Efter påpekande av *Lagrådet* har paragraferna justerats så att det klarare framgår att prov får tas på den som manövrerar ett luftfartyg samt

andra som fullgör sysslor ombord som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten samt på personer på marken som omfattas av 5 kap. 20 §. Det påpekande Lagrådet gjorde beträffande bilinspektörer har redan beaktats i prop. 2009/10:76.

Prop. 2009/10:95

Med ”personer som ombord på ett luftfartyg fullgör uppgifter av väsentlig betydelse för flygsäkerheten” avses kabinpersonalen och eventuella flygtekniker som medföljer och är i tjänst eller kan komma att träda i tjänst under den aktuella flygningen.

### 23.12 Förslaget till lag om ändring i lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd

#### 1 §

I denna paragraf har hänvisningar till nuvarande luftfartslagen ersatts med hänvisningar till den nya luftfartslagen, samt några smärre redaktionella ändringar gjorts. Någon ändring i sak är inte avsedd.

### 23.13 Förslaget till lag om ändring i passlagen (1978:302)

#### 5 §

I paragrafen har utöver en smärre redaktionell ändring beteckningen luftfartscertifikat ändrats till flygcertifikat.

### 23.14 Förslaget till lag om ändring i minerallagen (1991:45)

#### 3 kap. 7 §

Bestämmelsen har, utöver en smärre redaktionell ändring, anpassats till den nya luftfartslagen.

### 23.15 Förslaget till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor

#### 18 §

Paragrafen har justerats och innehåller numera en hänvisning till den nya lagen om lufttransporter.

23.16 Förslaget till lag om ändring i ordningslagen  
(1993:1617)

Prop. 2009/10:95

2 kap. 3 och 4 §§

Enligt nuvarande 88 § luftfartsförordningen får avancerade flygningar och fallskärmshopp som sker över eller i omedelbar närhet av tätbebyggda samhällen eller större folksamlingar, andra flyguppvisningar samt flygtävlingar som kan antas vara av större intresse för allmänheten inte anordnas utan tillstånd av polismyndigheten. Enligt regeringens mening hör denna bestämmelse systematiskt sett hemma i ordningslagen, varför 2 kap. 3 och 4 §§ har arbetats om så att de även omfattar de verksamheter som avses i nuvarande 88 § luftfartsförordningen.

3 kap. 10 §

Bestämmelser om ordning och säkerhet på flygplatser finns i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd och luftfartslagen. För tydlighetens skull bör det i ordningslagen föras in en hänvisning till dessa bestämmelser.

23.17 Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:1742) om  
skydd för landskapsinformation

4 §

Paragrafen har, utöver en smärre redaktionell ändring, anpassats till den nya luftfartslagen.

23.18 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1547) om  
tullfrihet m.m.

5 §

Bestämmelsen har anpassats med anledning av att begreppet allmän flygplats utmönstrats.

23.19 Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:216) om  
ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i  
trafiken

2 §

De allmänna övervägandena finns i avsnitt 21.2.4.

Regleringen i *andra stycket* omfattar personer som manövrerar ett luftfartyg, personer som ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten, och personer som avses i 6 kap.



20 § den nya luftfartslagen, dvs. flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker samt, i den mån regeringen har föreskrivit det, annan personal inom markorganisationen med tjänstgöring som är av betydelse för säkerheten. Bestämmelsen har efter *Lagrådets* påpekande om användningen av ordet ”tjänstgör” justerats på samma sätt som exempelvis 13 kap. 2 §. Vidare har Lagrådet uppmärksammat att de avslutande orden i första stycket ”eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet” inte har någon motsvarighet i den bestämmelse som återfinns i lagrådsremissen, utan att detta förhållande kommenterats närmare. Här kan regeringen konstatera att en motsvarande skrivning återfanns i supplementets förslag, och att de avslutande orden måste ha fallit bort av förbiseende vid framtagandet av lagrådsremissen. Regeringen finner inget skäl att undanta piloter, kabinpersonal, flygledare m.fl. från möjligheten att bli föremål för ögonundersökning vid misstanke om brott i samband med luftfart och har därför kompletterat bestämmelsen i denna proposition.

Det krävs att personen kan misstänkas för brott mot nykterhetsbestämmelserna i luftfartslagen. En sådan misstanke kan uppstå t.ex. genom det sätt på vilket personen utövat sin tjänst, hans eller hennes beteende i övrigt eller andra omständigheter.

Med ”personer som ombord på ett luftfartyg fullgör uppgifter av väsentlig betydelse för flygsäkerheten” avses kabinpersonalen och eventuella flygtekniker som medföljer och är i tjänst eller kan komma att träda i tjänst under den aktuella flygningen.

## 23.20 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

### 5 §

Paragrafen har, utöver en smärre redaktionell ändring, anpassats till den nya luftfartslagen.

## 23.21 Förslaget till lag om ändring i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor

### 2 kap. 4 §

Bestämmelsen har anpassats till den nya luftfartslagen.

## 23.22 Förslaget till lag om ändring i marknadsföringslagen (2008:486).

### 1 §

Paragrafen har anpassats till den nya lagen om lufttransporter.

23.23 Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Prop. 2009/10:95

*10 kap. 19 §, 29 kap. 8 och 10 §§ samt bilagan*

Bestämmelserna har anpassats till den nya luftfartslagen.

## *Allmänna utgångspunkter*

Utredningens uppdrag har varit att göra en översyn av gällande författningar på den civila luftfartens område och att utarbeta förslag till den författningsreglering som behövs.

Den senaste översynen av den svenska luftfartslagstiftningen avslutades genom de lagändringar som trädde i kraft den 1 januari 1987. Därefter har den civila luftfarten genomgått stora förändringar, bl.a. beroende på Sveriges anslutning till den Europeiska unionen (EU). Nödvändiga lagändringar har gjorts i samband med att olika EG-rättsakter har blivit tillämpliga, men lagstiftningen har ändå kommit att mindre väl återspegla den ordning som i själva verket är den gällande för inrikes trafik och trafiken inom EU. Från flera håll har pekats på brister i lagstiftningen av olika slag och det har angetts att hela lagstiftningen behöver moderniseras.

Utredningens arbete har utmynnat i ett förslag till ny luftfartslag. I denna har inarbetats vissa regler som för närvarande finns i särskilda författningar. Dessutom har utredningen upprättat ett förslag till ny luftfartsförordning. Förslagen föranleder upphävande av vissa författningar samt ändringar i ett antal författningar.

Lagen har utformats på det sättet att den nuvarande uppdelningen i två avdelningar – en för civil luftfart och en för militär luftfart – har slopats. De bestämmelser som rör militär luftfart och annan luftfart för statsändamål har arbetats in i lagens första kapitel. I övrigt har den nuvarande kapitelindelningen i huvudsak bibehållits, bl.a. eftersom det finns ett intresse av att lagen alltjämt har en uppbyggnad som överensstämmer med hur luftfartslagarna i övriga skandinaviska länder är utformade.

Det sakliga innehållet i den föreslagna lagen har i stora delar sin motsvarighet i nuvarande lagstiftning.

## *Certifikat*

Certifikatbestämmelserna har utformats under hänsynstagande till de harmoniseringsbestämmelser som det svenska luftfartsverket varit med om att utarbeta inom JAA (Joint Aviation Authorities). Detta innebär inte några större sakliga förändringar i själva lagen, eftersom huvuddelen av JAA:s bestämmelser är av administrativ karaktär och kan genomföras genom myndighetsföreskrifter. Utredningen har emellertid eftersträvat att i lagen ge regelverket en korrekt ram samt en enklare och mera pedagogisk struktur. Termen luftfartscertifikat har bytts ut mot flygcertifikat. De nuvarande reglerna om certifikatingripanden har i huvudsak lämnats oförändrade.

## *Straffbestämmelser och regler om drogtester*

När det gäller onykterhet vid luftfart finns i den nuvarande luftfartslagen en straffbestämmelse som riktar sig mot den som vid tjänstgöring är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller andra medel att han inte kan

fullgöra sina uppgifter på betryggande sätt. Att den tjänstgörande varit så påverkad att han inte på betryggande sätt kunnat fullgöra sina uppgifter är i de flesta fall svårt för en åklagare att bevisa. Som reglerna är utformade är det inte heller möjligt att genomföra rutinkontroller med alkoholutandningsprov. Endast när det finns skälig misstanke om brott kan polisen göra alkoholutandningsprov på den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg. Det kan inte uteslutas att det finns fall av onykterhet vid luftfart som undgår att bli upptäckta och beivrade just beroende på bevis-svårigheter och bristande kontrollmöjligheter med nuvarande regler.

Utredningen har funnit starka skäl tala för att en promilleregeln införs i luftfartslagen. En sträng syn måste anläggas på förhållandet mellan alkohol och tjänstgöring i luftfartsverksamhet. Åklagarens möjligheter att bevisa att ett onykterhetsbrott har begåtts skulle underlättas med en promilleregeln och möjlighet att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov. Promilleregler finns i de flesta länder som Sverige brukar jämföra sig med. Enligt utredningens uppfattning har det en pedagogisk och moralbildande effekt att låta samma regler ligga till grund för lufttrafiken som för vägtrafiken i detta hänseende. Utredningen föreslår därför att onykterhetsbrottet vid luftfart delas in i två grader, en normalgrad av brottet som upptar ett gränsvärde om 0,2 promille alkohol i blodet och en grövre grad som bl.a. tar sikte på fall då alkoholkoncentrationen i blodet överstiger 1,0 promille. Gränsvärdet om 0,2 promille överensstämmer med de harmoniseringsregler som utarbetats inom JAA. För normalbrottet föreslås straffet bli böter eller fängelse i högst sex månader medan straffskalan för det grövre brottet enbart upptar fängelse. Brotten får beteckningen flygfylleri respektive grovt flygfylleri. Reglerna skall gälla inte bara för dem som tjänstgör som piloter utan även för kabinpersonal, flygledare och flygtekniker.

För närvarande finns i Luftfartsverkets föreskrifter en regel som bl.a. anger att alkoholförtäring inte får ske under de närmaste åtta timmarna före flygning. Den som bryter mot föreskriften kan med stöd av luftfartsförordningen dömas till böter. Enligt utredningens mening finns det inget hinder mot att liknande föreskrifter utfärdas av Luftfartsverket i fortsättningen.

Det föreslås även regler om drogfylleri, med motsvarande innehåll som det förslag till regler om drograttfylleri som för närvarande är under behandling i riksdagen.

Utredningen föreslår att det öppnas möjlighet att föreskriva att den som fullgör tjänst som är av betydelse för flygsäkerheten skall genomgå drogtest.

För att uppfylla Sveriges gemenskapsrättsliga förpliktelser straffbeläggs i luftfartslagen vissa överträdelser av EG-förordningar på området civil luftfart.

I syfte att öka möjligheterna att komma till rätta med problemet med oreglerliga passagerare på luftfartyg föreslås införandet av en lindrigare grad av brottet luftfartssabotage, som får brottsbenämningen hot mot luftfartygs säkerhet. För detta brott skall den kunna dömas som vidtar en åtgärd som är ägnad att framkalla fara för ett luftfartygs säkerhet under flygning. Straffskalan föreslås bli böter eller fängelse i högst sex månader.

Uppdelningen i allmänna och enskilda flygplatser slopas. Det sker en precisering av vad tillståndsprovningen inför inrättandet av en flygplats skall ta sikte på. Liksom tidigare skall vid denna provning miljöbalkens regler om hushållning med mark- och vattenområden tillämpas. Tillstånd får inte beviljas för verksamheter som medverkar till att en miljö-kvalitetsnorm överskrids. I övrigt skall prövas om det ur flygsäkerhets-synpunkt är lämpligt att inrätta en flygplats på den tilltänkta platsen samt hur flygplatsen påverkar samhällets grundläggande funktioner. Det skall inte i det sammanhanget ske någon provning av en investerings lönsamhet eller dess inverkan i ekonomiskt hänseende på andra flygplatser och inte heller av sökandens tekniska och ekonomiska förutsättningar att driva flygplatsen. Frågan om flygplatsen kan drivas på lämpligt sätt får prövas i samband med att den godkänns för drift. Det skall inte behövas någon tillståndsprovning enligt luftfartslagen när staten skall inrätta en flygplats.

Reglerna som tar sikte på vad utredningen valt att kalla luftfarts-skyddet, dvs. skyddet mot olagliga handlingar såsom våld och terrorism, har setts över. Ett enhetligt system föreslås för särskilda kontroller på flygplatser av flygpassagerare och deras bagage. I dag är det en skillnad mellan de statliga flygplatserna och de flygplatser som har kommunalt eller enskilt huvudmannaskap. På de statliga flygplatserna utförs de särskilda kontrollerna av personal som är förordnad av polismyndigheten men anställd av Luftfartsverket eller flygföretag eller inhyrd av Luftfartsverket. Luftfartsverket finansierar verksamheten genom att ta ut avgifter av flygplatsanvändarna, dvs. de flygbolag som använder flyg-platsen för luftfart. Dessa finansierar i sin tur sin verksamhet genom att ta betalt av flygpassagerarna. På de kommunala och enskilda flygplatserna utförs kontrollerna huvudsakligen av polisen och kostnaderna belastar respektive polismyndighets budget. Polisens begränsade resurser och kraven på polisiära insatser på andra områden i samhället har medfört att den särskilda kontrollen på sina håll har fått en låg prioritering i polisens verksamhet. Detta har i sin tur medfört en i övrigt omotiverad skillnad i luftfartsskyddet mellan dessa flygplatser och de statliga.

Utredningen föreslår att samtliga flygplatshållare åläggs det kostnads-ansvar för kontrollverksamheten som staten såsom flygplatshållare idag har beträffande de statliga flygplatserna. Luftfartsverket skall i samråd med Rikspolisstyrelsen fastställa ett nationellt säkerhetsprogram samt lokala säkerhetsprogram för varje flygplats. När det gäller utformningen av de lokala säkerhetsprogrammen bör samråd ske även med flygplats-hållaren och den lokala polisen. På grundval av säkerhetsprogrammen förordnar Rikspolisstyrelsen om särskild kontroll. För genomförandet av denna och för de säkerhetsåtgärder som enligt det lokala säkerhets-programmet åvilar flygplatsen svarar flygplatshållaren genom flygplats-chefen. Kontrollerna skall utföras av flygplatskontrollanter som förordnas av polismyndigheten men bekostas av flygplatshållaren. För-slaget kommer beträffande de kommunala och enskilda flygplatserna i praktiken att innebära att kostnaderna förs över från skattebetalarna till dem som använder sig av flyget. Det kan tilläggas att när det gäller särskilda insatser med anledning av brottslig verksamhet på flygplatser är

det fråga om en rent polisiär uppgift och kostnaderna för sådana insatser kommer även i fortsättningen att belasta polisväsendet.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 1

### *Tillstånd till luftfartsverksamhet*

Av bestämmelserna om tillstånd till luftfartsverksamhet kommer att framgå att det finns två olika slag av tillstånd, dels trafiktillstånd som grundas på trafikpolitiska överväganden och dels flygsäkerhetsmässiga tillstånd. De flygsäkerhetsmässiga tillstånden delas in i drifttillstånd, bruksflygtillstånd och utbildningstillstånd. När det gäller drifttillstånd utmönstras det nuvarande gränsdragningsbegreppet ”i förvärvssyfte” och ersätts med en formulering som innebär krav på drifttillstånd för den som mot betalning utför lufttransporter åt allmänheten. En nyhet är kravet på drifttillstånd för firmaflyg. Bruksflygtillstånd skall krävas för att få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg, dvs. vad som internationella sammanhang brukar benämnas aerial work.

### *Ansvar för skador genom luftfart*

Huvudregeln när det gäller ansvar för skador som vid luftfart drabbar personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget ändras, så att det formellt är brukaren och inte ägaren som ansvarar. Lagtekniskt konstrueras regeln på så sätt att ägaren av ett luftfartyg presumeras vara den som brukar luftfartyget, om det inte har skett en anteckning i luftfartygsregistret om att någon annan brukar luftfartyget.

Det föreslås att det i lagen införs ett generellt krav på ansvarsförsäkring för skador som vid luftfart tillfogas personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget.

### *Militära luftfartyg i civil verksamhet*

När militära luftfartyg används för civila ändamål skall enligt utredningsförslaget som huvudregel civila luftfartsregler gälla. Detta kommer att innebära att Försvarsmaktens möjligheter att utföra civila transporter begränsas. Undantag har emellertid gjorts för vissa fall då det kan finnas ett samhällsintresse och behov av att militära luftfartyg används för annat än militära ändamål. Det gäller sjuktransporter i trängande fall, räddningsuppdrag och jämförliga uppdrag.

### *Flyghinder*

För att säkerställa att det finns en komplett förteckning över flyghinder införs en bestämmelse i plan- och bygglagen (1987:10) om att en byggherre är skyldig att göra anmälan till Försvarsmakten innan arbeten påbörjas som avser uppförande eller tillbyggnad av en byggnad eller annan anläggning vars sammanlagda höjd kommer att överstiga 50 meter inom sammanhållen bebyggelse eller 20 meter inom annat område.

Vid uppförande av anläggningar som utgör hinder för befintliga flygplatser och luftrum skall kostnaden för markering av hindret betalas av den som uppför anläggningen.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 1

### *Övrigt*

Lagens tillämpningsområde utvidgas så att vissa bestämmelser även kommer att gälla för utländska luftfartyg när de används utanför svenskt område, under förutsättning att de används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd.

Det ges möjlighet att föreskriva att vissa luftfartyg av miljöskalet inte får tillträde till svenskt luftrum.

Reglerna om luftvärdighet och miljövårdighet ändras i huvudsak endast redaktionellt.

Utredningen föreslår att trafikregler för luftfart inom svenskt område får fastställas av Luftfartsverket och inte, som för närvarande, måste beslutas av regeringen. De överträdelser av trafikreglerna som kan följas av frihetsstraff beskrivs i lagen.

Luftfartsverkets maktmedel differentieras genom att det införs en möjlighet att förena förelägganden och förbud med vite.

Det föreslås inte några särskilda forumregler för brottmål och tvistemål med lufträttslig anknytning.

Reglerna om överklagande av Luftfartsverkets beslut ändras så att endast beslut i frågor som rör trafiktillstånd överklagas till regeringen. Övriga beslut som rör myndighetsutövning mot enskild överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

De nya reglerna föreslås träda i kraft den 1 juli 2000.

## Remissinstanser Lufträttsutredningens slutbetänkande (SOU 1999:42) Ny luftfartslag

Följande remissinstanser har inkommit med yttrande:

Hovrätten för Nedre Norrland, Stockholms tingsrätt, Linköpings tingsrätt, Kammarrätten i Stockholm, Kammarrätten i Jönköping, Länsrätten i Östergötlands län, Riksåklagaren, Rikspolisstyrelsen, Brottsförbyggande rådet, Inspektionen för strategiska produkter, Kommerskollegium, Försvarsmakten, Överstyrelsen för civil beredskap, Statens räddningsverk, Socialstyrelsen, Generaltullstyrelsen, Riksrevisionsverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Dalarnas län, Naturvårdsverket, Boverket, Lantmäteriverket, Post- och telestyrelsen, Vägverket, Luftfartsverket, Statens haverikommission, Konkurrensverket, Stockholms kommun, Göteborgs kommun, Växjö kommun, Falu kommun, Storumans kommun, Svenska Kommunförbundet, Landsorganisationen (LO), Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), SACO/SR, Svenska Flygföretagens Riksförbund SFR, Svenska Allmänflygföreningen SPAF, Svensk Pilotförening SPF, Kungliga Svenska Aeroklubben, SAS, Handelstjänstemannaförbundet (HTF) och Flygbranschens arbetsgivareförening.

Följande instanser har fått remissen men har avstått från att svara:

Kristianstads kommun, Svensk Flygteknikerförening, Saab AB, Bromma Flygskola AB, Braathens Malmö Aviation, Ostermans Aero AB, Skyways AB, Volvo Aero Corporation, Pilotförbundet och BARIS.

Dessutom har yttranden inkommit från:

Polisförbundet (finns också med som bilaga till TCO:s svar), Hjelmeo Oil AB, Dafgårds, Föreningen Svenskt Flyg, TransportGruppen.



Lufträttsutredningen lämnade sitt slutbetänkande Ny luftfartslag (SOU 1999:42) i mars 1999. Betänkandet remissbehandlades. Remissinstanserna var överlag positiva till utredningen och dess förslag. Förutom några påpekanden av enskildheter, kom det negativa reaktioner på vissa förslag. Det gällde förslagen rörande luftfartsskyddet, dvs. skyddet av luftfarten mot terroristhandlingar och liknande. Det gällde vidare förslagen beträffande arbetsgivarens rätt att drogtesta sin personal, där framför allt de fackliga organisationerna framförde invändningar av hänsyn till personalens personliga integritet. Däremot fick förslagen rörande införande av promillegränser för alkohol inga negativa reaktioner. Vidare har förslaget om att införa ett särskilt tillstånd för s.k. firmaflyg mött motstånd.

Huvudintrycket av utredningens slutbetänkande är dock mycket positivt och det används i dag som en lödig och gedigen kunskapskälla för den som söker information om luftfart.

Sedan betänkandet lämnades har flera saker hänt på luftfartens område. Betänkandet kan därför inte längre läggas till grund för lagstiftningsåtgärder utan behöver uppdateras på några områden.

I detta supplement till betänkandet Ny luftfartslag (SOU 1999:42) har samma innehållsmässiga uppdelning av texten följts som i huvudbetänkandet. Denna metod medför självfallet att flera avsnitt kommer att kunna hållas korta. Detta i synnerhet för de avsnitt där Lufträttsutredningens förslag bedöms kunna stå kvar utan justeringar.

Betänkandet Ny luftfartslag omnämns i det följande för ”betänkandet” och denna promemoria som ”supplementet” utan närmare förklaringar.

Nyttillkomna frågeställningar som inte avhandlas i betänkandet återfinns i slutet av supplementet närmast före konsekvensbeskrivningarna och författningskommentarerna.

Läsaren måste för att få en heltäckande bild ha tillgång till såväl betänkandet som detta supplement.

# Supplementets lagförslag

## Förslag till luftfartslag

Härigenom föreskrivs följande.

### **1 kap. Inledande bestämmelser**

#### **Lagens tillämpningsområde m.m.**

**1 §** Luftfart inom svenskt område får ske endast i överensstämmelse med denna lag, andra lagar och förordningar samt föreskrifter som har meddelats med stöd härav, om inte annat följer av EG-förordningar.

När inte annat följer av denna lag ska denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen gälla även vid luftfart med svenska luftfartyg utanför svenskt område, om detta är förenligt med den främmande lag som är tillämplig.

**2 §** Om det är förenligt med den främmande lag som är tillämplig, ska bestämmelserna i

1. 3–5 kap.,
2. 8 kap. 1 och 5–7 §§,
3. föreskrifter som meddelats med stöd av bestämmelser som anges i 1 eller 2,
4. 12 kap. 1 och 3 §§ såvitt avser tillsyn över bestämmelser som anges i 1–3, samt
5. 13 kap. 1–3 §§, 4 § första stycket 6, 8–11 och andra stycket, 5 §, 6 § första stycket 1, 3 och andra stycket samt 7, 9 och 11 §§  
gälla även vid luftfart utanför svenskt område med utländska luftfartyg, när sådana används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd.

**3 §** När det i denna lag hänvisas till länder inom Europeiska unionen ska, om inte annat särskilt föreskrivs, därmed innefattas även andra stater som genom bindande avtal omfattas av bestämmelser om civil luftfart som antagits inom ramen för samarbetet inom Europeiska unionen.

**4 §** I lagen (2007:000) om luftfartstransporter finns bestämmelser av civilrättsligt slag om villkoren vid olika former av transporter i luftfart.

#### **Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål**

**5 §** För luftfart med svenska militära luftfartyg och i fråga om den militära markorganisationen gäller endast bestämmelserna i

1. 5 kap. 9 §,
2. 6 kap. 11 och 17 §§,
3. 9 kap. 6 §, samt
4. 10 kap. 2 § första och tredje styckena och 7 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar i övrigt föreskrifter för den militära luftfarten och markorganisationen i de

ämnena som anges i denna lag och som inte gäller förhållandet mellan enskilda eller annars måste meddelas i lag.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 4

**6 §** För annan svensk statsluftfart än som anges i 5 §, gäller bestämmelserna i denna lag utom 10 kap. 3–6 §§.

För sådan luftfart får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i 1–8 kap. samt i övrigt meddela de särskilda föreskrifter som behövs.

### **Luftfart inom svenskt område**

**7 §** Ett luftfartyg som används vid civil luftfart inom svenskt område ska vara registrerat i Sverige eller i ett annat land som är medlem i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). Ett luftfartyg som inte används vid tillståndspliktig luftfart och som stadigvarande används inom svenskt område ska vara registrerat i Sverige.

Om det finns särskilda skäl, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge att civil luftfart äger rum även med andra luftfartyg och bestämma på vilka villkor detta får ske.

Regeringen eller den myndighet som 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.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att ett luftfartyg av miljöskäl inte får användas inom svenskt område.

**8 §** Luftfartyg får inte inom svenskt område framföras med överljudsfart.

Om det finns synnerliga skäl, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge undantag från förbudet. I samband därmed får anges på vilka villkor luftfarten får äga rum.

Ytterligare krav i fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart får inte ställas med stöd av miljöbalken.

**9 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får av militära skäl föreskriva inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av landet (restriktionsområde). Sådana föreskrifter får också meddelas om det behövs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, friluftsliv, natur- eller miljövård eller för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning. Föreskrifter som medför förbud mot luftfart, och inte enbart inskränkningar, och som meddelas av 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 landet.

**10 §** I fråga om luftfartyg som inte har någon förare ombord eller inte är motordrivna eller som i övrigt är av särskild beskaffenhet får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i 1 kap. 7 § första stycket och 2–8 kap. samt i övrigt meddela de särskilda föreskrifter som behövs. Undantag och föreskrifter får inte utformas så att de strider mot flygsäkerhetens eller det allmännas intresse. Förvaltningsuppgift som ansluter till föreskrifterna får, om regeringen föreskriver det, av myndighet överlämnas åt annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

I fråga om sådana föremål som är inrättade för rörelse i luften men som inte är att anse som luftfartyg gäller de föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

### **Luftfartyg registrerade hos en internationell organisation**

**11 §** De bestämmelser i denna lag som gäller i fråga om luftfartyg som är registrerade i ett annat land ska på motsvarande sätt tillämpas i fråga om luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation.

### **Standarder**

**12 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att utrustning som används i eller för luftfart ska följa vissa standarder när utrustningen har betydelse för flygsäkerheten.

## **2 kap. Registrering, nationalitet och märkning**

### **Registreringen**

**1 §** Luftfartsstyrelsen för register över luftfartyg (*luftfartygsregistret*).

Om inskrivning av rätt till luftfartyg och om vissa internationella förhållanden beträffande rätt till luftfartyg finns det särskilda bestämmelser.

**2 §** Ett luftfartyg får registreras i Sverige bara om det helt ägs av

1. svenska staten,
2. svensk kommun eller svenskt landsting,
3. medborgare i ett land inom Europeiska unionen eller dödsbo efter en sådan person, eller
4. bolag, förening, samfällighet eller stiftelse som har svensk nationalitet eller har sitt säte i ett land inom Europeiska unionen.

Även om förutsättningar enligt första stycket inte föreligger får ett luftfartyg registreras i Sverige om det brukas av någon som avses i första stycket och denne har ett drifttillstånd som är utfärdat i Sverige.

Luftfartsstyrelsen får medge att ett luftfartyg får registreras i Sverige även om förutsättningar enligt första eller andra stycket inte föreligger.

Sådant medgivande får bara lämnas om luftfartyget i regel används med utgångspunkt i Sverige.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 4

**3 §** Ett luftfartyg som är registrerat i ett annat land får inte registreras i Sverige, om det inte avregistreras i det andra landet.

**4 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att luftfartyg av miljöskäl inte får registreras i Sverige.

**5 §** Ansökan om registrering av ett luftfartyg ska göras av ägaren. Till ansökan, som ska vara skriftlig, ska fogas de upplysningar och den utredning som behövs för registreringen.

**6 §** Ett luftfartyg ska avregistreras om

1. ägaren skriftligen begär det,
2. kraven i 2 § inte är uppfyllda,
3. det har förolyckats eller förstörts,
4. det efter en flygning inte har hörts av på tre månader,
5. det på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara luftfartyg eller, utan att ändring skett, inte anses utgöra ett luftfartyg.

Ägaren är skyldig att inom en månad skriftligen anmäla om något har hänt som enligt första stycket 2–5 medför att ett luftfartyg ska avregistreras.

**7 §** Om det finns en inskrivning i ett luftfartyg enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg, får luftfartyget avregistreras endast om den till vars förmån inskrivningen gäller har medgett det. Detsamma gäller i fråga om anteckningar som avses i 2 a § nämnda lag.

**8 §** Om någon annan än ägaren brukar ett registrerat luftfartyg för en obestämd tid eller för en bestämd tid om minst en månad ska, om nyttjanderätten inte skrivits in enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg, upplåtaren eller brukaren genast efter upplåtelsen skriftligen anmäla detta förhållande för anteckning i luftfartygsregistret. Om nyttjanderätten har skrivits in, ska anteckning göras i luftfartygsregistret om upplåtaren eller brukaren begär det.

Om anteckning enligt första stycket skett, ska upplåtaren eller brukaren anmäla till luftfartygsregistret när en upplåtelse för en obestämd tid upphör eller en upplåtelse för en bestämd tid upphör i förtid.

**9 §** Ett luftfartyg som finns utomlands får efter ansökan av den som förvärvat luftfartyget för viss tid föras in i ett bihang till luftfartygsregistret, om förutsättningarna i 2 och 3 §§ är uppfyllda, och förbud mot registrering inte har föreskrivits enligt 4 §.

## **Nationaliteten**

**10 §** Ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret har svensk nationalitet.

Luftfartsstyrelsen utfärdar bevis om registreringen (*nationalitets- och registreringsbevis*).

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 4

**11 §** Ett luftfartyg som har antecknats i bihanget till luftfartygsregistret har svensk nationalitet så länge anteckningen gäller och anses vid tillämpningen av 1 kap. 7 § första stycket vara registrerat i Sverige.

Luftfartsstyrelsen utfärdar bevis om anteckningen i bihanget (*interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis*).

**12 §** Ett luftfartyg ska ha nationalitets- och registreringsbevis när det används vid luftfart.

Om ett luftfartyg används på grund av medgivande enligt 1 kap. 7 § andra stycket, gäller de föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

### **Märkningen**

**13 §** Ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret eller antecknat i bihanget ska vara märkt med sina nationalitets- och registreringsbeteckningar.

Ett utländskt luftfartyg ska vara märkt i enlighet med föreskrifterna i registreringsstaten vid luftfart inom svenskt område.

Om ett luftfartyg används på grund av medgivande enligt 1 kap. 6 § andra stycket, gäller de bestämmelser som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

## **3 kap. Luftvärdighet och miljövärdighet**

### **Luftfartygs luftvärdighet och miljövärdighet**

**1 §** Ett luftfartyg ska vara luftvärdigt och miljövärdigt när det används vid luftfart. Luftfartygets ägare eller, om luftfartyget inte används av ägaren, den som brukar det i hans ställe ansvarar för detta. Ägaren eller brukaren ska till den myndighet som avses i 8 § snarast anmäla sådant som har betydelse för luftvärdigheten eller miljövärdigheten.

Ett luftfartyg anses luftvärdigt om det är konstruerat, tillverkat, utprovat, utrustat och underhållet på ett sådant sätt samt har sådana flygegenskaper att flygsäkerhetens krav är uppfyllda.

Ett luftfartyg anses miljövärdigt om det är konstruerat, tillverkat, utprovat, utrustat och underhållet på ett sådant sätt att det inte orsakar skada genom buller eller luftförorening eller genom annan liknande störning. Ytterligare krav i fråga om luftfartygs miljövärdighet får inte ställas med stöd av miljöbalken.

**2 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter om förutsättningarna för att ett luftfartyg ska anses vara luftvärdigt och miljövärdigt.

**3 §** När ett luftfartyg har visats vara luftvärdigt, utfärdas luftvärdighetsbevis. När ett luftfartyg har visats vara miljövärdigt, utfärdas miljövärdighetsbevis. Bevisen kan begränsas till att avse viss tid, viss luftfart eller luftfart inom visst område.

Bevisen kan förnyas, om luftfartyget uppfyller de krav på luftvärdighet respektive miljövärdighet som gäller när förnyelsen ska ske.

**4 §** Ett luftfartyg ska ha luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis när det används vid luftfart.

Ett svenskt luftfartyg ska ha svenskt luftvärdighetsbevis och svenskt miljövärdighetsbevis eller utländska sådana bevis som har godkänts i Sverige.

Ett utländskt luftfartyg ska ha luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis som har utfärdats eller godkänts i luftfartygets registreringsstat och som enligt avtal med den staten ska erkännas här i landet. För ett utländskt luftfartyg godtas även svenskt luftvärdighetsbevis och svenskt miljövärdighetsbevis.

Ett bevis som har utfärdats med stöd av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet<sup>1</sup> ska jämföras med ett svenskt bevis enligt denna paragraf.

**5 §** Om ett luftfartyg uppfyller kraven på flygsäkerhet får den myndighet som prövar frågor om luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis medge att det används vid luftfart inom svenskt område även om kraven i 4 § inte är uppfyllda. Medgivandet ska återkallas om det finns anledning till det.

**6 §** Om inte annat beslutas blir ett svenskt luftvärdighetsbevis respektive ett svenskt miljövärdighetsbevis ogiltigt om

1. luftfartyget inte underhålls på föreskrivet sätt,
2. föreskrivna ändringar inte utförs,
3. det görs ändringar i luftfartyget eller i dess utrustning som kan antas ha betydelse för luftvärdigheten eller miljövärdigheten,
4. luftfartyget inte genomgår föreskriven besiktning eller kontroll,
5. luftfartyget eller utrustningen har skadats på ett sätt som uppenbarligen har betydelse för luftvärdigheten eller miljövärdigheten.

Om det inträffar andra omständigheter som kan antas ha betydelse för luftvärdigheten eller miljövärdigheten, kan det beslutas att luftvärdighetsbeviset respektive miljövärdighetsbeviset är ogiltigt.

Ett luftvärdighetsbevis eller ett miljövärdighetsbevis är ogiltigt till dess luftfartyget förklaras luftvärdigt respektive miljövärdigt. När ett luftvärdighetsbevis eller ett miljövärdighetsbevis är ogiltigt kan den myndighet som prövar frågor om luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis begära att beviset genast lämnas till myndigheten.

<sup>1</sup> EGT L 240, 7.9.2002, s. 1 (Celex 32002R1592).

**7 §** Bestämmelserna i 3 och 6 §§ gäller på motsvarande sätt i fråga om godkännande av utländska luftvärdighetsbevis och utländska miljövärdighetsbevis och om förnyelse och ogiltighet av sådana godkännanden.

**8 §** Frågor om luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis prövas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om regeringen föreskriver det får myndigheten uppdra åt särskild sakkunnig att utfärda och förnya sådana bevis.

### **Förrättningsmans tillträde till luftfartyg**

**9 §** I samband med prövning av frågor om luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis ska förrättningsman lämnas tillträde till luftfartyget. Fartygets ägare eller brukare liksom dess befälhavare och besättning ska medverka i den utsträckning som behövs. Förrättningen ska utföras så att minsta möjliga olägenhet uppstår.

### **Utprovning av luftfartygs flygegenskaper m.m.**

**10 §** Om det behövs för att pröva ett luftfartygs flygegenskaper eller av andra särskilda skäl, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge att fartyget används vid luftfart, även om villkoren i detta kapitel inte är uppfyllda.

### **Tillverkning och underhåll av luftfartyg**

**11 §** För att tillverka luftfartyg samt tillbehör och reservdelar till dem och för att utföra underhålls-, reparations- och ändringsarbeten på fartyg, tillbehör och reservdelar krävs tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från tillståndskravet i första stycket.

## **4 kap. Flygcertifikat m.m.**

### **Behörighet att föra ett luftfartyg och tjänstgöra ombord**

**1 §** Ett luftfartyg får föras endast av den som innehar ett gällande *flygcertifikat*.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från kravet på flygcertifikat.

För utbildning och flygprov gäller bestämmelserna i 4 och 5 §§.

**2 §** En certifikatinnehavare får föra ett luftfartyg endast av den kategori, klass och typ som anges i certifikatet. Ett luftfartyg får föras endast under de förutsättningar som följer av certifikatet och därtill knutna behörigheter.



**3 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att andra medlemmar av besättningen på ett luftfartyg än förare ska ha ett gällande flygcertifikat för att få utföra vissa uppgifter ombord.

Bestämmelser om certifikat och behörighetsbevis för personal inom markorganisationen finns i 6 kap.

## Utbildning

**4 §** Den som genomgår utbildning för flygcertifikat får ensam föra ett luftfartyg under de förutsättningar som anges i ett för henne eller honom utfärdat *elevtillstånd*.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från kravet på elevtillstånd. Ett sådant undantag får medges endast den som kan anses uppfylla lämplighetskraven i 9 § första stycket.

**5 §** Den som tjänstgör som flyglärare ska ha ett gällande flygcertifikat för den kategori, klass och typ av luftfartyg som utbildningen avser samt sådan särskild behörighet som kan ha föreskrivits med stöd av 10 § andra stycket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om behörighetskrav för den som tjänstgör som kontrollant vid flygprov och som instruktör vid flygträning på marken.

## Behörighetshandlingar

**6 §** Ett elevtillstånd ska vara utfärdat i Sverige eller sådant att det enligt föreskrifter som utfärdats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska godtas i Sverige. Ett elevtillstånd är giltigt endast under förutsättning att innehavaren har ett gällande intyg om att föreskrivna medicinska krav är uppfyllda (*flygläkarintyg*).

**7 §** Ett flygcertifikat ska vara utfärdat eller godkänt i Sverige. Ett certifikat är giltigt endast i den utsträckning de till certifikatet knutna behörigheterna är gällande och under förutsättning att innehavaren har ett gällande flygläkarintyg.

Som flygcertifikat enligt denna lag godtas även ett certifikat som är utfärdat eller godkänt i ett annat land och som enligt avtal med det landet eller enligt föreskrifter som meddelats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska erkännas i Sverige. För tjänstgöring på svenska luftfartyg i internationell trafik krävs dock ett sådant certifikat som anges i första stycket.

Den myndighet som prövar frågor om flygcertifikat får bestämma att ett flygcertifikat, som har utfärdats i ett annat land för en svensk medborgare, inte gäller för luftfart inom svenskt område.

**8 §** Ett flygläkarintyg ska vara utfärdat eller godkänt i Sverige, eller sådant att det enligt föreskrifter som utfärdats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska erkännas i Sverige.

**9 §** Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat får utfärdas endast för den som innehar ett gällande flygläkarintyg och som med hänsyn till sina personliga förhållanden kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett certifikat. Prövningen av de personliga förhållandena ska avse att sökanden är pålitlig i nykterhetskänslighet och i övrigt kan antas komma att respektera reglerna för luftfarten och visa den hänsyn och det ansvar och omdöme som krävs av en innehavare av ett elevtillstånd eller ett certifikat.

Vad som sägs i första stycket gäller även när ett elevtillstånd eller ett certifikat ska förnyas eller ett certifikat ska utökas, godkännas eller erkännas.

**10 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver de krav i fråga om ålder som gäller för att ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska utfärdas. Detsamma gäller de krav i fråga om kunskaper, erfarenhet och skicklighet som gäller för att ett certifikat ska utfärdas, samt de förutsättningar under vilka ett certifikat kan utökas, förnyas, godkännas eller erkännas.

Om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva att det krävs en särskild behörighet för att en certifikatinnehavare ska få fullgöra vissa uppgifter vid luftfart.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver de krav i fråga om hälsotillstånd samt fysiska och psykiska förhållanden som gäller för att ett flygläkarintyg ska utfärdas, godkännas eller erkännas.

**11 §** Den som ansöker om att ett flygcertifikat ska utfärdas, utökas, förnyas eller godkännas eller att de till certifikatet knutna behörigheterna ska förnyas är skyldig att genomgå de undersökningar och prov (*certifikatprov*) som föreskrivs och anordnas av den myndighet som prövar frågor om flygcertifikat.

Om regeringen föreskriver det, får myndigheten uppdra åt annan att genomföra proven.

**12 §** Elevtillstånd utfärdas eller förnyas för viss tid. Det kan begränsas till att gälla under vissa förutsättningar.

**13 §** Flygcertifikat utfärdas, utökas, förnyas eller godkänns för viss tid. Det kan begränsas till att gälla under vissa förutsättningar.

**14 §** Har en spärrtid fastställts enligt 22 § första stycket får ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat inte utfärdas eller godkännas under denna tid.

**15 §** Flygläkarintyg utfärdas eller godkänns för viss tid.

**16 §** Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska återkallas

1. om innehavaren har gjort sig skyldig till brott mot 13 kap. 2 eller 3 §,

2. om innehavaren i sin tjänstgöring har gjort sig skyldig till grov oakt-samhet eller har visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom,

3. om innehavaren genom att upprepade gånger överträda de bestä-melser som gäller för luftfarten i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter bestämmelserna,

4. om innehavaren i annat fall i sin tjänstgöring har brutit mot någon bestämmelse som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten,

5. om innehavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänslor inte längre kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett certifikat,

6. om det med hänsyn till annat brott som innehavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han eller hon inte kommer att respektera reglerna för luftfarten och visa den hänsyn och det ansvar och omdöme som krävs av en innehavare eller om han eller hon på grund av sina personliga för-hållanden i övrigt inte kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett certifikat,

7. om innehavarens förutsättningar att fullgöra den tjänstgöring som elevtillståndet eller certifikatet avser är så väsentligt begränsade genom sjukdom eller skada eller av någon annan sådan orsak att han eller hon av flygsäkerhetsskäl inte längre bör inneha ett elevtillstånd eller ett certifikat,

8. om innehavaren annars inte uppfyller fastställda krav i fråga om kunskaper och skicklighet,

9. om innehavaren inte följer ett föreläggande att genomgå kontroll av att han eller hon kan förrätta den tjänst som elevtillståndet eller certifikatet avser eller ett föreläggande att lämna intyg angående sin fysiska eller psykiska lämplighet som innehavare av elevtillstånd eller certifikat,

10. om innehavaren begär det.

Ett beslut om återkallelse gäller omedelbart, om inte annat förordnas.

**17 §** Återkallelse enligt 16 § får beträffande ett flygcertifikat begränsas till att avse en eller flera behörigheter.

I fall som avses i 16 § första stycket 5–9 får ett elevtillstånd eller ett certifikat i stället för att återkallas begränsas till att gälla under vissa förutsättningar. Ett sådant beslut gäller omedelbart.

**18 §** En återkallelse med anledning av brottslig gärning ska när det gäller frågan om brott föreligger grunda sig på en lagakraftvunnen dom, ett godkänt strafföreläggande, ett godkänt föreläggande om ordningsbot eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning.

Med svensk dom jämföras vid tillämpningen av denna lag brottmåls-dom eller annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet.

## **Varning eller erinran**

**19 §** I stället för att ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat återkallas ska innehavaren varnas i sådana fall som avses i 16 § första stycket 3–6, om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Om det inte finns tillräckliga skäl för varning, ska innehavaren erinras om de krav som gäller för elevtillstånd eller certifikat (erinran). Ett sådant beslut får inte överklagas.

## **Återkallelse tills vidare**

**20 §** Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska återkallas eller begränsas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av frågan, om det på sannolika skäl kan antas att tillståndet eller certifikatet kommer att återkallas slutligt eller begränsas. Ett sådant beslut gäller omedelbart.

## **Omhändertagande av flygcertifikat**

**21 §** Ett flygcertifikat ska omhändertas, om innehavaren

1. i sin tjänstgöring har visat tydliga tecken på påverkan av alkohol eller annat ämne, eller

2. i sin tjänstgöring har gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller har visat uppenbar ligkiltighet 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.

Ett certifikat gäller inte när det är omhändertaget.

Ett beslut om omhändertagande får inte överklagas.

## **Spärrtid**

**22 §** Om en ansökan om att ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska utfärdas eller förnyas inte kan bifallas på grund av sökandens personliga förhållanden, ska en spärrtid fastställas som ska förflyta innan handlingen får utfärdas. Detsamma gäller om ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat återkallas med stöd av 16 § första stycket 1–6. Spärrtiden ska vara lägst tre månader och högst tre år. Vid återkallelse enligt 16 § första stycket 1 eller 2 ska spärrtiden bestämmas till lägst ett år. Vid återkallelse räknas tiden från det behörigheten framtogs innehavaren av elevtillståndet eller certifikatet.

En spärrtid som har fastställts enligt första stycket får, sedan beslutet om fastställande av tiden har vunnit laga kraft, sättas ned om nya omständigheter inträffar eller framkommer och det finns synnerliga skäl för nedsättning. Det får dock inte bestämmas kortare tid än som anges i första stycket tredje och fjärde meningen.

## **Underlåtelse av certifikatingripande m.m.**

**23 §** Om ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat varit återkallat tills vidare under minst så lång tid som skulle ha bestämts som spärrtid, får

det när återkallelsen slutligt avgörs beslutas att ytterligare ingripande inte ska ske. För ett certifikat gäller även motsvarande om det har varit omhändertaget.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 4

### **Nytt certifikat efter återkallelse**

**24 §** Ansökan om utfärdande av flygcertifikat efter återkallelse får inte prövas innan spärrtid löpt ut.

Efter återkallelse får nytt flygcertifikat utfärdas endast om sökanden uppfyller kraven i 9 § första stycket och har avlagt de certifikatprov som föreskrivs och anordnas av den myndighet som prövar frågor om flygcertifikat.

### **Certifikatkontroll**

**25 §** Om det kan antas att en certifikatinnehavare inte på ett betryggande sätt kan förrätta den tjänst som certifikatet avser, får den myndighet som prövar frågor om certifikat förelägga innehavaren att genomgå de undersökningar och prov som anordnas av myndigheten (certifikatkontroll). En certifikatinnehavare är också skyldig att till myndigheten anmäla sådana omständigheter som kan antas ha betydelse för behörigheten.

Denna myndighet får även förelägga den som innehar ett flygcertifikat eller ett elevtillstånd att lämna ett intyg angående sin fysiska och psykiska lämplighet som certifikatinnehavare.

Ett föreläggande enligt första eller andra stycket kan prövas av domstol endast i samband med frågan om återkallelse på grund av att föreläggandet inte har följts.

### **Godkännande av utländska flygcertifikat**

**26 §** Bestämmelserna i 16–25 §§ ska tillämpas också i fråga om godkännande av utländska flygcertifikat.

Ett godkännande får inte avse längre tid än det utländska certifikatets giltighetstid.

### **Prövning av frågor om elevtillstånd och flygcertifikat m.m.**

**27 §** Luftfartsstyrelsen prövar, med de undantag som anges i 28 §, frågor om elevtillstånd, flygcertifikat, flygläkarintyg och godkännande av utländska flygcertifikat och flygläkarintyg.

Om Luftfartsstyrelsen finner anledning anta att någon på grund av ett onyktert levnadssätt inte bör ha ett certifikat, får Luftfartsstyrelsen höra socialnämnden.

Om regeringen föreskriver det får Luftfartsstyrelsen förordna bestämda läkare att utfärda flygläkarintyg. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer fastställer de krav som ska gälla beträffande sådana läkare. Har ett flygläkarintyg utfärdats av en särskilt förordnad läkare får Luftfartsstyrelsen inom en tid av sextio dagar från utfärdandet

återkalla eller begränsa intyget om särskilda omständigheter föranleder det.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 4

## **28 §** Allmän förvaltningsdomstol prövar efter ansökan

1. frågor om återkallelse av elevtillstånd, flygcertifikat och tidigare givet godkännande av utländska flygcertifikat samt frågor om varning,

2. frågor om nedsättning av spärrtid som bestämts av domstol enligt 22 § 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 om elevtillstånd eller certifikat ska återkallas eller begränsas tills vidare prövas av allmän förvaltningsdomstol, om handlingen har omhändertagits enligt 21 § första stycket eller om i annat fall fråga om återkallelse är anhängig vid domstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

## **29 §** I mål om elevtillstånd, flygcertifikat och godkännande av utländska flygcertifikat 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 27 § andra stycket, höra socialnämnden.

**30 §** Om rätten i ett mål om återkallelse av ett elevtillstånd, ett flygcertifikat eller ett tidigare givet godkännande av ett utländskt flygcertifikat beslutar att återkallelse inte ska ske, får rätten meddela särskilda villkor för elevtillståndet, certifikatet eller godkännandet eller besluta att en ny personutredning ska göras vid en senare tidpunkt.

**31 §** I mål som prövas med stöd av 28 § förs det allmännas talan av Luftfartsstyrelsen.

## **Flygdagbok**

**32 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att en förare av ett luftfartyg och annan ska föra flygdagbok och hur detta ska ske.

## **5 kap. Luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord**

### **Luftfartygs befälhavare**

**1 §** Ett luftfartyg ska ha en befälhavare när det används vid luftfart.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om befälhavare.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 4

### **Luftfartygs besättning**

**2 §** Ett luftfartygs ägare eller, om fartyget inte används av ägaren, den som brukar det i ägarens ställe ska se till att fartyget är bemannat på föreskrivet sätt.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om ett luftfartygs besättning.

### **Befälhavarens myndighet**

**3 §** Befälhavaren har den högsta myndigheten ombord. Han eller hon får bestämma att medlemmar av besättningen tillfälligt ska arbeta med annat än det som deras anställning avser, om det är nödvändigt. Passagerarna ska rätta sig efter vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord.

Befälhavaren får sätta i land eller vägra att ta ombord besättningsmedlemmar, passagerare och gods, när omständigheterna kräver det.

### **Förberedande och genomförande av flygning**

**4 §** Befälhavaren ska övervaka att luftfartyget är luftvärdigt. Han eller hon ska se till att det är utrustat, bemannat och lastat på föreskrivet sätt. Vidare ska han eller hon se till att luftfärden förbereds och genomförs i enlighet med gällande bestämmelser.

Befälhavaren har när det gäller luftvärdigheten samma skyldighet att göra anmälan som ägaren har enligt 3 kap. 1 § första stycket.

### **Upprätthållande av ordning**

**5 §** Om någon genom sitt uppträdande utgör en omedelbar fara för flygsäkerheten eller luftfartsskyddet, får befälhavaren vidta de åtgärder mot denne som behövs för att avvärja faran.

För att genomföra dessa åtgärder får befälhavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver.

Befälhavaren bör i första hand försöka tala den som skapat faran till rätta genom upplysningar och uppmaningar. Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips ska den lindrigaste form användas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än som är absolut nödvändigt.

Medlemmar av besättningen ska i fall som avses i första stycket lämna befälhavaren den hjälp han eller hon behöver. Passagerare får efter uppmaning av befälhavaren lämna sådan hjälp. Om en åtgärd med hänsyn till den föreliggande faran måste vidtas omedelbart, får besättningsmedlemmar och passagerare själva genomföra den utan uppmaning av befälhavaren.

Besättningsmän och passagerare som lämnar hjälp eller annars vidtar åtgärd enligt fjärde stycket har samma rätt som befälhavaren att bruka våld.

**6 §** Har någon i fall som avses i 5 § gjort större våld än i varje fall är medgivet, ska han eller hon ändå inte dömas till ansvar, om omständigheterna var sådana att han eller hon svårligen kunde besinna sig. Om gärningen anses brottslig, får dömas till lindrigare straff än vad som annars är föreskrivet.

**7 §** Om något svårare brott begås ombord, ska befälhavaren om möjligt vidta de åtgärder som behövs för utredningen och som inte kan uppskjutas.

Befälhavaren ska om möjligt se till att gärningsmannen inte avviker och får omhändertaga honom för att hindra det. I sådant fall gäller bestämmelserna i 5 §. Gärningsmannen får inte utan sitt medgivande vara omhändertagen längre än till dess han eller hon kan överlämnas till en behörig svensk eller utländsk myndighet.

Befälhavaren får ta i förvar sådana föremål som kan ha betydelse för utredningen. Han eller hon ska till den myndighet som avses i andra stycket ge de upplysningar och överlämna de föremål som kan ha betydelse för utredningen.

### **Försorg om passagerare, luftfartyg och gods**

**8 §** Om ett luftfartyg råkar i nöd, ska befälhavaren göra allt vad han eller hon kan för att rädda ombordvarande, fartyg och gods. Måste fartyget överges ska han eller hon om möjligt se till att luftfartygshandlingarna tas om hand.

### **Rapporteringskyldighet**

**9 §** Inträffar det en olyckshändelse vid användningen av ett luftfartyg och medför olyckan att någon avlider, att någon blir allvarligt skadad, att fartyget får betydande skada eller att egendom som inte transporteras med fartyget får betydande skada, ska befälhavaren rapportera det inträffade. Han eller hon ska också rapportera, när det har funnits någon allvarlig fara för att en sådan olycka skulle inträffa eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen.

Om befälhavaren inte kan fullgöra dessa skyldigheter, ska fartygets ägare, eller om fartyget inte används av ägaren, den som brukar det i hans ställe göra det. Ägaren eller brukaren ska rapportera om ett fartyg har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får besluta att rapporteringskyldigheten ska gälla också för medlemmar av besättningen eller för andra som utfört arbete som har samband med berörd flygning. Regeringen får föreskriva att rapportering av olyckor och tillbud som är av betydelse för luftfartens säkerhet ska ske också i andra fall än som anges i första och andra styckena.



### **Förbud mot tjänstgöring vid sjukdom m.m.**

**10 §** 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.

## **6 kap. Flygplatser och den övriga markorganisationen**

### **Flygplatser och andra start- och landningsplatser**

**1 §** För start och landning med luftfartyg ska användas en flygplats. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva vilka flygplatser som får användas vid olika slag av luftfart.

För start och landning får tillfälligt även användas ett land- eller vattenområde som inte särskilt har inrättats för ett sådant ändamål. Skulle start eller landning innebära avsevärt men för områdets ägare eller innehavare krävs dennes samtycke. I fråga om användande för start och landning av områden, som inte har inrättats för sådana ändamål eller som tillfälligt har inrättats för sådana ändamål, gäller de föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Vad som sägs i första och andra styckena gäller inte nödsituationer eller andra därmed jämförbara fall.

**2 §** Om det behövs av hänsyn till natur- eller miljövård, friluftsliv, kommunikationer, fiske eller andra näringar, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela förbud för luftfartyg att landa inom ett visst område.

**3 §** Flygplatser ska uppfylla flygsäkerhetens och luftfartsskyddets krav.

### **Tillstånd att inrätta en flygplats**

**4 §** För att inrätta en flygplats krävs tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Detsamma gäller om en flygplats byggs om, såvida inte ombyggnaden är av mindre betydelse för flygplatsens användning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter får inrättas utan ett sådant tillstånd som avses i första stycket.

**5 §** Ett tillstånd får meddelas endast om flygplatsen är lämplig från allmän synpunkt. Vid prövningen ska hänsyn särskilt tas till flygsäkerheten, relationen till övrig luftfart och andra transportslag, totalförsvaret samt särskilda störningar.

Vid tillståndsprövningen ska 3 och 4 kap., 5 kap. 3 § och 16 kap. 5 § miljöbalken tillämpas.

Ett tillstånd får inte meddelas i strid mot en detaljplan eller områdesbestämmelser. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras.

**6 §** När ett tillstånd meddelas, får villkor föreskrivas för tillståndet. Om tillståndet meddelas av regeringen, får sådana villkor föreskrivas av den myndighet som regeringen bestämmer.

### **Drifttillstånd för flygplatser**

**7 §** En flygplats får inte tas i bruk innan den har godkänts från flygsäkerhetssynpunkt och meddelats ett drifttillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer. Detsamma gäller om en flygplats byggs om, såvida inte ombyggnaden är av mindre betydelse för flygplatsens användning. Ett drifttillstånd ska ges för viss tid. I drifttillståndet ska fastställas de villkor som ska gälla.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om vilka krav som ska vara uppfyllda från flygsäkerhetssynpunkt för att ett område ska få användas som flygplats.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter inte behöver godkännas innan den tas i bruk.

**8 §** Om villkoren åsidosätts i väsentlig grad, ska drifttillståndet återkallas av den myndighet som har meddelat det. Detta gäller också om flygplatsen annars inte uppfyller de krav som gäller för flygplatser. Om det är tillräckligt för att upprätthålla flygsäkerheten, får ett drifttillstånd i stället för att återkallas begränsas till att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar.

Ett drifttillstånd ska återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan om det på sannolika skäl kan antas att drifttillståndet kommer att återkallas slutligt. Om det på sannolika skäl kan antas att tillståndet kommer att begränsas slutligt, får det begränsas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande. Den som driver en flygplats ska anmäla om något inträffar som medför att kraven för godkännande inte längre är uppfyllda. Om det krävs av flygsäkerhetsskäl, ska den som driver flygplatsen se till att anläggningen inte används eller att användningen begränsas.

**9 §** Om en flygplats, som inte behöver godkännas innan den tas i bruk, inte uppfyller föreskrivna flygsäkerhetskrav, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer förbjuda att den används eller ange under vilka förutsättningar den får användas.

### **Övriga tillstånd**

**10 §** Regeringen får föreskriva att det krävs tillstånd för att inrätta och driva även andra anläggningar för luftfarten än flygplatser. Frågor om

tillstånd och om villkoren för detta prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 4

## **Flygtrafiktjänst**

**11 §** Det ska finnas flygtrafiktjänst för att trygga och underlätta luftfarten. Verksamheten ska vara godkänd ur flygsäkerhetssynpunkt av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Ett godkännande kan återkallas av den myndighet som har meddelat det, om föreskrivna krav inte uppfylls.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om flygtrafiktjänsten.

Flygtrafiktjänst i luftrum i anslutning till en flygplats får ombesörjas av den som erhållit sådant uppdrag av innehavaren av flygplatsen. I sådana fall föreskriver regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer omfattningen av detta luftrum. Den som erhållit uppdraget får lämna tillstånd i form av klarering och anvisningar om färdväg till luftfartyg.

## **Tystnadsplikt**

**12 §** Den som har fullgjort uppgifter inom flygtrafiktjänst får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst fått veta om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden.

I det allmännas verksamhet tillämpas bestämmelserna i sekretesslagen (1980:100) i stället för vad som sägs i första stycket.

## **Luftfartsskyddet på flygplatser m.m.**

**13 §** I lagen (2004:1100) om luftfartsskydd och i den lagen åberopade EG-rättsakter finns närmare bestämmelser om luftfartsskyddet på flygplatser m.m.

Om en anläggning eller en verksamhet som används för luftfart inte uppfyller luftfartsskyddets krav, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer förbjuda att anläggningen används eller verksamheten bedrivs eller ange under vilka förutsättningar anläggningen får användas eller verksamheten bedrivs.

## **Ordning och säkerhet m.m.**

**14 §** Utan tillstånd av en flygplatshållare får inte någon beträda en sådan del av ett flygplatsområde för vilken det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde. Motsvarande gäller för andra anläggningar för luftfarten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om tillträde till flygplatser och andra anläggningar för luftfarten och om ordningen där.

En befattningshavare som fullgör ordnings- och säkerhetstjänst vid en flygplats eller en annan anläggning för luftfarten får från flygplatsområdet eller anläggningen avvisa eller avlägsna den som obehörigen uppehåller sig där eller som stör ordningen eller äventyrar flygsäkerheten eller luftfartsskyddet.

### **Utländska luftfartygs tillträde till flygplatser**

**15 §** En flygplats som är öppen för allmänt bruk ska på samma villkor som för svenska luftfartyg i internationell trafik vara öppen för utländska luftfartyg i sådan trafik, om dessa är registrerade i en stat som har träffat överenskommelse med Sverige om denna förmån.

### **Avgifter**

**16 §** Den som driver en flygplats och den som tillhandahåller tjänster för luftfarten får ta ut avgifter för användningen av flygplatsen och tjänsterna. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver enligt vilka allmänna principer sådana avgifter får tas ut.

I den omfattning som följer av 1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter ska Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) meddela föreskrifter om, påföra och driva in undervägsavgifter.

*Alternativ lydelse om den reviderade Eurocontrolkonventionen har trätt i kraft:*

**16 §** Den som driver en flygplats och den som tillhandahåller tjänster för luftfarten får ta ut avgifter för användningen av flygplatsen och tjänsterna. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver enligt vilka allmänna principer sådana avgifter får tas ut.

I den omfattning som följer av bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen ska Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) meddela föreskrifter om, påföra och driva in undervägsavgifter.

### **Flygledare m.m.**

**17 §** Tjänstgöring som flygledare i flygtrafikledningstjänst eller flygtekniker får fullgöras bara av den som har gällande certifikat. Den som vill genomgå utbildning till flygledare ska ha elevtillstånd. I fråga om elevtillstånd och certifikat gäller bestämmelserna i 4 kap. 6 och 8–31 §§. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter angående godtagande i Sverige av utländska elevtillstånd och certifikat.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att andra som fullgör tjänst inom markorganisationen eller annan tjänst av betydelse för flygsäkerheten än som avses i 4 kap. ska ha behörighetsbevis. Beträffande sådana bevis får ställas upp krav på elev-

tillstånd och flygläkarintyg. I fråga om elevtillstånd, behörighetsbevis och flygläkarintyg gäller bestämmelserna i 4 kap. 6 och 8–31 §§. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter angående godtagande i Sverige av utländska behörighetsbevis.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får beträffande arbete som utförs inom vissa angivna organisationer medge undantag från kravet på certifikat.

**18 §** Bestämmelsen i 5 kap. 10 § gäller också flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker samt, i den mån regeringen föreskriver det, annan personal inom markorganisationen med tjänstgöring som är av betydelse för flygsäkerheten.

### **Flyghinder**

**19 §** För att förebygga fara för flygsäkerheten får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter angående uppsättning av märken, belysning och andra anordningar som genom att de exempelvis liknar signaler för luftfarten kan utgöra en sådan fara. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter angående markering av flyghinder.

Föreskrifter enligt första stycket får inte innebära något avsevärt men för markägarna eller dem som har särskild rätt till marken.

Kostnader för markering av flyghinder betalas vid inrättande eller ändring av en flygplats eller tillhörande inflygnings- eller utflygningsprocedurer av den som inrättar eller ändrar flygplatsen eller procedurerna. Vid uppförande av anläggningar som utgör hinder för befintliga flygplatser och tillhörande inflygnings- eller utflygningsprocedurer betalas kostnaderna för markering av den som uppför anläggningen. Vad som sägs i detta stycke gäller inte om annat avtalas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva åtgärder, som kan vidtas när föreskrifter enligt första stycket åsidosätts.

**20 §** Den som för egen räkning utför eller låter utföra byggnadsarbeten ska minst fyra veckor innan arbetena påbörjas göra en anmälan (*flygsäkerhetsanmälan*) till Försvarsmakten om arbetena avser uppförande eller tillbyggnad av en byggnad eller annan anläggning vars sammanlagda höjd kommer att överstiga 50 meter när arbete ska utföras inom sammanhållen bebyggelse eller 20 meter när arbetena ska utföras inom annat område.

En flygsäkerhetsanmälan ska vara skriftlig och den ska kortfattat beskriva projektets art, omfattning och exakta lokalisering.

### **Marktjänster**

**21 §** I lagen (2000:150) om marktjänster finns bestämmelser om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatser som står öppna för kommersiell lufttrafik.

## 7 kap. Tillstånd att bedriva luftfart

### FLYGSÄKERHETSMÄSSIGA TILLSTÅND

#### *Drifttillstånd*

**1 §** För att mot betalning få utföra lufttransporter åt allmänheten krävs ett drifttillstånd.

Ett drifttillstånd ska vara utfärdat i Sverige. Som drifttillstånd enligt detta kapitel får beträffande ett utländskt flygföretag som är hemma-hörande i ett annat land som är medlem i Internationella civila luftfarts-organisationen (ICAO) godtas ett drifttillstånd eller en likvärdig handling som har utfärdats av det landet i enlighet med ICAO:s normer.

Om det finns särskilda skäl, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge luftfart som avses i första stycket även för den som saknar ett drifttillstånd eller en likvärdig handling eller har ett drifttillstånd eller en likvärdig handling som har utfärdats i ett land som inte är medlem i ICAO. Sådant medgivande får när drifttillstånd eller en likvärdig handling saknas avse endast enstaka flygningar.

**2 §** Ett drifttillstånd får beviljas endast om det visas att sökanden har sådan kompetens och organisation samt att förutsättningarna i övrigt är sådana att verksamheten kan bedrivas på ett från flygsäkerhetssynpunkt betryggande sätt.

**3 §** Ett drifttillstånd får ges endast till

1. svenska staten,
2. svenska kommuner eller svenska landsting,
3. medborgare i ett land inom Europeiska unionen (EU-stat) som har sitt hemvist i Sverige eller dödsbo efter en sådan person,
4. svenska handelsbolag som endast har bolagsmän som är medborgare i en EU-stat,
5. svenska föreningar, samfund eller stiftelser, som i styrelsen endast har ledamöter som är medborgare i en EU-stat,
6. svenska aktiebolag om majoriteten av kapitalvärdet och röstvärdet ägs av medborgare i en EU-stat eller av någon som kan få tillstånd enligt denna paragraf,
7. europeiska ekonomiska intressegrupperingar som har sitt säte i Sverige.

Om ägaren till ett aktiebolag som ansöker om tillstånd enligt denna paragraf är ett annat aktiebolag, ska vad som sägs i första stycket 6 också gälla det bolaget.

Ett tillstånd förfaller, om kraven i första och andra styckena inte längre är uppfyllda och rättelse inte sker inom den tid som bestäms av den myndighet som har meddelat tillståndet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag från denna paragraf, om det finns särskilda skäl.

**4 §** Ett drifttillstånd utfärdas att gälla för viss typ av luftfart och för vissa luftfartyg. Ett drifttillstånd ska ges för viss tid. I drifttillståndet ska fastställas de villkor som ska gälla.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om drifttillstånd.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 4

Frågor om drifttillstånd prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

**5 §** Om en tillståndshavare i väsentlig grad åsidosätter föreskrifterna för verksamheten, ska drifttillståndet återkallas av den myndighet som har meddelat det. Tillståndet kan också återkallas, om det måste antas att innehavaren inte kan upprätthålla verksamheten. Om det är tillräckligt för att upprätthålla flygsäkerheten, får ett drifttillstånd, i stället för att återkallas, begränsas till att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar.

Ett drifttillstånd ska återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan, om det på sannolika skäl kan antas att drifttillståndet kommer att återkallas slutligt. Om det på sannolika skäl kan antas att tillståndet kommer att begränsas slutligt, får det begränsas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande.

Den som har ett drifttillstånd ska anmäla om något inträffar som medför att kraven för utfärdande av drifttillstånd inte längre är uppfyllda.

#### *Bruksflygtillstånd*

**6 §** För att få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg, såsom lyft, bogsering, inspektioner och övervakning, krävs ett bruksflygtillstånd.

Vad som föreskrivs i 1 § andra och tredje styckena och 2–5 §§ har motsvarande tillämpning beträffande bruksflygtillstånd. Om regeringen bestämmer det, får den myndighet som prövar frågor om bruksflygtillstånd uppdra åt annan att göra prövningen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag från kravet på bruksflygtillstånd om verksamheten inte är av större omfattning eller i övrigt äger rum under särskilda omständigheter.

#### *Tillstånd att bedriva utbildning*

**7 §** För att få bedriva flygutbildning här i landet krävs ett utbildningstillstånd.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva undantag från kravet på tillstånd enligt första stycket när det är fråga om utbildning för privat flygning. Om en flygutbildning som har undantagits från tillståndskravet inte uppfyller föreskrivna flygsäkerhetskrav, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer förbjuda att utbildningen bedrivs.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att det krävs tillstånd för att här i landet bedriva utbildning av flygledare.

Vad som föreskrivs i 2, 4 och 5 §§ har motsvarande tillämpning beträffande tillstånd som föreskrivs i denna paragraf.

*Trafiktillstånd*

**8 §** För att mot betalning få utföra lufttransporter åt allmänheten eller för att mot betalning få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg krävs ett trafiktillstånd.

Den som har ett drifttillstånd som är utfärdat i Sverige behöver dock inte något trafiktillstånd för att få utföra inrikes lufttransporter och den som har ett bruksflygtillstånd som är utfärdat i Sverige behöver inte något trafiktillstånd för att få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får dock föreskriva att det krävs ett trafiktillstånd även i dessa fall.

Om regeringen genom ett avtal med annat land eller internationell organisation medgivit trafikrättigheter för luftfart inom svenskt område, får regeringen göra undantag från kravet på trafiktillstånd enligt första stycket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om trafiktillstånd och om utövande av trafikrättigheter utan att trafiktillstånd krävs enligt tredje stycket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att annan luftfart än luftfart i regelbunden trafik får utövas utan trafiktillstånd, om det är lämpligt med hänsyn till luftfartens art eller omfattning.

*Meddelande och återkallande av trafiktillstånd*

**9 §** Trafiktillstånd meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

När trafiktillstånd meddelas, får villkor föreskrivas för tillståndet. Om tillståndet meddelas av regeringen, får sådana villkor föreskrivas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Ett trafiktillstånd eller trafikrättigheter enligt 8 § tredje stycket får återkallas helt eller för viss tid eller begränsas, om tillståndshavaren eller utövaren av trafikrättigheten inte iakttar de för verksamheten gällande föreskrifterna eller villkoren eller det i övrigt föreligger särskilda skäl härför.

**ÖVRIGA TILLSTÅND***Tillstånd till inhyrning och uthyrning av luftfartyg*

**10 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten eller annars till luftfarten inom svenskt område, föreskriva att det krävs tillstånd för att hyra in eller hyra ut ett luftfartyg.

Vad som föreskrivs i 2, 4 och 5 §§ har motsvarande tillämpning beträffande tillstånd som föreskrivs i denna paragraf.



### Trafikregler m.m.

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar trafikregler för luftfart samt föreskrifter om vad som i övrigt ska iakttas vid luftfart för att olyckor och olägenheter ska undvikas.

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om flygvägar som luftfartyg ska följa inom svenskt område samt begränsningar i användningen av luftrum i anslutning till sådana flygvägar. Vidare får meddelas föreskrifter om flygningar över landets gränser.

### Skyldighet att landa

3 § När det krävs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, får ett luftfartyg uppmanas att landa. Fartyget ska då landa på den plats som anvisas. Om ingen anvisning lämnas, ska landningen ske på närmaste flygplats inom landet som är lämplig.

Ett luftfartyg, som utan föreskrivet tillstånd kommer in i ett sådant område som avses i 1 kap. 9 §, ska omedelbart lämna området. Det inträffade ska snarast anmälas till flygtrafikledningsenhet. Om ingen annan anvisning lämnas, ska fartyget snarast möjligt landa enligt vad som sägs i första stycket.

Om ett luftfartyg bryter mot bestämmelserna i första eller andra stycket, får den fortsatta färden hindras.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver vem som får besluta om åtgärder enligt denna paragraf och får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som avses i paragrafen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att enskild får besluta om åtgärder enligt denna paragraf.

### Transport av visst gods

4 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får av hänsyn till flygsäkerheten eller luftfartsskyddet förbjuda transport med luftfartyg av visst gods eller föreskriva villkor för sådan transport.

Bestämmelser som rör transport av krigsmateriel finns i lagen (1992:1300) om krigsmateriel.

Bestämmelser om transport med luftfartyg av farligt gods finns i lagen (2006:263) om transport av farligt gods.

### Luftfartygshandlingar

5 § I den mån annat inte särskilt föreskrivs i denna lag, meddelar regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskrifter om luftfartygshandlingar.

6 § Om någon för att kunna ta till vara sin rätt behöver ta del av innehållet i en luftfartygshandling, ska han få det.

I det allmännas verksamhet gäller i stället bestämmelserna i tryckfrihetsförordningen och sekretesslagen (1980:100).

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 4

**7 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om skyldighet för dem som tjänstgör ombord på luftfartyg att medföra flygcertifikat och andra handlingar.

## **9 kap. Ansvaret för skador genom luftfart**

**1 §** Bestämmelser om ansvaret för skador, som genom luftfart tillfogas personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget, finns i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

**2 §** Om skyldighet för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer att ha försäkring för sådant ansvar som avses i 1 § finns bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer<sup>2</sup>.

**3 §** Om regeringen föreskriver det, ska det även i andra fall än som följer av 2 § finnas försäkring för ansvar enligt 1 §. Försäkringen kan ersättas av någon motsvarande säkerhet som regeringen bestämmer.

**4 §** Luftfartsstyrelsen ska utöva tillsyn över att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 785/2004 i fråga om försäkring för sådant ansvar som avses i 1 §.

Ett sådant bevis som avses i artikel 5.1 i förordningen ska ges in till Luftfartsstyrelsen.

**5 §** Luftfartsstyrelsen får i fråga om sådana flygningar över svenskt område och sådana mellanlandningar som avses i artikel 8.2 i förordning (EG) nr 785/2004 kräva bevis om giltig försäkring.

**6 §** Om någon som tjänstgör på luftfartyg är ersättningsskyldig för skada genom luftfart som har uppkommit genom hans 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).

<sup>2</sup> EUT L 138, 30.4.2004, s. 1 (Celex 32004R0785).

### **Flygräddningstjänst**

**1 §** Bestämmelser om flygräddningstjänst finns också i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

Ett luftfartygs ägare eller brukare och de som tjänstgör på luftfartyg eller vid flygplatser eller andra anläggningar för luftfarten är skyldiga att delta i flygräddningstjänsten. Regeringen meddelar bestämmelser om ersättning av allmänna medel för deltagandet. I fråga om ersättning vid personskador gäller lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd och lagen (1977:266) om statlig ersättning vid ideell skada m.m.

### **Bärgning**

**2 §** Den som bärgar ett luftfartyg som har förolyckats eller befinner sig i nöd och alla som medverkar vid bärgningen har rätt till bärgarlön. Detsamma gäller vid bärgning av gods ombord på ett sådant fartyg eller av något som hör till fartyget eller godset. I fråga om bärgarlönen tillämpas bestämmelserna i 16 kap. 3 § tredje och fjärde styckena, 5 § första stycket andra och tredje meningarna, 6 § och 10 § tredje stycket sjölagen (1994:1009). Den som i en sådan nödsituation räddar människor från 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 ska också ersättas, om kostnaderna har varit nödvändiga.

Den som deltar i en bärgning trots ett uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, ägare eller, om fartyget inte används av ägaren, den som brukar det i ägarens ställe har inte rätt till bärgarlön. Detsamma gäller i fråga om ersättning för kostnader för bevarande av fartyg och gods.

Bestämmelserna om bärgning i denna paragraf tillämpas inte på sådan bärgning som avses i 16 kap. 1 § 1 sjölagen.

**3 §** Den som har en fordran på bärgarlön eller ersättning för kostnader enligt 2 § har luftpanträtt i fartyget eller godset med förmånsrätt enligt 4 § 1 förmånsrättslagen (1970:979), om bärgarlönen eller ersättningen avser åtgärder som har avslutats i Sverige.

En yngre fordran har företräde framför en äldre. Fordringar som har uppkommit på grund av samma händelse har lika rätt till betalning.

För att ett luftfartyg ska få lämna den plats, där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades, eller ägaren ska ta godset i besittning, krävs att borgenärerna medger det. Detta gäller dock inte, om borgenärerna har fått betalt för sina fordringar eller säkerhet har ställts.

**4 §** Luftpanträtt omfattar inte ersättning som på grund av försäkring eller av någon annan anledning utgår för skada på luftfartyg eller gods.

**5 §** Säljs luftfartyget eller godset exekutivt, upphör luftpanträtten sedan försäljningen har vunnit laga kraft och köpeskillingen erlagts. Borge-

närerna 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 bevarandet av fartyget avslutades. Detta gäller dock inte, om borgenärens anspråk på panträtt inom samma tid har anmälts till inskrivningsmyndigheten för anteckning i inskrivningsregistret för luftfartyg och dessutom överenskommelse har träffats om panträttens belopp eller talan om panträtten har väckts i laga ordning.

Bestämmelserna i första stycket gäller också om fartyget är registrerat i ett annat land som har biträtt Genèvekonventionen. Borgenärens anspråk på panträtt ska i sådant fall anmälas hos den myndighet som för inskrivningsboken för fartyget.

Om fartyget inte är registrerat eller om det är registrerat i ett annat land än som anges i andra stycket, upphör luftpanträtten efter ett år från den dag åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av 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 och tillbud**

**7 §** Om undersökning från säkerhetssynpunkt av luftfartsolyckor och tillbud till sådana olyckor finns bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

## **Rapportering av händelser m.m.**

**8 §** I syfte att förbättra flygsäkerheten ska händelser inom civil luftfart rapporteras till behörig myndighet.

Med händelse inom civil luftfart avses i denna lag driftsavbrott, defekt, fel eller annan onormal omständighet som har inverkat eller kan inverka på flygsäkerheten, när händelsen inte lett till sådana luftfartsolyckor eller tillbud som avses i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

**9 §** Regeringen får meddela föreskrifter om vilka personer inom civil luftfart som ska vara skyldiga att rapportera händelser enligt 8 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om rapportering av händelser.

**10 §** En arbetsgivare får inte utsätta en arbetstagare för repressalier på grund av att arbetstagaren har rapporterat en händelse enligt denna lag.

Om en arbetstagare utsätts för repressalier ska arbetsgivaren betala skadestånd till arbetstagaren för den förlust som uppkommer och för den kränkning som repressalierna innebär.

## **11 kap. Särskilda bestämmelser**

### **Avgångsförbud m.m.**

**1 §** Luftfartsstyrelsen eller den som styrelsen utser får förbjuda en flygning och hindra ett luftfartyg från att avgå om det, när flygningen ska påbörjas, kan antas att luftfartyget inte uppfyller de villkor som anges i denna lag eller som har fastställts med stöd av lagen. Detsamma gäller när annars för flygningen fastställda villkor inte är uppfyllda. Om någon annan än Luftfartsstyrelsen har meddelat beslutet, ska beslutet genast anmälas till Luftfartsstyrelsen och prövas av denna.

**2 §** Innehavaren av en flygplats får hindra ett luftfartyg från att avgå om avgifter för användningen av flygplatsen och tjänsterna för luftfarten, som avser fartygets senaste ankomst, uppehåll och avgång, inte har betalats och säkerhet inte har ställts.

**3 §** I lagen (1939:6) om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg finns bestämmelser om att kvarstad inte får läggas på vissa luftfartyg.

### **Avgifter och andra ersättningar för förrättningar**

**4 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter och andra ersättningar för förrättningar och tillstånd enligt denna lag och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen samt enligt EG-förordningar på den civila luftfartens område. Beslut angående kostnad som är förfallen till betalning får verkställas enligt utsökningsbalken.

### **Radioanläggningar**

**5 §** I lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation finns särskilda bestämmelser om användning av radioanläggningar ombord på luftfartyg och inom markorganisationen.

## **12 kap. Tillsyn, överklagande m.m.**

### **Tillsyn**

**1 §** Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att bestämmelserna i 1–8, 10 och 11 kap. och de föreskrifter som meddelats med stöd av dessa bestämmelser följs.

Om regeringen föreskriver det, får myndighet som avses i första stycket anlita annan vid tillsynen.

I den utsträckning det behövs för tillsyn enligt första stycket ska där avsedd myndighet och annan som myndigheten anlitar för tillsynen ges omedelbart tillträde till luftfartyg, flygplatser, anläggningar, lokaler och andra objekt. Denna rätt omfattar inte bostäder.

Tillsynsåtgärder får vidtas stickprovsvis om det sker på ett icke-diskriminerande sätt.

**2 §** Luftfartsstyrelsen utövar tillsyn över att den som har skyldigheter enligt artiklarna 5–11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet<sup>3</sup> följer dessa bestämmelser.

Luftfartsstyrelsen får meddela de förelägganden som behövs för att bestämmelserna ska följas.

**3 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att den som står under tillsyn enligt denna lag ska lämna de uppgifter som tillsynsmyndigheten behöver för att kunna utöva tillsyn.

## Överklagande

**4 §** Luftfartsstyrelsens beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen överklagas i frågor som rör trafik-tillstånd hos regeringen.

Luftfartsverkets och Luftfartsstyrelsens övriga beslut vid myndighets-utövning mot enskild enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Beslut som avses i denna paragraf gäller omedelbart, om inte annat förordnas.

**5 §** Luftfartsstyrelsens beslut om tillstånd att inrätta och driva flyg-platser får överklagas av en sådan ideell förening som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken.

## Allmänt bemyndigande

**6 §** I den mån det behövs får regeringen eller den myndighet som 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.

## Krig eller krigsfara

**7 §** 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.

<sup>3</sup> EUT L 204, 26.7.2006, s. 1 (Celex 32006R1107).

Detsamma gäller, om det råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller av krigsfara som Sverige har befunnit sig i.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 4

Om regeringen i andra fall än då Sverige är i krig har meddelat föreskrifter enligt denna paragraf, ska föreskrifterna underställas riksdagens prövning inom en månad efter utfärdandet. Om någon sådan underställning inte sker eller om föreskrifterna inte godkänns av riksdagen inom två månader från underställningen, upphör föreskrifterna att gälla.

### **Definitioner av konventioner**

**8 §** 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, och

med *Genèvekonventionen* den konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg som avslutades i Genève den 19 juni 1948.

## **13 kap. Ansvarsbestämmelser m.m.**

### **Ansvarsbestämmelser**

**1 §** Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet manövrerar ett luftfartyg på ett så vårdslöst sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara döms för *vårdslöshet i flygtrafik* till böter eller till fängelse i högst två år.

**2 §** Den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter tjänstgöringen uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms för *flygfylleri* till böter eller fängelse i högst sex månader. Detsamma gäller den som utövar tjänst som anges i 6 kap. 18 §.

För flygfylleri enligt första stycket döms också den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller som utövar tjänst som anges i 6 kap. 18 § efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter tjänstgöringen finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

För flygfylleri enligt första stycket döms också den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller som utövar tjänst som anges i 6 kap. 18 § och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte på ett betryggande sätt kan fullgöra sina uppgifter.

**3 §** Är ett brott som avses i 2 § att anse som grovt döms för *grovt flygfylleri* till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om gärningsmannen

1. har haft en alkoholkoncentration som uppgår till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller
3. fullgjort sin uppgift på ett sätt som inneburit påtaglig fara för flygsäkerheten.

**4 §** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som uppsåtligen

1. bryter mot 1 kap. 7 § första stycket eller mot förbud som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 7 § fjärde stycket,
2. bryter mot 1 kap. 8 § första stycket eller mot villkor som har meddelats enligt 1 kap. 8 § andra stycket,
3. bryter mot förbud eller föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 9 §,
4. lämnar oriktiga uppgifter vid ansökan eller anmälan enligt 2 kap.,
5. framför luftfartyg som inte är märkt enligt 2 kap. 13 § eller enligt föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd därav,
6. bryter mot 3 kap. 1 § första stycket första meningen,
7. tillverkar luftfartyg samt tillverkar tillbehör eller reservdelar till dem, utför underhålls-, reparations- och ändringsarbeten på fartyg, tillbehör och reservdelar utan föreskrivet tillstånd,
8. bryter mot 4 kap. 1–5 §§ eller mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd därav,
9. vid tjänstgöring ombord på luftfartyg underlåter att följa befälhavarens order,
10. bryter mot 5 kap. 8 §,
11. tjänstgör ombord på ett luftfartyg men som på grund av sjukdom, uttrötning eller av andra sådana skäl inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt,
12. landar med ett luftfartyg inom ett område där regeringen har meddelat landningsförbud med stöd av 6 kap. 2 §,
13. bryter mot 6 kap. 4 eller 7 §,
14. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 10 §,
15. bryter mot 6 kap. 14 § första stycket,
16. bryter mot 6 kap. 17 § första stycket,
17. utövar luftfart utan föreskrivet tillstånd enligt 7 kap. 1, 6, 7 § första stycket eller 8 § första stycket,
18. utövar luftfart utan tillstånd som regeringen har föreskrivit med stöd av 7 kap. 8 § andra stycket eller 10 §,
19. vid utövande av luftfart åsidosätter de villkor som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 § första stycket, 6 § andra stycket, 7 § fjärde stycket eller 9 § andra stycket,
20. underlåter att landa enligt vad som sägs i 8 kap. 3 §,
21. använder ett luftfartyg vid luftfart utan föreskriven försäkring eller säkerhet enligt 9 kap. 3 §.

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms även den som av oaktsamhet begår gärning som avses i första stycket 1–8 och 10–21.

**5 §** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet



1) bryter mot rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag<sup>4</sup> genom att

- utföra lufttransport utan erforderlig operativ licens,
- inte uppfylla kravet på försäkring i artikel 7 i förordningen,
- inte inhämta ett förhandsgodkännande enligt artikel 10 i förordningen.

2) bryter mot rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen<sup>5</sup> genom att

- utföra lufttransport på en flyglinje för vilken gäller allmän trafikplikt och annan meddelats trafikillstånd med ensamrätt enligt artikel 4 i förordningen,
- utövar lufttrafik i strid mot förbud som meddelats med stöd av artikel 6 i förordningen,
- utövar lufttrafik i strid mot föreskrifter eller villkor som meddelats i enlighet med artikel 8 och 9 i förordningen.

3) bryter mot rådets förordning (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik<sup>6</sup> genom att inte följa ett beslut som fattats med stöd av artikel 6 i förordningen.

## 6 § Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. bryter mot 3 kap. 4 §,
2. 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,
3. bryter mot 5 kap. 2 §,
4. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 17 § andra stycket första meningen,
5. bedriver utbildning av flygledare utan föreskrivet tillstånd enligt 7 kap. 7 § tredje stycket,
6. inte lämnar myndighet tillträde i enlighet med 12 kap. 1 § tredje stycket.

Till böter döms också den som i andra fall än som anges i 1–4 §§ uppsåtligen försummar någon skyldighet enligt 1–6 eller 8 kap.

7 § Om en gärning har skett av ringa oaktsamhet, ska den inte föranleda ansvar enligt denna lag.

8 § Bestämmelser om ansvar för den som bryter mot tystnadsplikten i 6 kap. 12 § första stycket finns i 20 kap. 3 § brottsbalken.

9 § För gärning som är belagd med straff enligt brottsbalken ska inte dömas till ansvar enligt denna lag.

<sup>4</sup> EGT L 240, 24.8.1992, s. 1 (Celex 31992R2407).

<sup>5</sup> EGT L 240, 24.8.1992, s. 8 (Celex 31992R2408).

<sup>6</sup> EGT L 240, 24.8.1992, s. 15 (Celex 31992R2409).

## Förverkande

**10 §** Om ägaren eller någon som är i ägarens ställe uppsåtligen begår eller medverkar till en sådan gärning som anges i 4 § första stycket 1, 2 eller 3, kan luftfartyget förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga brott eller om det i övrigt finns särskilda skäl. Detta gäller dock inte, om förverkande är uppenbart oskäligt. Om fartyget inte finns i behåll, kan värdet förklaras förverkat.

Första stycket gäller inte mot den som i god tro har förvärvat luftfartyget eller någon särskild rätt till det.

## Vite

**11 §** Ett föreläggande eller ett förbud som myndighet meddelar enligt denna lag, eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag, får förenas med vite.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008. Genom lagen upphävs luftfartslagen (1957:297).

2. Certifikat, tillstånd och godkännanden som har meddelats enligt luftfartslagen (1957:297) och med stöd av den meddelade föreskrifter, ska fortsätta att gälla enligt sitt innehåll. Frågor om förnyelse av ett äldre certifikat, tillstånd eller godkännande ska dock prövas enligt den nya lagen, liksom återkallelse av ett certifikat, tillstånd eller godkännande eller vägran att godkänna ett tillstånd om den händelse som ligger till grund för ingripandet har ägt rum sedan lagen har trätt i kraft.

Härigenom föreskrivs beträffande brottsbalken  
dels att 2 kap. 3 och 5 §§ och 13 kap. 5 a och 5 b §§ ska ha följande lydelse,  
dels att det ska införas två nya paragrafer, 13 kap. 5 c och 5 d §§, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**2 kap.**  
**3 §<sup>1</sup>**

För brott som begåtts utom riket döms även i annat fall än som avses i 2 § efter svensk lag och vid svensk domstol,

1. om brottet förövats på svenskt fartyg eller luftfartyg, eller om det begåtts i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen på sådant fartyg,

1. om brottet förövats på svenskt fartyg eller luftfartyg *eller annat luftfartyg som används av någon som har ett svenskt drifttillstånd*, eller om det begåtts i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen på sådant fartyg,

2. om brottet begåtts av någon som tillhör Försvarsmakten på ett område där en avdelning av Försvarsmakten befann sig eller om det begåtts av någon annan på ett sådant område och avdelningen befann sig där för annat ändamål än övning,

3. om brottet begåtts vid tjänstgöring utom riket av någon som är anställd i utlandsstyrkan inom Försvarsmakten eller som tillhör Polisens utlandsstyrka,

3 a. om brottet har begåtts i tjänsten utom riket av en polisman, tulltjänsteman eller tjänsteman vid Kustbevakningen, som utför gränsöverskridande arbetsuppgifter enligt en internationell överenskommelse som Sverige har tillträtt,

4. om brottet förövats mot Sverige, svensk kommun eller annan menighet eller svensk allmän inrättning,

5. om brottet begåtts inom område som ej tillhör någon stat och förövats mot svensk medborgare, svensk sammanslutning eller enskild inrättning eller mot utlänning med hemvist i Sverige,

6. om brottet är kapning, sjö- eller luftfartssabotage, flygplatsabotage, penningförfalskning, försök till sådana brott, folkrättsbrott, olovlig befattning med kemiska vapen, olovlig befattning med minor, osann eller ovarsam utsaga inför en internationell domstol, terroristbrott enligt 2 § lagen (2003:148) om straff för terroristbrott eller försök till sådant brott samt brott som avses i 5 § samma lag, eller

7. om det lindrigaste straff som i svensk lag är stadgat för brottet är fängelse i fyra år eller däröver.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2003:149.

**5 §<sup>2</sup>**

Åtal för brott, som inom riket begåtts *å* utländskt *fartyg eller* luftfartyg av utlänning som var befälhavare eller tillhörde besättningen *å* fartyget eller *eljest medföljde detsamma* mot sådan utlänning eller mot utländskt intresse, *må ej* väckas utan att förordnande därom meddelas av regeringen eller den regeringen bemyndigat därtill.

Åtal för brott, som inom riket begåtts *på* utländskt luftfartyg *som brukas av någon som inte har ett svenskt drifttillstånd, eller utländskt fartyg* av utlänning som var befälhavare eller tillhörde besättningen *på* fartyget eller *annars följde med det* mot sådan utlänning eller mot utländskt intresse, *får inte* väckas utan att förordnande därom meddelas av regeringen eller den regeringen bemyndigat därtill.

Åtal för brott, som förövats utom riket, får väckas endast efter förordnande enligt första stycket. Åtal får dock väckas utan ett sådant förordnande, om brottet är osann eller ovarsam utsaga inför en internationell domstol eller om brottet begåtts

1. *å* svenskt fartyg eller luftfartyg eller i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen *å* sådant fartyg,

1. *på ett* svenskt fartyg eller luftfartyg *eller ett luftfartyg som brukas av någon som har ett svenskt drifttillstånd* eller i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen *på ett* sådant fartyg,

2. av någon som tillhör Försvarsmakten på ett område där en avdelning av Försvarsmakten befann sig,

3. vid tjänstgöring utom riket av någon som är anställd i utlandsstyrkan inom Försvarsmakten eller som tillhör Polisens utlandsstyrka,

4. i tjänsten utom riket av en polisman, tulltjänsteman eller tjänsteman vid Kustbevakningen som utför gränsöverskridande arbetsuppgifter enligt en internationell överenskommelse som Sverige har tillträtt,

5. i Danmark, Finland, Island eller Norge eller på fartyg eller luftfartyg i reguljär trafik mellan orter belägna i Sverige eller någon av nämnda stater, eller

6. av svensk, dansk, finsk, isländsk eller norsk medborgare mot svenskt intresse.

**13 kap.**

**5 a §<sup>3</sup>**

Den som genom olaga tvång bemäktigar sig eller ingriper i manövreringen av

1. ett luftfartyg,

2. ett fartyg, som används i civil yrkesmässig sjöfart för befordran av gods eller passagerare, bogsering, bärgning, fiske eller annan fångst, eller

3. en buss, en tung lastbil eller ett maskindrivet spårfordon på järnväg, spårväg eller tunnelbana, som används i förvärvsverksamhet för

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2000:345 (jfr 2000:646).

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2003:149.

befordran av gods eller passagerare, döms för *kapning* till fängelse i högst fyra år. Detsamma gäller den som genom olaga tvång bemäktigar sig en plattform i havet som är avsedd för verksamhet för utforskning eller utvinning av naturtillgångar eller för något annat ekonomiskt ändamål.

Den som i annat fall

1. förstör eller allvarligt skadar ett sådant fartyg eller en sådan plattform som anges i första stycket eller ett luftfartyg i trafik, eller

2. vidtar en åtgärd som är ägnad att framkalla fara för säkerheten för ett sådant fartyg eller en sådan plattform som anges i första stycket eller för ett luftfartygs säkerhet under flygning

döms för *sjö- eller luftfartssabotage* till fängelse i högst fyra år.

*Är brott som i första eller andra stycket sägs att anse som grovt, dömes till fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid. Vid bedömande huruvida brottet är grovt skall särskilt beaktas, om därigenom framkallats fara för flera människoliv eller om gärningen eljest varit av särskilt farlig art.*

#### **5 b §**

*Är brott som i 5 a § andra stycket 2 sägs och som avser ett luftfartyg mindre allvarligt döms för hot mot luftfartygs säkerhet till böter eller fängelse i högst sex månader.*

#### **5 c §**

*Är brott som i 5 a § sägs att anse som grovt, döms till fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid. Vid bedömande av om brottet är grovt ska särskilt beaktas, om därigenom framkallats fara för flera människoliv eller om gärningen annars varit av särskilt farlig art.*

Den som

1. använder allvarligt våld eller hot om sådant våld mot någon som befinner sig på en flygplats som är öppen för internationell trafik,

2. förstör eller allvarligt skadar en anordning, som hör till en sådan flygplats eller som används för flygplatsens trafik, eller ett luftfartyg, som inte är i trafik men är uppställt på flygplatsen, eller

3. med användande av våld eller hot om våld omintetgör verksamhet som bedrivs på en sådan flygplats,

döms, om gärningen är ägnad att framkalla fara för flygplatsens funktion eller för säkerheten vid denna, för *flygplatssabotage* till fängelse i högst fyra år.

Är brottet att anse som grovt, döms till fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid. Vid bedömning av om brottet är grovt *skall* särskilt beaktas, om därigenom framkallats fara för flera människoliv eller om gärningen annars varit av särskilt farlig art.

Är brottet att anse som grovt, döms till fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid. Vid bedömning av om brottet är grovt *ska* särskilt beaktas, om därigenom framkallats fara för flera människoliv eller om gärningen annars varit av särskilt farlig art.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1990:416.

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 7 § miljöbalken ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.**  
**7 §<sup>1</sup>**

I fråga om renhållning inom vissa vägområden och angränsande områden gäller 26 § väglagen (1971:948).

I fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart och luftfartygs miljövårdighet gäller 1 kap. 2 a § och 3 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297).

I fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart och luftfartygs miljövårdighet gäller 1 kap. 8 § och 3 kap. 1 § luftfartslagen (2008:000).

I fråga om framdragande och begagnande av rörledning gäller i vissa fall 23 § lagen (1978:160) om vissa rörledningar. I fråga om byggande av naturgasledning gäller 2 kap. 4 § naturgaslagen (2005:403).

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2007:218.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

1 §<sup>1</sup>

Alkoholhaltiga drycker eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:1009) *skall* förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma *skall* gälla om sådana drycker eller medel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om medlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Spritdrycker, vin eller starköl, som påträffas hos den som förtär eller förvarar sådana drycker i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift *skall*, oavsett vem dryckerna tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma *skall* gälla alkoholdrycker som påträffas hos den som förtär sådana drycker i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen.

Vad som sagts i tredje stycket gäller också i fråga om sådana drycker som avses där och som påträffas hos någon som vid tillfället var i sällskap med den som bröt mot bestämmelsen, om det är sannolikt att dryckerna var avsedda även för den senare.

Alkoholhaltiga drycker eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 2 *eller* 3 § luftfartslagen (2008:000) eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:1009) *ska* förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma *ska* gälla om sådana drycker eller medel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om medlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Spritdrycker, vin eller starköl, som påträffas hos den som förtär eller förvarar sådana drycker i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift *ska*, oavsett vem dryckerna tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma *ska* gälla alkoholdrycker som påträffas hos den som förtär sådana drycker i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:521.



Härigenom föreskrivs att 15 § atomansvarighetslagen (1968:45) att ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**15 §<sup>1</sup>**

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage eller luftfartslagen (1957:297) eller räddningstjänstlagen (1986:1102) eller internationellt fördrag eller lagstiftning i främmande stat inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt denna lag. Avser ersättningen skada som omfattas av ett med stöd av 3 § tredje stycket meddelat förordnande, äger den ersättningskyldige återkräva ersättningen av den anläggningsinnehavare som skulle ha svarat för skadan, om förordnandet ej meddelats.

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage<sup>2</sup> eller luftfartslagen (2008:000) eller räddningstjänstlagen (1986:1102) eller internationellt fördrag eller lagstiftning i främmande stat inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt denna lag. Avser ersättningen skada som omfattas av ett med stöd av 3 § tredje stycket meddelat förordnande, äger den ersättningskyldige återkräva ersättningen av den anläggningsinnehavare som skulle ha svarat för skadan, om förordnandet ej meddelats.

Har någon som har sitt huvudkontor i Sverige eller i annan konventionsstat eller någon som är anställd hos sådan person nödgats utge ersättning för atomskada, för vilken den skadelidande på grund av bestämmelserna i 3 § icke är berättigad till ersättning enligt denna lag, äger han återkräva skadeståndet av den anläggningsinnehavare som med bortseende från nämnda bestämmelser skulle ha svarat för skadan. Därvid äger första stycket första punkten motsvarande tillämpning. Har skadan uppkommit under transport av atomsubstans till mottagare i annan stat än konventionsstat, gäller dock den avsändande anläggningsinnehavarens ansvarighet ej längre än till dess substansen lossats från det transportmedel varmed det anlände till den staten. Har skadan uppkommit under transport av atomsubstans från avsändare i sådan stat, inträder den mottagande anläggningsinnehavarens ansvarighet icke förrän substansen lastats på det transportmedel varmed det sändes från den främmande staten.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2002:1131.

<sup>2</sup> EGT L 140, 30.5.2002, s. 2 (Celex 32002R0889).

Återkravs rätt enligt första eller andra stycket tillkommer icke den som själv svarar för skadan enligt 20 §.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 4

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

Härigenom föreskrivs att lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning<sup>1</sup> ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Skydd som avses i 17 kap. 5 § brottsbalken *skall* tillkomma

1. befattningshavare som handhar säkerhets- eller ordningstjänst vid kanal- eller slussverk eller järnvägsanläggning eller *allmän flygplats eller godkänd enskild* flygplats;

2. den som för försvaret fullgör bevaknings- eller ordningsuppgift och därvid bär uniform eller märke som tydligt utvisar denna uppgift.

3. trafiktjänsteman för vilken bestämmelserna i 4 kap. ordningslagen (1993:1617) gäller enligt vad som sägs i 2 § nämnda kapitel.

Skydd som avses i 17 kap. 5 § brottsbalken *ska* tillkomma

1. befattningshavare som handhar säkerhets- eller ordningstjänst vid kanal- eller slussverk eller järnvägsanläggning eller flygplats;

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1993:1623.

Härigenom föreskrivs att 1 och 2 §§ lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov tas av polisman. Provtagningen *skall* ske på ett sätt som inte utsätter den på vilken provet tas för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, *skall* provet tas i täckt fordon eller inomhus i avskilt rum.

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på förare av motordrivet fordon *samt* på förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. Prov enligt denna paragraf får dock inte tas på förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

**1 §<sup>1</sup>**

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2008:000) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov tas av polisman. Provtagningen *ska* ske på ett sätt som inte utsätter den på vilken provet tas för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, *ska* provet tas i täckt fordon eller inomhus i avskilt rum.

**2 §<sup>2</sup>**

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på förare av motordrivet fordon *och* på förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg *samt den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller som utövar tjänst som avses i 6 kap. 18 § luftfartslagen (2008:000)*. Prov enligt denna paragraf får dock inte tas på förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:522.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1993:1465.

Bestämmelserna i 1 § andra stycket *skall* tillämpas vid provtagning enligt denna paragraf. Dessutom skall iakttagas att prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där *föraren* kontrolleras eller ett polis-ingripande mot *föraren* sker. För proven får endast användas instrument som kan brukas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger visst gränsvärde.

Om den undersökte begär det *skall* protokoll föras vid provtagningen och bevis om utförd åtgärd utfärdas.

Bestämmelserna i 1 § andra stycket *ska* tillämpas vid provtagning enligt denna paragraf. Dessutom *ska* iakttagas att prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där *personen* kontrolleras eller ett polis-ingripande mot *personen* sker. För proven får endast användas instrument som kan brukas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger visst gränsvärde.

Om den undersökte begär det *ska* protokoll föras vid provtagningen och bevis om utförd åtgärd utfärdas.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 §<sup>1</sup>**

Denna lag gäller ersättning av staten vid personskada och tillämpas på

1. den som tjänstgör enligt lagen (1994:1809) om totalförsvarsplikt eller inställer sig till mönstring, eller annan uttagning enligt den lagen eller till antagningsprövning enligt lagen (1994:1810) om möjlighet för kvinnor att fullgöra värnplikt eller civilplikt med längre grundutbildning,

2. den som medverkar i räddningstjänst eller i övning med en kommunal organisation för räddningstjänst enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor eller i räddningstjänst enligt 11 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen (1957:297).

2. den som medverkar i räddningstjänst eller i övning med en kommunal organisation för räddningstjänst enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor eller i räddningstjänst enligt 10 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen (2008:000).

3. den som är intagen för vård i kriminalvårdsanstalt, i ett hem som avses i 12 § lagen (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga, i ett hem som avses i 22 § lagen (1988:870) om vård av missbrukare i vissa fall samt den som är häktad eller anhållen eller i annat fall intagen eller tagen i förvar i kriminalvårdsanstalt, häkte eller polisarrest,

4. den som utför samhällstjänst på grund av en föreskrift som meddelats med stöd av 27 kap. 2 a § eller 28 kap. 2 a § brottsbalken,

5. den som utför ungdomstjänst enligt 32 kap. 2 § eller 3 § första stycket 1 brottsbalken,

6. den som utför oavlönat arbete enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 8 § första stycket 2 lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll.

Regeringen får föreskriva att lagen *skall* tillämpas även på den som i annat fall än som avses i första stycket frivilligt deltar i verksamhet inom totalförsvaret eller i verksamhet för att avvärja eller begränsa skada på människor eller egendom eller i miljön.

Regeringen får föreskriva att lagen *ska* tillämpas även på den som i annat fall än som avses i första stycket frivilligt deltar i verksamhet inom totalförsvaret eller i verksamhet för att avvärja eller begränsa skada på människor eller egendom eller i miljön.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:895.

Härigenom föreskrivs att 5 § passlagen (1978:302) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 §<sup>1</sup>

En svensk medborgare får inte resa ut ur riket utan att medföra giltigt pass.

Första stycket gäller inte

1. mönstrat sjöfolk på fartyg under tjänstgöring ombord på fartyget eller fiskare under yrkesutövning,

2. medlem av besättning på luftfartyg under tjänstgöring ombord på luftfartyget, om han eller hon har *luftfartscertifikat* eller därmed jämförlig handling, 2. medlem av besättning på luftfartyg under tjänstgöring ombord på luftfartyget, om han eller hon har *flygcertifikat* eller därmed jämförlig handling,

3. den som är medborgare även i annat land än Sverige och som medför legitimationshandling, vilken gäller som pass, utfärdad av en myndighet i det landet,

4. den som reser till Schweiz eller till någon av de stater som har tillträtt eller anslutit sig till konventionen om tillämpning av Schengenavtalet av den 14 juni 1985 eller som har slutit avtal om samarbete enligt konventionen med konventionsstaterna.

En svensk medborgare *skall* vid inresa från annat land medföra giltigt pass. Detta gäller dock inte om det svenska medborgarskapet kan styrkas på annat sätt eller vid inresa från

En svensk medborgare *ska* vid inresa från annat land medföra giltigt pass. Detta gäller dock inte om det svenska medborgarskapet kan styrkas på annat sätt eller vid inresa från

1. en stat som har tillträtt eller anslutit sig till konventionen om tillämpning av Schengenavtalet av den 14 juni 1985,

2. en stat som har slutit avtal om samarbete enligt konventionen med konventionsstaterna, eller

3. Schweiz.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2005:655.

Häriigenom föreskrivs att 7 kap. 31 och 52 §§ sekretesslagen (1980:100)<sup>1</sup> och bilagan till lagen ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**7 kap.**  
**31 §<sup>2</sup>**

Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation enligt yrkestrafiklagen (1998:490), *luftfarts-certifikat eller sådant* behörighetsbevis som avses i luftfartslagen (1957:297) för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den som uppgiften rör eller någon honom närstående lider betydande men om uppgiften röjs. Sekretessen gäller dock inte beslut i ärendet.

I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

**52 §<sup>3</sup>**

Sekretess gäller hos Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket och Luftfartsstyrelsen för uppgift som lämnats av enskild i en rapport om händelse inom civil luftfart enligt 11 kap. 8 § luftfartslagen (1957:297), om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till den enskilde lider men om uppgiften röjs.

I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation enligt yrkestrafiklagen (1998:490), *elevtillstånd, certifikat och* behörighetsbevis som avses i luftfartslagen (2008:000) för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den som uppgiften rör eller någon honom närstående lider betydande men om uppgiften röjs. Sekretessen gäller dock inte beslut i ärendet.

Sekretess gäller hos Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket och Luftfartsstyrelsen för uppgift som lämnats av enskild i en rapport om händelse inom civil luftfart enligt 10 kap. 8 § luftfartslagen (2008:000), om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till den enskilde lider men om uppgiften röjs.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1992:1474.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1998:496.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2007:494.



## Nuvarande lydelse

I enlighet med vad som anges i 1 kap. 8 § *skall* vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätt att ta del av handlingar hos myndighet i tillämpliga delar gälla också handlingar hos något av de organ som nämns nedan i den mån handlingarna hör till där angiven verksamhet hos organet. Verksamheten anges i förekommande fall med hänvisning till numret i Svensk författningssamling (SFS) på den författning med stöd av vilken verksamheten har uppdragits åt organet.

Organ	Verksamhet
Kungliga Svenska Aeroklubben	besiktning och tillsyn av luftfartyg samt utfärdande och förnyande av luftvärdighetsbevis (SFS 1957:297)

## Föreslagen lydelse

I enlighet med vad som anges i 1 kap. 8 § ska vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätt att ta del av handlingar hos myndighet i tillämpliga delar gälla också handlingar hos något av de organ som nämns nedan i den mån handlingarna hör till där angiven verksamhet hos organet. Verksamheten anges i förekommande fall med hänvisning till numret i Svensk författningssamling (SFS) på den författning med stöd av vilken verksamheten har uppdragits åt organet.

Organ	Verksamhet
Kungliga Svenska Aeroklubben	besiktning och tillsyn av luftfartyg samt utfärdande och förnyande av luftvärdighetsbevis <i>och miljövärdighetsbevis</i> (SFS 2008:000)

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2005:1145.

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 4 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**2 kap.**  
**4 §**

Vid en anläggning där verksamheten innebär fara för att en olycka *skall* orsaka allvarliga skador på människor eller miljön, är anläggningens ägare eller den som utövar verksamheten på anläggningen skyldig att i skälig omfattning hålla eller bekosta beredskap med personal och egendom och i övrigt vidta nödvändiga åtgärder för att hindra eller begränsa sådana skador.

Den som utövar verksamheten är skyldig att analysera riskerna för sådana olyckor som anges i första stycket.

Första och andra stycket gäller även flygplatser som har *godkänts* enligt 6 kap. 9 § första stycket luftfartslagen (1957:297).

Vid en anläggning där verksamheten innebär fara för att en olycka *ska* orsaka allvarliga skador på människor eller miljön, är anläggningens ägare eller den som utövar verksamheten på anläggningen skyldig att i skälig omfattning hålla eller bekosta beredskap med personal och egendom och i övrigt vidta nödvändiga åtgärder för att hindra eller begränsa sådana skador.

Första och andra stycket gäller även flygplatser som har *meddelats drifttillstånd* enligt 6 kap. 7 § första stycket luftfartslagen (2008:000).

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

Förslag till lag om ändring i plan- och bygglagen (1987:10)

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 4

Lufträttsutredningens förslag har utgått.

Häri genom föreskrivs att 3 kap. 7 § minerallagen (1991:45) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**3 kap.**  
**7 §<sup>1</sup>**

Undersökningsarbete får inte utan medgivande av bergmästaren äga rum inom

1. område inom trettio meter från allmän väg eller sådan vägsträckning enligt fastställd arbetsplan, trettio meter från järnväg eller kanal som är upplåten för allmän trafik *eller trettio meter från allmän flygplats,*

1. område inom trettio meter från allmän väg eller sådan vägsträckning enligt fastställd arbetsplan, trettio meter från järnväg, *flygplats* eller kanal som är upplåten för allmän trafik,

2. område inom tvåhundra meter från bostadsbyggnad,

3. område inom tvåhundra meter från kyrka, annan samlingslokal, undervisningsanstalt, hotell eller pensionat eller område inom tvåhundra meter från vårdanstalt, elevhem eller liknande inrättning, om den är avsedd för mer än femtio personer,

4. område inom tvåhundra meter från elektrisk kraftstation eller industriell anläggning, eller

5. område med detaljplan eller områdesbestämmelser enligt plan- och bygglagen (1987:10).

I fall som anges i första stycket 5 får medgivande inte lämnas i strid med planen eller områdesbestämmelserna. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras.

Utän hinder av vad som föreskrivs i första stycket 2–4 får undersökning ske, om medgivande har lämnats av den som berörs av arbetet. I fall som anges i första stycket 2 *skall* medgivande lämnas av ägaren till byggnaden eller marken och den som har nyttjanderätt till den. I fall som anges i första stycket 3 och 4 *skall* medgivandet lämnas av ägare och nyttjanderättshavare.

Utän hinder av vad som föreskrivs i första stycket 2–4 får undersökning ske, om medgivande har lämnats av den som berörs av arbetet. I fall som anges i första stycket 2 *ska* medgivande lämnas av ägaren till byggnaden eller marken och den som har nyttjanderätt till den. I fall som anges i första stycket 3 och 4 *ska* medgivandet lämnas av ägare och nyttjanderättshavare.

Bergmästaren får förena sitt medgivande med villkor.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2005:161.

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (1992:1672) om paketresor ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***18 §<sup>1</sup>**

Skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, luftfartslagen (1957:297), järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda bestämmelserna.

Skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage<sup>2</sup>, luftfartslagen (2008:000), järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda bestämmelserna.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2002:1132.

<sup>2</sup> EGT L 140, 30.5.2002, s. 2 (Celex 32002R0889).

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 3 och 4 §§ och 3 kap. 10 § ordningslagen (1993:1617) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**2 kap.**

**3 §**

Med offentlig tillställning enligt denna lag avses

1. tävlingar och uppvisningar i sport idrott,
2. danstillställningar,
3. tivolinöjen och festtåg,
4. marknader och mässor, samt
5. andra tillställningar som inte är att anse som allmänna sammankomster eller cirkusföreställningar.

För att en tillställning *skall* anses som offentlig krävs att den anordnas för allmänheten eller att allmänheten har tillträde till den.

1. tävlingar och uppvisningar i sport, idrott och *flygning*.

För att en tillställning *ska* anses som offentlig krävs att den anordnas för allmänheten eller att allmänheten har tillträde till den.

En tillställning till vilken tillträdet är begränsat genom krav på inbjudan, medlemskap i en viss förening eller annat villkor är dock att anse som en tillställning som allmänheten har tillträde till, om tillställningen uppenbarligen är en del av en rörelse vars verksamhet uteslutande eller väsentligen består i att anordna tillställningar av detta slag. Detsamma gäller om tillställningen med hänsyn till omfattningen av den krets som äger tillträde, de villkor som gäller för tillträdet eller andra liknande omständigheter är att jämställa med sådan tillställning.

**4 §<sup>1</sup>**

Allmänna sammankomster och offentliga tillställningar får inte utan tillstånd anordnas på offentliga platser.

Tillstånd att anordna offentlig tillställning krävs även i annat fall, om det är fråga om offentliga danstillställningar, tivolinöjen, marknader eller liknande nöjeställningar eller tävlingar eller uppvisningar i motorsport. Om det kan ske utan fara för ordning och säkerhet eller för trafiken, får emellertid anordnaren befrias från skyldigheten att söka tillstånd enligt detta stycke för tillställning av visst slag. Ett beslut om befrielse får förenas med villkor.

Tillstånd att anordna offentlig tillställning krävs även i annat fall, om det är fråga om offentliga danstillställningar, tivolinöjen, marknader eller liknande nöjeställningar eller tävlingar eller uppvisningar i motorsport *eller flygning*. Om det kan ske utan fara för ordning och säkerhet eller för trafiken, får emellertid anordnaren befrias från skyldigheten att söka tillstånd enligt detta stycke för tillställning av visst slag. Ett beslut om befrielse får förenas med villkor.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:978.

En allmän sammankomst som avses i 1 § första stycket 4 eller en cirkusföreställning får hållas utan tillstånd, om den med hänsyn till det väntade deltagarantalet, den utvalda platsen och tiden för sammankomsten samt de anordningar som avses förekomma kan antas äga rum utan fara för ordning och säkerhet eller för trafiken.

### 3 kap. 10 §<sup>2</sup>

Regeringen får meddela de föreskrifter om ordningen och säkerheten i en hamn som behövs med hänsyn till den verksamhet som bedrivs i hamnen. Regeringen får överlämna åt en kommun att meddela sådana föreskrifter i fråga om hamnar som ägs eller förvaltas av kommunen eller av ett av kommunen helägt företag. I fråga om hamnar som ägs eller förvaltas av någon annan får regeringen överlämna åt länsstyrelsen att meddela sådana föreskrifter.

Föreskrifter enligt första stycket *skall* ange det område i vatten och på land inom vilket föreskrifterna *skall* gälla.

Föreskrifter enligt första stycket *ska* ange det område i vatten och på land inom vilket föreskrifterna *ska* gälla.

Vissa bestämmelser om ordningen och säkerheten på fartyg och i hamnanläggningar finns i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd, och inom hamnar i lagen (2006:1209) om hamnskydd.

*Bestämmelser om ordningen och säkerheten på flygplatser finns i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd och luftfartslagen (2008:000).*

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2006:1215.

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

Fotografering eller liknande registrering från luftfartyg inom eller av sådana restriktionsområden som bestämts av regeringen enligt 1 kap. 3 § första stycket första meningen luftfartslagen (1957:297) får inte utföras utan tillstånd när det råder höjd beredskap eller under annan tid som regeringen bestämmer med hänsyn till Sveriges försvarsberedskap. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela tillstånd endast om det finns särskilda skäl för det.

Är Sverige i krig eller krigsfara eller råder det sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av att det är krig utanför Sveriges gränser eller av att Sverige har varit i krig eller krigsfara, får regeringen föreskriva att vad som sägs i första stycket om tillstånd *skall* gälla för fotografering och liknande registrering från luftfartyg även inom eller av andra områden än restriktionsområden.

Befälhavare på luftfartyg *skall* se till att fotografering eller liknande registrering inte utförs i strid med bestämmelserna i första och andra styckena.

*Föreslagen lydelse*

**4 §**

Fotografering eller liknande registrering från luftfartyg inom eller av sådana restriktionsområden som bestämts av regeringen enligt 1 kap. 9 § första stycket första meningen luftfartslagen (2008:000) får inte utföras utan tillstånd när det råder höjd beredskap eller under annan tid som regeringen bestämmer med hänsyn till Sveriges försvarsberedskap. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela tillstånd endast om det finns särskilda skäl för det.

Är Sverige i krig eller krigsfara eller råder det sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av att det är krig utanför Sveriges gränser eller av att Sverige har varit i krig eller krigsfara, får regeringen föreskriva att vad som sägs i första stycket om tillstånd *ska* gälla för fotografering och liknande registrering från luftfartyg även inom eller av andra områden än restriktionsområden.

Befälhavare på luftfartyg *ska* se till att fotografering eller liknande registrering inte utförs i strid med bestämmelserna i första och andra styckena.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.



Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 §

Tullfrihet gäller för markutrustning och undervisningsmateriel som *skall* användas vid eller i samband med civil luftfart och som är specialkonstruerade för att användas som luftfartsutrustning samt delar och tillbehör till sådan materiel, när varorna förtullas för en flygskola, ett lufttrafikföretag, en luftfartsmyndighet eller en annan förvaltning för *allmän* flygplats.

Tullfrihet gäller för markutrustning och undervisningsmateriel som *ska* användas vid eller i samband med civil luftfart och som är specialkonstruerade för att användas som luftfartsutrustning samt delar och tillbehör till sådan materiel, när varorna förtullas för en flygskola, ett lufttrafikföretag, en luftfartsmyndighet eller en annan förvaltning för *en* flygplats.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

Härigenom föreskrivs att 58 § lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**58 §<sup>1</sup>**

I inskrivningsregistret för luftfartyg *skall* antecknas när

I inskrivningsregistret för luftfartyg *ska* antecknas när

1. talan har väckts om hävning eller återgång av förvärv av ett luftfartyg eller om bättre rätt till sådan egendom eller om en annan fråga som angår inskrivning,

2. mål som avses i 1 har avgjorts genom en dom eller ett slutligt beslut som vunnit laga kraft,

3. en inteckning helt eller delvis är ogiltig enligt en dom eller ett slutligt beslut som vunnit laga kraft, eller på grund av förhållande som avses i 36 §,

4. ägaren till ett luftfartyg har försatts i konkurs,

5. ett luftfartyg eller en rättighet som skrivits in i sådan egendom blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning, eller när en konkursförvaltare har begärt att ett luftfartyg *skall* säljas exekutivt,

5. ett luftfartyg eller en rättighet som skrivits in i sådan egendom blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning, eller när en konkursförvaltare har begärt att ett luftfartyg *ska* säljas exekutivt,

6. beslut som avses i 4 eller 5 om konkurs, kvarstad, betalningssäkring eller utmätning har upphävts eller återgått eller när fråga om exekutiv försäljning av ett luftfartyg eller en rättighet som skrivits in i sådan egendom har förfallit av annan anledning,

7. anmälan, bevis eller fördelningslängd inkommit som visar inverkan på inteckning av exekutiv försäljning,

8. någon i enlighet med 11 kap. 6 § luftfartslagen (1957:297) skriftligen anmäler att han eller hon har en fordran för vilken luftpanträtt gäller i luftfartyget,

8. någon i enlighet med 10 kap. 6 § luftfartslagen (2008:000) skriftligen anmäler att han eller hon har en fordran för vilken luftpanträtt gäller i luftfartyget,

9. det visas att luftpanträtt som avses i 8 har upphört att gälla,

10. domstol har meddelat sådan förklaring som avses i 26 §, eller

11. ett luftfartyg enligt 2 kap. 8 § luftfartslagen *skall* avregistreras men det finns hinder mot avregistreringen enligt 2 kap. 9 § samma lag.

11. ett luftfartyg enligt 2 kap. 6 § luftfartslagen *ska* avregistreras men det finns hinder mot avregistreringen enligt 2 kap. 7 § samma lag.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:82.

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## 2 §<sup>1</sup>

En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

*En ögonundersökning får även göras på den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller som utövar tjänst som avses i 6 kap. 18 § luftfartslagen (2008:000) om det kan misstänkas att personen gjort sig skyldig till brott som avses i 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med tjänsteutövningen.*

Undersökningen enligt första stycket får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet.

Undersökningen enligt första eller andra stycket får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:525.

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

5 §<sup>1</sup>

I fråga om personuppgifter *skall* vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

I fråga om personuppgifter *ska* vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller annan författning, i fråga om

eller en kommun ansvarar enligt lag

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (2008:000) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, eller

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, samt

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2007:1159.

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordons- Prop. 2009/10:95  
ägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen Bilaga 4  
(1998:204).

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

Häriigenom föreskrivs följande.

### **Inledande bestämmelser**

**1 §** Denna lag innehåller bestämmelser om lufttransporter.

**2 §** Bestämmelser om ansvaret för skador som uppkommer genom luftfart finns i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart och luftfartslagen (2008:000).

### **EG-rättsliga bestämmelser**

**3 §** Bestämmelser om lufttransporter finns i

1. rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag<sup>1</sup>,

2. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage<sup>2</sup>,

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91<sup>3</sup>,

4. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer<sup>4</sup>,

5. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG<sup>5</sup>, och

6. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet<sup>6</sup>.

I den utsträckning en fråga regleras av dessa förordningar, tillämpas inte svensk lag.

Bestämmelser som kompletterar förordningarna i första stycket 2–6 finns i 12–17 §§.

<sup>1</sup> EGT L 240, 24.8.1992, s. 1 (Celex 31992R2407).

<sup>2</sup> EGT L 140, 30.5.2002, s. 2 (Celex 32002R0889).

<sup>3</sup> EUT L 46, 17.2.2004, s. 1 (Celex 32004R0261).

<sup>4</sup> EUT L 138, 30.4.2004, s. 1 (Celex 32004R0785).

<sup>5</sup> EUT L 344, 27.12.2005, s. 15 (Celex 32005R2111).

<sup>6</sup> EUT L 204, 26.7.2006, s. 1 (Celex 32006R1107).

## **Bestämmelser om Montrealkonventionen**

### **Lufttransporter som omfattas av Montrealkonventionen**

**4 §** Artiklarna 1–22, artikel 23.1 första, andra och tredje meningarna, artiklarna 25–27, artiklarna 29–49 samt artiklarna 51 och 52 i konventionen den 28 maj 1999 om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen) ska gälla som lag här i landet.

De engelska, franska, arabiska, kinesiska, ryska och spanska texterna av Montrealkonventionen har lika giltighet.

De engelska och franska texterna av konventionen samt en översättning av den till svenska finns intagna som en bilaga till denna lag.

### **Lufttransporter som inte omfattas av Montrealkonventionen**

**5 §** För lufttransporter mot ersättning inom ett land utan mellanlandning utanför landet och för andra lufttransporter mot ersättning som inte omfattas av Montrealkonventionen ska konventionens bestämmelser ändå tillämpas så som det anges i 4 §. Detta gäller även när sådana lufttransporter utförs av ett lufttrafikföretag utan ersättning.

I fråga om jämkning av skadestånd för personskada ska 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207) tillämpas i stället för artikel 20 i konventionen.

I fråga om begränsning av transportörens ansvar vid transport av bagage eller gods ska bestämmelsen i artikel 22.2 i konventionen tillämpas som om den enbart avser incheckat bagage och bestämmelsen i artikel 22.5 som om den avser punkterna 1–3.

### **Inflationsjustering**

**6 §** Om de beloppsgränser som gäller enligt artiklarna 21 och 22 i Montrealkonventionen ändras med tillämpning av artikel 24, ska de nya beloppsgränserna vid tillämpning av 4 eller 5 § tillämpas på transportavtal som ingås tidigast den dag då ändringen träder i kraft enligt konventionen.

Regeringen ska i Svensk författningssamling ge till känna sådana ändringar av beloppsgränserna.

### **Behörig domstol**

**7 §** Talan om ersättning som får föras i Sverige med stöd av artikel 33.2 i Montrealkonventionen ska, om den inte väcks vid någon av de domstolar som anges i artikel 33.1, väckas vid domstolen i den ort där passageraren vid olyckstillfället hade sitt hemvist.

### **Försäkringsplikt**

**8 §** En svensk transportör ska ha en ansvarsförsäkring som täcker det ansvar som följer av 4 eller 5 §.

Ansvarsförsäkringen ska täcka sådan förskottsbetalning som avses i artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97. Prop. 2009/10:95  
Bilaga 4

**9 §** En utländsk transportör som utför lufttransport av passagerare, bagage eller gods till eller från Sverige eller mellan orter i Sverige ska ha en ansvarsförsäkring som täcker det ansvar som följer av 4 eller 5 §.

**10 §** Luftfartsstyrelsen ska utöva tillsyn över att transportörer fullgör de skyldigheter som följer av 8 och 9 §§.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om försäkringsplikten enligt 8 och 9 §§.

### **Utländska stats- och militärtransporter**

**11 §** Bestämmelserna i 4–10 §§ ska inte tillämpas på transporter som omfattas av en främmande stats förbehåll enligt artikel 57 i Montrealkonventionen.

### **Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 2027/97**

**12 §** Bestämmelserna i artikel 3a i förordning (EG) nr 2027/97 ska tillämpas även på andra lufttrafikföretag än EG-lufttrafikföretag.

Bestämmelserna i artikel 5 i förordning (EG) nr 2027/97 ska tillämpas även på andra svenska transportörer än sådana som utgör EG-lufttrafikföretag.

Bestämmelserna i artikel 6 i förordning (EG) nr 2027/97 ska tillämpas även på den som annat än tillfälligtvis och utan att vara ett lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn.

**13 §** Konsumentverket ska utöva tillsyn över att transportörer fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 3a och 6 i förordning (EG) nr 2027/97.

Vid underlåtelse att uppfylla dessa skyldigheter ska marknadsföringslagen (1995:450) tillämpas.

### **Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 261/2004, förordning (EG) nr 2111/2005 och förordning (EG) nr 1107/2006**

**14 §** Konsumentverket ska utöva tillsyn över

1. att lufttrafikföretag fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 261/2004,

2. att lufttrafikföretag, researrangörer och biljettförsäljare fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 11 och 12 i förordning (EG) nr 2111/2005, samt

3. att lufttrafikföretag, deras agenter och researrangörer fullgör de skyldigheter som följer av artikel 4 i förordning (EG) nr 1107/2006.

**15 §** Ett åläggande att lämna föreskriven information får meddelas

1. ett lufttrafikföretag som inte lämnar information enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 261/2004,



2. ett lufttrafikföretag, en researrangör eller en biljettförsäljare som inte lämnar information till passagerare enligt artikel 11 i förordning (EG) nr 2111/2005, och

3. ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör som inte lämnar information enligt artikel 4 i förordning (EG) nr 1107/2006.

Talan om åläggande enligt första stycket väcks vid Marknadsdomstolen. En sådan talan får väckas av

1. Konsumentombudsmannen,
2. en näringsidkare som har ingått ett avtal som rör transport med lufttrafikföretaget, researrangören eller biljettförsäljaren,
3. en näringsidkare som, i fall som avses i första stycket 3, på grund av funktionshinder eller nedsatt rörlighet inte fått sin platsreservation godkänd eller nekats ombordstigning, och
4. en sammanslutning av konsumenter eller näringsidkare.

I ett sådant mål gäller i övrigt de bestämmelser i marknadsföringslagen (1995:450) som är tillämpliga i mål om åläggande att lämna information enligt 15 § den lagen.

**16 §** I fall som inte är av större vikt får Konsumentombudsmannen meddela föreläggande om sådant åläggande som avses i 15 §.

För ett föreläggande enligt första stycket gäller vad som sägs i 21 § marknadsföringslagen (1995:450).

### **Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 785/2004**

**17 §** Luftfartsstyrelsen ska utöva tillsyn över att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 785/2004 i fråga om försäkring för skadeståndsansvar gentemot passagerare och för bagage och gods.

Ett sådant bevis som avses i artikel 5.1 i förordningen ska ges in till Luftfartsstyrelsen.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

2. Så länge konventionen den 12 oktober 1929 rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran (Warszawakonventionen) i dess ursprungliga lydelse är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat ska lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock ska 8 och 9 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar ska därvid avse transportörens ansvar enligt lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg. Vidare ska 12 och 13 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas.

3. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt protokollet den 28 september 1955 med ändring av Warszawakonventionen (Haagprotokollet) är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat ska 9 kap. luftfartslagen (1957:297) i dess lydelse närmast före lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297) gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock ska 8 och 9 §§ i deras lydelse enligt denna lag

tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar ska därvid avse transportörens ansvar enligt lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg. Vidare ska 12 och 13 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas.

4. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 den 25 september 1975 med ändring av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat ska beträffande transport av gods 9 kap. luftfartslagen (1957:297) i dess lydelse närmast före lagen (2002:1130) om ändring i luftfartslagen (1957:297) gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock ska 8 och 9 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar ska därvid avse transportörens ansvar enligt 9 kap. luftfartslagen (1957:297) i dess lydelse närmast före lagen (2002:1130) om ändring i luftfartslagen (1957:297).

## Remissinstanser promemorian Ny luftfartslag – supplement (Ds 2007:36)

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 5

Följande remissinstanser har inkommit med yttrande:

Hovrätten för Nedre Norrland, Stockholms tingsrätt, Kammarrätten i Jönköping, Länsrätten i Östergötlands län, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Brottsförebyggande rådet, Inspektionen för strategiska produkter, Kommerskollegium, Försvarsmakten, Krisberedskapsmyndigheten, Statens räddningsverk, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Socialstyrelsen, Myndigheten för handikappolitisk samordning, Tullverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Dalarnas län, Naturvårdsverket, Boverket, Lantmäteriverket, Post- och telestyrelsen, Vägverket, Luftfartsverket, Luftfartsstyrelsen, Statens institut för kommunikationsanalys, Konkurrensverket, Statens energimyndighet, Marknadsdomstolen, Konsumentverket, Allmänna reklamationsnämnden, Stockholms kommun, Göteborgs kommun, Storumans kommun, Sveriges Kommuner och Landsting, Landsorganisationen (LO), Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), SACO/SR, TransportGruppen, Svenska Flygföretagens Riksförbund, Svenska Allmänflygföreningen, Svensk Pilotförening, Kungliga Svenska Aeroklubben, SAS, Hjelmcö Oil AB, Föreningen Svenskt Flyg, Handikappförbundens samarbetsorgan samt Aviation Capacity Resources AB.

Följande instanser har fått remissen men har avstått från att svara:

Växjö kommun, Kristianstads kommun, Falu kommun, Handelstjänstemannaförbundet, Pilotförbundet, Svensk Flygteknikerförening, Saab AB, Scandinavian Aviation Academy, Malmö Aviation, Patria Helicopters AB, Skyways AB, Volvo Aero Corporation, Svensk Vindkraft, Svensk vindkraftförening samt Svensk Flygledarförening

Dessutom har yttranden inkommit från:

Stockholms Ballongföretags Intresseförening, Svenska Transportarbetareförbundet samt Arne Karyd.

# Lagrådsremissens lagförslag

## Lagförslag

### Förslag till luftfartslag

Härigenom föreskrivs följande.

#### **1 kap. Inledande bestämmelser**

##### **Lagens tillämpningsområde**

**1 §** Luftfart inom svenskt område får ske endast i överensstämmelse med denna lag, andra lagar och förordningar samt föreskrifter som har meddelats med stöd härav, om inte annat följer av EG-förordningar.

När inte annat följer av denna lag ska denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen gälla även vid luftfart med svenska luftfartyg utanför svenskt område, om det är förenligt med den främmande lag som är tillämplig.

**2 §** Om det är förenligt med den främmande lag som är tillämplig, ska följande bestämmelser gälla även vid luftfart utanför svenskt område med utländska luftfartyg, när sådana används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd:

1. 3–5 kap.,
2. 8 kap. 1 och 5–7 §§,
3. föreskrifter som meddelats med stöd av bestämmelser som anges i 1 eller 2,
4. 12 kap. 1 och 3 §§ när det gäller tillsyn över bestämmelser som anges i 1–3, samt
5. 13 kap. 1–3 §§, 4 § första stycket 6, 8–11 och andra stycket, 5 §, 6 § första stycket 1, 3 och andra stycket samt 7, 9 och 11 §§.

**3 §** När det i denna lag hänvisas till länder inom Europeiska unionen ska, om inte annat särskilt föreskrivs, därmed innefattas även andra stater som genom bindande avtal omfattas av bestämmelser om civil luftfart som antagits inom ramen för samarbetet inom Europeiska unionen.

**4 §** I lagen (2009:000) om luftfartstransporter finns bestämmelser av civilrättsligt slag om villkoren vid olika former av transporter i luftfart.

**5 §** För luftfart med statsluftfartyg gäller lagen endast i den utsträckning som följer av 14 kap.

##### **Luftfart inom svenskt område**

**6 §** Ett luftfartyg som används vid civil luftfart inom svenskt område ska vara registrerat i Sverige eller i ett annat land som är medlem i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). Ett luftfartyg som inte

används vid tillståndspliktig luftfart och som stadigvarande används inom svenskt område ska vara registrerat i Sverige.

Om det finns särskilda skäl, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om, eller i ett enskilt fall besluta att civil luftfart får äga rum även med andra luftfartyg och bestämma på vilka villkor detta får ske.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att ett luftfartyg av miljöskäl inte får användas inom svenskt område.

**7 §** Luftfartyg får inte framföras med överljudsfart inom svenskt område.

Om det finns synnerliga skäl, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från förbudet. I samband därmed får det anges på vilka villkor luftfarten får äga rum.

Ytterligare krav i fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart får inte ställas med stöd av miljöbalken.

**8 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får av militära skäl meddela föreskrifter om inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av landet (*restriktionsområde*). Sådana föreskrifter får också meddelas om det behövs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, friluftsliv, natur- eller miljövård eller för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning. Föreskrifter som medför förbud mot luftfart, och inte enbart inskränkningar, och som meddelas av en annan myndighet än regeringen får avse högst två veckor.

Under utomordentliga förhållanden eller när det i övrigt krävs av hänsyn till allmän säkerhet får regeringen meddela föreskrifter om tillfälliga inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela landet.

### **Luftfartyg av särskild beskaffenhet**

**9 §** I fråga om luftfartyg som inte har någon förare ombord eller inte är motordrivna eller som i övrigt är av särskild beskaffenhet får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i 1 kap. 7 § första stycket och 2–8 kap. samt i övrigt meddela de föreskrifter som behövs. Undantag och föreskrifter får inte utformas så att de strider mot flygsäkerhetens eller det allmännas intresse. En förvaltningsuppgift som ansluter till föreskrifterna får, om regeringen föreskriver det, av myndigheten överlämnas åt någon annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

I fråga om sådana föremål som är inrättade för rörelse i luften men som inte är att anse som luftfartyg gäller de föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

**10 §** De bestämmelser i denna lag som gäller i fråga om luftfartyg som är registrerade i ett annat land ska på motsvarande sätt tillämpas när det gäller luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation.

### Standarder

**11 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att utrustning som används i eller för luftfart ska följa vissa standarder när utrustningen har betydelse för flygsäkerheten.

## 2 kap. Registrering, nationalitet och märkning

### Registreringen

**1 §** Transportstyrelsen för register över luftfartyg (*luftfartygsregistret*).

Särskilda bestämmelser om inskrivning av rätt till luftfartyg finns i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg och om vissa internationella förhållanden i lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

**2 §** Ett luftfartyg får registreras i Sverige bara om det helt ägs av

1. svenska staten,
2. en svensk kommun eller ett svenskt landsting,
3. en medborgare i ett land inom Europeiska unionen eller dödsboet efter en sådan person,
4. ett bolag, en förening, samfällighet eller stiftelse som har svensk nationalitet eller har sitt säte i ett land inom Europeiska unionen, eller
5. europeiska ekonomiska intressegrupperingar som har sitt säte i Sverige.

Även om förutsättningar enligt första stycket inte föreligger får ett luftfartyg registreras i Sverige, om det brukas av någon som avses i första stycket och denne har ett drifttillstånd som är utfärdat i Sverige.

Transportstyrelsen får i ett enskilt fall besluta att ett luftfartyg får registreras i Sverige även om förutsättningar enligt första eller andra stycket inte föreligger. Ett sådant beslut får bara fattas om luftfartyget i regel används med utgångspunkt i Sverige.

**3 §** Ett luftfartyg som är registrerat i ett annat land får inte registreras i Sverige, om det inte avregistreras i det andra landet.

**4 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att luftfartyg av miljökäl inte får registreras i Sverige.

**5 §** Ansökan om registrering av ett luftfartyg ska göras av ägaren. De upplysningar och den utredning som behövs för registreringen ska lämnas tillsammans med ansökan, som ska vara skriftlig.

**6 §** Ett luftfartyg ska avregistreras om

1. ägaren skriftligen begär det,
2. kraven i 2 § inte är uppfyllda,
3. det har förolyckats eller förstörts,
4. det efter en flygning inte har hörts av på tre månader, eller
5. det på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara luftfartyg eller, utan att ändring skett, inte längre anses utgöra ett luftfartyg.

Ägaren är skyldig att inom en månad skriftligen anmäla om något har hänt som enligt första stycket 2–5 medför att ett luftfartyg ska avregistreras.

**7 §** Om det finns en inskrivning i ett luftfartyg enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg, får luftfartyget avregistreras endast om den till vars förmån inskrivningen gäller har medgett det. Detsamma gäller i fråga om anteckningar som avses i 2 a § nämnda lag.

**8 §** Om någon annan än ägaren brukar ett registrerat luftfartyg för en obestämd tid eller för en bestämd tid om minst en månad ska upplåtaren eller brukaren genast efter upplåtelsen skriftligen anmäla detta förhållande för anteckning i luftfartygsregistret, om nyttjanderätten inte skrivits in enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg. Om nyttjanderätten har skrivits in, ska anteckning göras i luftfartygsregistret om upplåtaren eller brukaren begär det.

Om anteckning enligt första stycket skett, ska upplåtaren eller brukaren anmäla till luftfartygsregistret när en upplåtelse för en obestämd tid upphör eller en upplåtelse för en bestämd tid upphör i förtid.

**9 §** Ett luftfartyg som finns utomlands får efter ansökan av den som förvärvat luftfartyget för viss tid föras in i ett bihang till luftfartygsregistret, om förutsättningarna i 2 och 3 §§ är uppfyllda, och förbud mot registrering inte har föreskrivits enligt 4 §.

## **Nationaliteten**

**10 §** Ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret har svensk nationalitet.

Transportstyrelsen utfärdar bevis om registrering (*nationalitets- och registreringsbevis*).

**11 §** Ett luftfartyg som har antecknats i bihanget till luftfartygsregistret har svensk nationalitet så länge anteckningen gäller och anses vid tillämpningen av 1 kap. 6 § första stycket vara registrerat i Sverige.

Transportstyrelsen utfärdar bevis om anteckningen i bihanget (*interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis*).

**12 §** Ett luftfartyg ska ha nationalitets- och registreringsbevis när det används vid luftfart.

Om ett luftfartyg används på grund av medgivande enligt 1 kap. 6 § andra stycket, gäller de villkor som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. Prop. 2009/10:95 Bilaga 6

## **Märkningen**

**13 §** Ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret eller antecknat i bihanget till registret ska vara märkt med sina nationalitets- och registreringsbeteckningar.

Ett utländskt luftfartyg ska vid luftfart inom svenskt område vara märkt i enlighet med föreskrifterna i registreringsstaten.

Om ett luftfartyg används på grund av medgivande enligt 14 kap. 3 § andra stycket, gäller de villkor som bestäms av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

## **3 kap. Luftvärdighet och miljövärdighet**

### **Luftfartygs luftvärdighet och miljövärdighet**

**1 §** Ett luftfartyg ska vara luftvärdigt och miljövärdigt när det används vid luftfart. Luftfartygets ägare eller, om luftfartyget inte används av ägaren, den som brukar det i ägarens ställe ansvarar för detta. Ägaren eller brukaren ska till den myndighet som avses i 8 § snarast anmäla sådant som har betydelse för luftvärdigheten eller miljövärdigheten.

Ett luftfartyg anses luftvärdigt om det är konstruerat, tillverkat, utprovat, utrustat och underhållet på ett sådant sätt samt har sådana flygegenskaper att flygsäkerhetens krav är uppfyllda.

Ett luftfartyg anses miljövärdigt om det är konstruerat, tillverkat, utprovat, utrustat och underhållet på ett sådant sätt att det inte orsakar skada genom buller eller luftförorening eller genom annan liknande störning. Ytterligare krav i fråga om luftfartygs miljövärdighet får inte ställas med stöd av miljöbalken.

**2 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om förutsättningarna för att ett luftfartyg ska anses vara luftvärdigt och miljövärdigt.

### **Luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis**

**3 §** När ett luftfartyg har visats vara luftvärdigt, utfärdas luftvärdighetsbevis. När ett luftfartyg har visats vara miljövärdigt, utfärdas miljövärdighetsbevis. Bevisen får begränsas till att avse viss tid, viss luftfart eller luftfart inom visst område.

Bevisen får förnyas, om luftfartyget uppfyller de krav på luftvärdighet respektive miljövärdighet som gäller när förnyelsen ska ske.

**4 §** Ett luftfartyg ska ha luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis när det används vid luftfart.



Ett svenskt luftfartyg ska ha svenskt luftvärdighetsbevis och svenskt miljövärddighetsbevis eller utländska sådana bevis som har godkänts i Sverige.

Ett utländskt luftfartyg ska ha luftvärdighetsbevis och miljövärddighetsbevis som har utfärdats eller godkänts i luftfartygets registreringsstat och som enligt avtal med den staten ska erkännas i Sverige. För ett utländskt luftfartyg godtas även svenskt luftvärdighetsbevis och svenskt miljövärddighetsbevis.

Ett motsvarande bevis som har utfärdats med stöd av EG-rättsliga bestämmelser ska jämföras med ett svenskt bevis enligt denna paragraf.

**5 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att, ett luftfartyg som uppfyller kraven på flygsäkerhet får användas vid luftfart inom svenskt område även om kraven i 4 § inte är uppfyllda.

Ett medgivande enligt första stycket får återkallas om det finns anledning till det.

**6 §** Om inte annat beslutas, blir ett svenskt luftvärdighetsbevis respektive ett svenskt miljövärddighetsbevis ogiltigt om

1. luftfartyget inte underhålls på föreskrivet sätt,
2. föreskrivna ändringar inte utförs,
3. det görs ändringar i luftfartyget eller i dess utrustning som kan antas ha betydelse för luftvärdigheten eller miljövärddigheten,
4. luftfartyget inte genomgår föreskriven besiktning eller kontroll, eller
5. luftfartyget eller utrustningen har skadats på ett sätt som uppenbarligen har betydelse för luftvärdigheten eller miljövärddigheten.

Om det inträffar andra omständigheter som kan antas ha betydelse för luftvärdigheten eller miljövärddigheten, får det beslutas att luftvärdighetsbeviset respektive miljövärddighetsbeviset är ogiltigt.

Ett luftvärdighetsbevis eller ett miljövärddighetsbevis är ogiltigt till dess luftfartyget förklaras luftvärdigt respektive miljövärddigt. När ett luftvärdighetsbevis eller ett miljövärddighetsbevis är ogiltigt får den myndighet som prövar frågor om luftvärdighetsbevis och miljövärddighetsbevis begära att beviset genast lämnas till myndigheten.

**7 §** Bestämmelserna i 3 och 6 §§ gäller på motsvarande sätt i fråga om godkännande av utländska luftvärdighetsbevis och utländska miljövärddighetsbevis och om förnyelse och ogiltighet av sådana godkännanden.

**8 §** Frågor om luftvärdighetsbevis och miljövärddighetsbevis prövas av den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen får meddela föreskrifter om att myndigheten får uppdra åt en särskild sakkunnig att utfärda och förnya sådana bevis.

### **Förrättningsmans tillträde till luftfartyg**

**9 §** I samband med prövning av frågor om luftvärdighetsbevis och miljövärddighetsbevis ska förrättningsman lämnas tillträde till luftfartyget.

Fartygets ägare eller brukare liksom dess befälhavare och besättning ska medverka i den utsträckning som behövs. Förrättningen ska utföras så att minsta möjliga olägenhet uppstår.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 6

### **Utprovning av luftfartygs flygegenskaper**

**10 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att ett luftfartyg får användas vid luftfart, även om villkoren i detta kapitel inte är uppfyllda, om det behövs för att pröva ett luftfartygs flygegenskaper eller av andra särskilda skäl.

### **Tillverkning och underhåll av luftfartyg**

**11 §** För att tillverka luftfartyg samt tillbehör och reservdelar till dem och för att utföra underhålls-, reparations- och ändringsarbeten på fartyg, tillbehör och reservdelar krävs tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från tillståndskravet i första stycket.

## **4 kap. Flygcertifikat m.m.**

### **Behörighet att föra ett luftfartyg och tjänstgöra ombord**

**1 §** Ett luftfartyg får föras endast av den som innehar ett gällande *flygcertifikat*.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från kravet på flygcertifikat.

Bestämmelser om utbildning och flygprov finns i 4 och 5 §§.

**2 §** En certifikatinnehavare får föra ett luftfartyg endast av den kategori, klass och typ som anges i certifikatet. Ett luftfartyg får föras endast under de förutsättningar som följer av certifikatet och därtill knutna behörigheter.

**3 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att andra medlemmar av besättningen på ett luftfartyg än förare ska ha ett gällande flygcertifikat för att få utföra vissa uppgifter ombord.

Bestämmelser om certifikat och behörighetsbevis för personal inom markorganisationen finns i 6 kap.

## Utbildning

**4 §** Den som genomgår utbildning för flygcertifikat får ensam föra ett luftfartyg under de förutsättningar som anges i ett *elevtillstånd* som utfärdats för henne eller honom.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall medge undantag från kravet på elevtillstånd. Ett sådant undantag får medges endast den som kan anses uppfylla lämplighetskraven i 9 § första stycket.

**5 §** Den som tjänstgör som flyglärare ska ha ett gällande flygcertifikat för den kategori, klass och typ av luftfartyg som utbildningen avser samt sådan särskild behörighet som föreskrivs med stöd av 10 § andra stycket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om behörighetskrav för den som tjänstgör som kontrollant vid flygprov och som instruktör vid flygträning på marken.

## Behörighetshandlingar

**6 §** Ett elevtillstånd ska vara utfärdat i Sverige eller sådant att det enligt föreskrifter som meddelats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska godtas i Sverige. Ett elevtillstånd är giltigt endast om innehavaren har ett gällande intyg om att föreskrivna medicinska krav är uppfyllda (*medicinskt intyg*).

**7 §** Ett flygcertifikat ska vara utfärdat eller godkänt i Sverige. Ett certifikat är giltigt endast i den utsträckning de till certifikatet knutna behörigheterna är gällande och om innehavaren har ett gällande medicinskt intyg.

Som flygcertifikat enligt denna lag godtas även ett certifikat som är utfärdat eller godkänt i ett annat land och som enligt avtal med det landet eller enligt föreskrifter som meddelats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska erkännas i Sverige. För tjänstgöring på svenska luftfartyg i internationell trafik krävs dock ett sådant certifikat som anges i första stycket.

Den myndighet som prövar frågor om flygcertifikat får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att ett flygcertifikat, som har utfärdats i ett annat land för en svensk medborgare, inte gäller för luftfart inom svenskt område.

**8 §** Ett medicinskt intyg ska vara utfärdat eller godkänt i Sverige, eller sådant att det enligt föreskrifter som meddelats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska erkännas i Sverige.

## Utfärdande av elevtillstånd, flygcertifikat och medicinskt intyg

**9 §** Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat får utfärdas endast för den som innehar ett gällande medicinskt intyg och som med hänsyn till sina personliga förhållanden kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett certifikat. Prövningen av de personliga förhållandena ska avse att

sökanden är pålitlig i nykterhetskänslighet och i övrigt kan antas komma att respektera reglerna för luftfarten och visa den hänsyn och det ansvar och omdöme som krävs av en innehavare av ett elevtillstånd eller ett certifikat.

Det som sägs i första stycket gäller även när ett elevtillstånd eller ett certifikat ska förnyas eller ett certifikat ska utökas, godkännas eller erkännas.

**10 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om krav i fråga om ålder för att ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska utfärdas. Detsamma gäller de krav i fråga om kunskaper, erfarenhet och skicklighet som gäller för att ett certifikat ska utfärdas, samt de förutsättningar under vilka ett certifikat får utökas, förnyas, godkännas eller erkännas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att det krävs en särskild behörighet för att en certifikatinnehavare ska få fullgöra vissa uppgifter vid luftfart om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de krav i fråga om hälsotillstånd samt fysiska och psykiska förhållanden som gäller för att ett medicinskt intyg ska kunna utfärdas, godkännas eller erkännas.

**11 §** Den som ansöker om att ett flygcertifikat ska utfärdas, utökas, förnyas eller godkännas eller om att de behörigheter som är knutna till certifikatet ska förnyas, är skyldig att genomgå de undersökningar och prov (*certifikatprov*) som föreskrivs och anordnas av den myndighet som prövar frågor om flygcertifikat.

Regeringen får meddela föreskrifter om att den myndighet som prövar frågor om flygcertifikat får uppdra åt någon annan att genomföra proven.

**12 §** Ett elevtillstånd utfärdas eller förnyas för viss tid. Det kan begränsas till att gälla under vissa förutsättningar.

**13 §** Ett flygcertifikat utfärdas, utökas, förnyas eller godkänns för viss tid. Det får begränsas till att gälla under vissa förutsättningar.

**14 §** Har en spärrtid fastställts enligt 22 § första stycket får ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat inte utfärdas eller godkännas under spärrtiden.

**15 §** Ett medicinskt intyg utfärdas eller godkänns för viss tid.

### **Återkallelse och begränsning av elevtillstånd eller flygcertifikat**

**16 §** Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska återkallas

1. om innehavaren har gjort sig skyldig till brott mot 13 kap. 2 eller 3 §,

2. om innehavaren i sin tjänstgöring har gjort sig skyldig till grov oaksamhet eller har visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom,

3. om innehavaren genom att upprepade gånger överträda de bestämmelser som gäller för luftfarten i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter bestämmelserna,

4. om innehavaren i annat fall i sin tjänstgöring har brutit mot någon bestämmelse som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten,

5. om innehavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende inte längre kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat,

6. om det med hänsyn till annat brott som innehavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han eller hon inte kommer att respektera reglerna för luftfarten och visa den hänsyn och det ansvar och omdöme som krävs av en innehavare eller om han eller hon på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat,

7. om innehavarens förutsättningar att fullgöra den tjänstgöring som elevtillståndet eller flygcertifikatet avser är så väsentligt begränsade genom sjukdom eller skada eller av någon annan sådan orsak att han eller hon av flygsäkerhetsskäl inte längre bör inneha ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat,

8. om innehavaren annars inte uppfyller fastställda krav i fråga om kunskaper och skicklighet,

9. om innehavaren inte följer ett föreläggande att genomgå kontroll av att han eller hon kan förrätta den tjänst som elevtillståndet eller flygcertifikatet avser eller ett föreläggande att lämna intyg angående sin fysiska eller psykiska lämplighet som innehavare av elevtillstånd eller flygcertifikat,

10. om innehavaren själv begär det.

**17 §** Återkallelse enligt 16 § får när det gäller ett flygcertifikat begränsas till att avse en eller flera behörigheter.

I fall som avses i 16 § första stycket 5–9 får ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat i stället för att återkallas begränsas till att gälla under vissa förutsättningar.

**18 §** En återkallelse med anledning av brottslig gärning ska när det gäller frågan om brott grunda sig på en lagakraftvunnen dom, ett godkänt strafföreläggande, ett godkänt föreläggande om ordningsbot eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i en annan författning.

Med svensk dom jämföras vid tillämpningen av denna lag brottmålsdom eller annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet.

## Varning eller erinran

**19 §** I stället för att ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat återkallas ska innehavaren varnas i sådana fall som avses i 16 § första stycket 3–6, om varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Om det inte finns tillräckliga skäl för varning, ska innehavaren erinras om de krav som gäller för elevtillstånd eller certifikat (*erinran*). Ett sådant beslut får inte överklagas.

### **Återkallelse tills vidare**

**20 §** Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska återkallas eller begränsas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av frågan, om det på sannolika skäl kan antas att tillståndet eller certifikatet kommer att återkallas slutligt eller begränsas. Ett sådant beslut gäller omedelbart.

### **Omhändertagande av flygcertifikat**

**21 §** Ett flygcertifikat ska omhändertas, om innehavaren

1. i sin tjänstgöring har visat tydliga tecken på påverkan av alkohol eller något annat ämne, eller
2. i sin tjänstgöring 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 de uppgifter som certifikatet avser på ett trafiksäkert sätt.

Ett certifikat gäller inte när det är omhändertaget.

Ett beslut om omhändertagande får inte överklagas.

### **Spärrtid**

**22 §** Om en ansökan om att ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska utfärdas eller förnyas inte kan bifallas på grund av sökandens personliga förhållanden, ska en spärrtid bestämmas som ska förflyta innan handlingen får utfärdas. Detsamma gäller om ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat återkallas med stöd av 16 § första stycket 1–6. Spärrtiden ska vara lägst tre månader och högst tre år. Vid återkallelse enligt 16 § första stycket 1 eller 2 ska spärrtiden bestämmas till lägst ett år. Vid återkallelse räknas tiden från det att behörigheten framtogs innehavaren av elevtillståndet eller flygcertifikatet.

En spärrtid som har fastställts enligt första stycket får, sedan beslutet om fastställande av tiden har vunnit laga kraft, sättas ned om nya omständigheter inträffar eller framkommer och det finns synnerliga skäl för nedsättning. Det får dock inte bestämmas kortare tid än som anges i första stycket tredje och fjärde meningen.

### **Underlåtelse av certifikatingripande m.m.**

**23 §** Om ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat varit återkallat tills vidare under minst så lång tid som skulle ha bestämts som spärrtid, får det när återkallelsen slutligt avgörs beslutas att ytterligare ingripande inte ska ske. För ett flygcertifikat gäller motsvarande även om det har varit omhändertaget.

**24 §** Ansökan om utfärdande av flygcertifikat efter återkallelse får inte prövas innan spärrtiden löpt ut.

Efter återkallelse får ett nytt flygcertifikat utfärdas endast om sökanden uppfyller kraven i 9 § första stycket och har avlagt de certifikatprov som föreskrivs och anordnas av den myndighet som prövar frågor om flygcertifikat.

### **Certifikatkontroll**

**25 §** Om det kan antas att en certifikatinnehavare inte på ett betryggande sätt kan utföra de uppgifter som certifikatet avser, får den myndighet som prövar frågor om certifikat förelägga innehavaren att genomgå de undersökningar och prov som anordnas av myndigheten (*certifikatkontroll*). En certifikatinnehavare är också skyldig att till myndigheten anmäla sådana omständigheter som kan antas ha betydelse för behörigheten.

Denna myndighet får även förelägga den som innehar ett flygcertifikat eller ett elevtillstånd att lämna ett intyg om sin fysiska och psykiska lämplighet som certifikatinnehavare.

Ett föreläggande enligt första eller andra stycket kan prövas av domstol endast i samband med frågan om återkallelse på grund av att föreläggandet inte har följts.

### **Godkännande av utländska flygcertifikat**

**26 §** Bestämmelserna i 16–25 §§ ska tillämpas också i fråga om godkännande av utländska flygcertifikat.

Ett godkännande får inte avse längre tid än det utländska certifikatets giltighetstid.

### **Prövning av frågor om elevtillstånd och flygcertifikat**

**27 §** Transportstyrelsen prövar, med de undantag som anges i 28 §, frågor om elevtillstånd, flygcertifikat, medicinskt intyg och godkännande av utländskt flygcertifikat och medicinskt intyg.

Om Transportstyrelsen finner anledning att anta att någon på grund av ett onyktert levnadssätt inte bör ha ett certifikat, får Transportstyrelsen höra socialnämnden.

Regeringen får meddela föreskrifter om att Transportstyrelsen får förordna läkare att utfärda medicinskt intyg. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om de krav som ska gälla sådana läkare. Har ett medicinskt intyg utfärdats av en förordnad läkare får Transportstyrelsen inom en tid av sextio dagar från utfärdandet, återkalla eller begränsa intyget om särskilda omständigheter föranleder det.

**28 §** Allmän förvaltningsdomstol prövar efter ansökan

1. frågor om återkallelse av elevtillstånd, flygcertifikat och tidigare godkännande av utländska flygcertifikat samt frågor om varning,

2. frågor om nedsättning av spärrtid som bestämts av domstol enligt 22 § första stycket.

Frågor om omhändertagande av certifikat prövas av de myndigheter som regeringen bestämmer. Regeringen får också uppdra åt någon annan att pröva sådana frågor.

Frågor om huruvida elevtillstånd eller flygcertifikat ska återkallas eller begränsas tills vidare prövas av allmän förvaltningsdomstol, om handlingen har omhändertagits enligt 21 § första stycket eller om i annat fall fråga om återkallelse är anhängig vid domstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

**29 §** I mål om elevtillstånd, flygcertifikat och godkännande av utländska flygcertifikat får rätten förelägga den enskilda parten att lämna

1. läkarintyg och andra intyg om sin fysiska och psykiska lämplighet,

2. bevis om att han eller hon har avlagt certifikatprov,

3. bevis om att han eller hon har genomgått certifikatkontroll.

Ett sådant föreläggande får överklagas endast i samband med ett överklagande av det beslut varigenom målet avgörs.

Rätten får, under den förutsättning som anges i 27 § andra stycket, höra socialnämnden.

**30 §** Om rätten i ett mål om återkallelse av ett elevtillstånd, ett flygcertifikat eller ett tidigare godkännande av ett utländskt flygcertifikat beslutar att återkallelse inte ska ske, får rätten meddela särskilda villkor för elevtillståndet, certifikatet eller godkännandet eller besluta att en ny personutredning ska göras vid en senare tidpunkt.

**31 §** I mål som prövas med stöd av 28 § förs det allmännas talan av Transportstyrelsen.

## **Flygdagbok**

**32 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en förare av ett luftfartyg och annan ska föra flygdagbok och om hur detta ska ske.

## **5 kap. Luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord**

### **Luftfartygs befälhavare**

**1 §** Ett luftfartyg ska ha en befälhavare när det används vid luftfart.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om befälhavare.



## **Luffartygs besättning**

**2 §** Ett luffartygs ägare eller, om fartyget inte används av ägaren, den som brukar det i ägarens ställe ska se till att fartyget är bemannat på föreskrivet sätt.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om ett luffartygs besättning.

## **Befälhavarens myndighet**

**3 §** Befälhavaren har den högsta myndigheten ombord. Om det behövs får han eller hon bestämma att medlemmar av besättningen tillfälligt ska arbeta med annat än det som deras anställning avser. Passagerarna ska rätta sig efter vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord.

Befälhavaren får sätta i land eller vägra att ta ombord besättningsmedlemmar, passagerare och gods, när omständigheterna kräver det.

## **Förberedande och genomförande av flygning**

**4 §** Befälhavaren ska övervaka att luftfartyget är luftvärdigt. Han eller hon ska se till att det är utrustat, bemannat och lastat på föreskrivet sätt. Vidare ska befälhavaren se till att flygningen förbereds och genomförs i enlighet med gällande bestämmelser.

Befälhavaren har när det gäller luftvärdigheten samma skyldighet att göra anmälan som ägaren har enligt 3 kap. 1 § första stycket.

## **Upprätthållande av ordning**

**5 §** Om någon genom sitt uppträdande utgör en omedelbar fara för flygsäkerheten eller luftfartsskyddet, får befälhavaren vidta de åtgärder mot denne som behövs för att avvärja faran.

För att genomföra dessa åtgärder får befälhavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver.

Befälhavaren bör i första hand försöka tala den som skapat faran till rätta genom upplysningar och uppmaningar. Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips ska den lindrigaste form brukas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än som är absolut nödvändigt.

Medlemmar av besättningen ska lämna befälhavaren den hjälp han eller hon behöver. Passagerare får efter uppmaning av befälhavaren lämna sådan hjälp. Om en åtgärd med hänsyn till faran måste vidtas omedelbart, får besättningsmedlemmar och passagerare själva genomföra den utan uppmaning av befälhavaren.

Besättningsmedlemmar och passagerare som lämnar hjälp eller annars vidtar åtgärd enligt fjärde stycket har samma rätt som befälhavaren att bruka våld.

**6 §** Har någon i fall som avses i 5 § brukat större våld än i varje fall är medgivet, ska han eller hon ändå inte dömas till ansvar, om omständigheterna var sådana att han eller hon svårligen kunde besinna sig. Om

gärningen anses brottslig, får dömas till lindrigare straff än vad som annars är föreskrivet.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 6

**7 §** Om något svårare brott begås ombord, ska befälhavaren om möjligt vidta de åtgärder som behövs för utredningen och som inte kan uppskjutas.

Befälhavaren ska om möjligt se till att gärningsmannen inte avviker och får omhändertaga honom eller henne för att hindra det. I sådant fall gäller bestämmelserna i 5 §. Gärningsmannen får inte vara omhändertagen längre än till dess han eller hon kan överlämnas till en behörig svensk eller utländsk myndighet.

Befälhavaren får ta i förvar sådana föremål som kan ha betydelse för utredningen. Han eller hon ska till den myndighet som avses i andra stycket ge de upplysningar och överlämna de föremål som kan ha betydelse för utredningen.

### **Försorg om passagerare, luftfartyg och gods**

**8 §** Om ett luftfartyg råkar i nöd, ska befälhavaren göra allt vad han eller hon kan för att rädda ombordvarande, fartyg och gods. Måste fartyget överges ska han eller hon om möjligt se till att luftfartygshandlingarna tas om hand.

### **Rapporteringskyldighet**

**9 §** Om det inträffar det en olyckshändelse vid användningen av ett luftfartyg som medför att någon avlider, att någon blir allvarligt skadad, att fartyget får betydande skada eller att egendom som inte transporteras med fartyget får betydande skada, ska befälhavaren rapportera det inträffade. Han eller hon ska också rapportera, när det har funnits någon allvarlig fara för att en sådan olycka skulle inträffa eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen.

Om befälhavaren inte kan fullgöra dessa skyldigheter, ska fartygets ägare, eller om fartyget inte används av ägaren, den som brukar det i ägarens ställe göra det. Ägaren eller brukaren ska rapportera om ett fartyg har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får besluta att rapporteringskyldigheten ska gälla också för medlemmar av besättningen eller för andra som utfört arbete som har samband med berörd flygning. Regeringen får meddela föreskrifter om att olyckor och tillbud som är av betydelse för luftfartens säkerhet ska rapporteras också i andra fall än som anges i första och andra styckena.

I 10 kap. finns bestämmelser om rapportering av händelser inom civil luftfart.

### **Förbud mot tjänstgöring vid sjukdom m.m.**

**10 §** 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.

**Flygplatser och andra start- och landningsplatser**

**1 §** För start och landning med luftfartyg ska en flygplats användas. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka flygplatser som får användas vid olika slag av luftfart.

För start och landning får tillfälligt eller i begränsad omfattning även ett land- eller vattenområde användas som inte särskilt har inrättats för ett sådant ändamål. Skulle start eller landning innebära avsevärt men för områdets ägare eller innehavare krävs dennes samtycke. I fråga om användande för start och landning av områden, som inte har inrättats för sådana ändamål eller som tillfälligt har inrättats för sådana ändamål, gäller de föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Det som sägs i första och andra styckena gäller inte nödsituationer eller andra därmed jämförbara fall.

**2 §** Om det behövs av hänsyn till natur- eller miljövård, friluftsliv, kommunikationer, fiske eller andra näringar, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om att ett visst område inte får användas för landning.

**3 §** Flygplatser ska uppfylla flygsäkerhetens och luftfartsskyddets krav.

**Tillstånd att inrätta en flygplats**

**4 §** För att inrätta en flygplats krävs tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Detsamma gäller om en flygplats byggs om, såvida inte ombyggnaden är av mindre betydelse för flygplatsens användning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter får inrättas utan ett sådant tillstånd som avses i första stycket.

**5 §** Ett tillstånd får meddelas endast om flygplatsen är lämplig från allmän synpunkt. Vid prövningen ska hänsyn särskilt tas till flygsäkerheten, relationen till övrig luftfart och andra transportslag, totalförsvaret samt särskilda störningar.

Vid tillståndsprövningen ska 3 och 4 kap., 5 kap. 3 § och 16 kap. 5 § miljöbalken tillämpas.

Ett tillstånd får inte meddelas i strid mot en detaljplan eller områdesbestämmelser. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras.

**6 §** När ett tillstånd meddelas, får tillståndet förenas med villkor. Om tillståndet meddelas av regeringen, får sådana villkor bestämmas av den myndighet som regeringen bestämmer.

## Drifttillstånd för flygplatser

**7 §** En flygplats får inte tas i bruk innan den har godkänts från flygsäkerhetssynpunkt och meddelats ett drifttillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer. Detsamma gäller om en flygplats byggs om, såvida inte ombyggnaden är av mindre betydelse för flygplatsens användning. Ett drifttillstånd ska ges för viss tid. Drifttillståndet ska innehålla de villkor som ska gälla.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om vilka krav som ska vara uppfyllda från flygsäkerhetssynpunkt för att ett område ska få användas som flygplats.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter inte behöver godkännas innan den tas i bruk.

**8 §** Om villkoren åsidosätts i väsentlig grad, ska drifttillståndet återkallas av den myndighet som har meddelat det. Detta gäller också om flygplatsen annars inte uppfyller de krav som gäller för flygplatser. Om det är tillräckligt för att upprätthålla flygsäkerheten, får ett drifttillstånd i stället för att återkallas begränsas till att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar.

Ett drifttillstånd ska återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan, om det på sannolika skäl kan antas att drifttillståndet kommer att återkallas slutligt. Om det på sannolika skäl kan antas att tillståndet kommer att begränsas slutligt, får det begränsas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande.

Den som driver en flygplats ska anmäla om något inträffar som medför att kraven för godkännande inte längre är uppfyllda. Om det krävs av flygsäkerhetsskäl, ska den som driver flygplatsen se till att anläggningen inte används eller att användningen begränsas.

**9 §** Om en flygplats, som inte behöver godkännas innan den tas i bruk, inte uppfyller flygsäkerhetskraven, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer i ett enskilt fall besluta att den inte får användas eller ange under vilka förutsättningar den får användas.

## Övriga tillstånd

**10 §** Regeringen får meddela föreskrifter om att det krävs tillstånd för att inrätta och driva även andra anläggningar för luftfarten än flygplatser. Frågor om tillstånd och om villkoren för dessa prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

## Flygtrafiktjänst

**11 §** Det ska finnas flygtrafiktjänst för att trygga och underlätta luftfarten. Verksamheten ska vara godkänd ur flygsäkerhetssynpunkt av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Ett

godkännande får återkallas av den myndighet som har meddelat det, om föreskrivna krav inte uppfylls.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 6

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om flygtrafiktjänsten.

Flygtrafikledningstjänst i luftrummet i anslutning till en flygplats får ombesörjas av innehavaren av flygplatsen eller den som fått ett sådant uppdrag av innehavaren av flygplatsen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer beslutar om omfattningen av detta luftrum. Den som utför flygtrafikledningstjänst i luftrummet i anslutning till en flygplats får lämna tillstånd i form av klarering och anvisningar om färdväg till luftfartyg.

### **Tystnadsplikt**

**12 §** Den som har fullgjort uppgifter inom flygtrafiktjänst får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst fått veta om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden.

I det allmännas verksamhet tillämpas bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen (2009:000) i stället för det som sägs i första stycket.

### **Luftfartsskyddet på flygplatser m.m.**

**13 §** I lagen (2004:1100) om luftfartsskydd och i EG-rättsakter som det hänvisas till i den lagen finns närmare bestämmelser om luftfartsskyddet på flygplatser m.m.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i ett enskilt fall besluta att en anläggning eller en verksamhet vid en anläggning som används för luftfart inte får användas eller att verksamheten inte får bedrivas om inte luftfartsskyddets krav är uppfyllda, eller ange under vilka förutsättningar anläggningen får användas eller verksamheten bedrivas.

### **Ordning och säkerhet m.m.**

**14 §** Utan tillstånd av en flygplatshållare får inte någon beträda en sådan del av ett flygplatsområde där det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde. Motsvarande gäller för andra anläggningar för luftfarten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om tillträde till flygplatser och andra anläggningar för luftfarten och om ordningen där.

En befattningshavare som fullgör ordnings- och säkerhetstjänst vid en flygplats eller en annan anläggning för luftfarten får från flygplatsområdet eller anläggningen avvisa eller avlägsna den som obehörigen uppehåller sig där eller som stör ordningen eller äventyrar flygsäkerheten eller luftfartsskyddet.

**15 §** En flygplats som är öppen för allmänt bruk ska på samma villkor som för svenska luftfartyg i internationell trafik vara öppen för utländska luftfartyg i sådan trafik, om dessa är registrerade i en stat som har träffat överenskommelse med Sverige om denna förmån.

### **Avgifter**

**16 §** Den som driver en flygplats och den som tillhandahåller tjänster för luftfarten får ta ut avgifter för användningen av flygplatsen och tjänsterna. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om enligt vilka principer sådana avgifter får tas ut.

I den omfattning som följer av 1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter ska Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) meddela föreskrifter om, påföra och driva in undervägsavgifter.

### **Flygledare m.m.**

**17 §** Tjänstgöring som flygledare i flygtrafikledningstjänst eller flygtekniker får fullgöras bara av den som har gällande certifikat. Den som vill genomgå utbildning till flygledare ska ha elevtillstånd. I fråga om elevtillstånd och certifikat gäller bestämmelserna i 4 kap. 6 och 8–31 §§. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om godtagande i Sverige av utländska elevtillstånd och certifikat.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att andra som fullgör tjänst inom markorganisationen eller annan tjänst av betydelse för flygsäkerheten än som avses i 4 kap. ska ha behörighetsbevis. För sådana bevis får det ställas upp krav på elevtillstånd och medicinskt intyg. I fråga om elevtillstånd, behörighetsbevis och medicinskt intyg gäller bestämmelserna i 4 kap. 6 och 8–31 §§. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om godtagande i Sverige av utländska behörighetsbevis.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om, undantag från kravet på certifikat när det gäller arbete som utförs inom vissa angivna organisationer.

**18 §** Bestämmelsen i 5 kap. 10 § gäller också flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker samt, i den mån regeringen föreskriver det, annan personal inom markorganisationen med tjänstgöring som är av betydelse för flygsäkerheten.

## Flyghinder

**19 §** För att förebygga fara för flygsäkerheten får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om uppsättning av märken, belysning och andra anordningar som genom att de exempelvis liknar signaler för luftfarten kan utgöra en sådan fara. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om markering av flyghinder.

Föreskrifter enligt första stycket får inte innebära något avsevärt men för markägarna eller dem som har särskild rätt till marken.

Kostnader för markering av flyghinder betalas vid inrättande eller ändring av en flygplats eller tillhörande inflygnings- eller utflygnings-procedurer av den som inrättar eller ändrar flygplatsen eller procedurerna. Vid uppförande av anläggningar som utgör hinder för befintliga flygplatser och tillhörande inflygnings- eller utflygnings-procedurer betalas kostnaderna för markering av den som uppför anläggningen. Det som sägs i detta stycke gäller inte om något annat avtalas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om åtgärder, som får vidtas när föreskrifter enligt första stycket åsidosätts.

**20 §** Den som för egen räkning utför eller låter utföra byggnadsarbeten ska minst fyra veckor innan arbetena påbörjas göra en anmälan (*flyghinderanmälan*) till den myndighet som regeringen bestämmer om arbetena avser uppförande eller tillbyggnad av en byggnad eller annan anläggning vars sammanlagda höjd kommer att överstiga 50 meter när arbete ska utföras inom sammanhållen bebyggelse eller 20 meter när arbetena ska utföras inom annat område.

En flyghinderanmälan ska vara skriftlig och kortfattat beskriva projektets art, omfattning och exakta lokalisering.

## Markttjänster

**21 §** I lagen (2000:150) om markttjänster på flygplatser finns bestämmelser om tillträde till marknaden för markttjänster på flygplatser som står öppna för kommersiell lufttrafik.

## 7 kap. Tillstånd att bedriva luftfart

### Flygsäkerhetsmässiga tillstånd

#### *Drifttillstånd*

**1 §** Den som vill utföra lufttransporter mot betalning åt allmänheten ska ha ett drifttillstånd.

Ett drifttillstånd ska vara utfärdat i Sverige. Som drifttillstånd enligt detta kapitel får, i fråga om ett utländskt flygföretag som är hemmahörande i ett annat land som är medlem i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), godtas ett drifttillstånd eller en likvärdig handling som har utfärdats av det landet i enlighet med ICAO:s normer.

Om det finns särskilda skäl, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer i ett enskilt fall besluta att medge luftfart som avses i första stycket även för den som saknar ett drifttillstånd eller en likvärdig handling, eller som har ett drifttillstånd eller en likvärdig handling som har utfärdats i ett land som inte är medlem i ICAO. Ett sådant medgivande får avse endast enstaka flygningar när drifttillstånd eller en likvärdig handling saknas.

**2 §** Ett drifttillstånd får beviljas endast om det visas att sökanden har sådan kompetens och organisation samt att förutsättningarna i övrigt är sådana att verksamheten kan bedrivas på ett från flygsäkerhetssynpunkt betryggande sätt.

**3 §** Ett drifttillstånd får ges endast till

1. svenska staten,
2. svenska kommuner eller svenska landsting,
3. medborgare i en stat inom Europeiska unionen (EU-stat) som har sitt hemvist i Sverige eller till dödsbo efter en sådan person,
4. svenska handelsbolag som endast har bolagsmän som är medborgare i en EU-stat,
5. svenska föreningar, samfund eller stiftelser, som i styrelsen endast har ledamöter som är medborgare i en EU-stat,
6. svenska aktiebolag, om majoriteten av kapitalvärdet och röstvärdet ägs av medborgare i en EU-stat eller av någon som kan få tillstånd enligt denna paragraf,
7. europeiska ekonomiska intressegrupperingar som har sitt säte i Sverige.

Om ägaren till ett aktiebolag som ansöker om tillstånd enligt denna paragraf är ett annat aktiebolag, ska det som sägs i första stycket 6 också gälla det bolaget.

Ett tillstånd förfaller, om kraven i första och andra styckena inte längre är uppfyllda och rättelse inte sker inom den tid som bestäms av den myndighet som har meddelat tillståndet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, om det finns särskilda skäl, i ett enskilt fall besluta om undantag från denna paragraf.

**4 §** Ett drifttillstånd utfärdas att gälla för viss typ av luftfart och för vissa luftfartyg. Ett drifttillstånd ska ges för viss tid. I drifttillståndet ska fastställas de villkor som ska gälla.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om drifttillstånd.

Frågor om drifttillstånd prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

**5 §** Om en tillståndshavare i väsentlig grad åsidosätter föreskrifterna för verksamheten, ska drifttillståndet återkallas av den myndighet som har meddelat det. Tillståndet ska också återkallas, om det måste antas att innehavaren inte kan upprätthålla verksamheten. Om det är tillräckligt för att upprätthålla flygsäkerheten, får ett drifttillstånd i stället begränsas till



att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar.

Ett drifttillstånd ska återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan, om det på sannolika skäl kan antas att drifttillståndet kommer att återkallas slutligt. Om det på sannolika skäl kan antas att tillståndet kommer att begränsas slutligt, får det begränsas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande.

Den som har ett drifttillstånd ska anmäla om något inträffar som medför att kraven för utfärdande av drifttillstånd inte längre är uppfyllda.

### *Bruksflygtillstånd*

**6 §** För att få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg, såsom lyft, bogsering, inspektioner och övervakning, krävs ett bruksflygtillstånd.

Det som föreskrivs i 1 § andra och tredje styckena och 2–5 §§ har motsvarande tillämpning i fråga om bruksflygtillstånd. Om regeringen bestämmer det, får den myndighet som prövar frågor om bruksflygtillstånd uppdra åt någon annan att göra prövningen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i ett enskilt fall besluta om undantag från kravet på bruksflygtillstånd om verksamheten inte är av större omfattning eller om det i övrigt finns särskilda skäl.

### *Tillstånd att bedriva utbildning*

**7 §** För att få bedriva flygutbildning i Sverige krävs ett utbildningstillstånd.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från kravet på tillstånd enligt första stycket när det är fråga om utbildning för privat flygning. Om en flygutbildning som har undantagits från tillståndskravet inte uppfyller föreskrivna flygsäkerhetskrav, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer i enskilda fall besluta att utbildningen inte får bedrivas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att det krävs tillstånd för att bedriva utbildning av flygledare och annan personal inom flygtrafiktjänsten i Sverige.

Det som föreskrivs i 2, 4 och 5 §§ har motsvarande tillämpning i fråga om tillstånd som föreskrivs i denna paragraf.

## **Trafiktillstånd**

### *Trafiktillstånd*

**8 §** För att mot betalning få utföra lufttransporter åt allmänheten eller för att mot betalning få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg krävs ett trafiktillstånd.

Den som har ett drifttillstånd som är utfärdat i Sverige behöver dock inte något trafiktillstånd för att få utföra inrikes lufttransporter och den som har ett bruksflygtillstånd som är utfärdat i Sverige behöver inte

något trafikillstånd för att få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får dock meddela föreskrifter om att det krävs ett trafikillstånd även i dessa fall.

Om regeringen genom ett avtal med ett annat land eller en internationell organisation medgivit trafikrättigheter för luftfart inom svenskt område, får regeringen besluta om undantag från kravet på trafikillstånd enligt första stycket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om trafikillstånd och om utövande av trafikrättigheter utan att trafikillstånd krävs enligt tredje stycket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om att annan luftfart än luftfart i regelbunden trafik får utövas utan trafikillstånd, om det är lämpligt med hänsyn till luftfartens art eller omfattning.

### *Meddelande och återkallande av trafikillstånd*

**9 §** Trafikillstånd meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

När trafikillstånd meddelas, får tillståndet förenas med villkor. Om tillståndet meddelas av regeringen, får sådana villkor beslutas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Ett trafikillstånd eller trafikrättigheter enligt 8 § tredje stycket får återkallas helt eller för viss tid eller begränsas, om tillståndshavaren eller utövaren av trafikrättigheten inte iakttar de föreskrifter eller villkor som gäller för verksamheten, eller det i övrigt finns särskilda skäl.

## **Övriga tillstånd**

### *Tillstånd till inhyrning och uthyrning av luftfartyg*

**10 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten eller annars till luftfarten inom svenskt område, meddela föreskrifter om att det krävs tillstånd för att hyra in eller hyra ut ett luftfartyg.

Det som föreskrivs i 2, 4 och 5 §§ har motsvarande tillämpning i fråga om tillstånd som föreskrivs i denna paragraf.

## **8 kap. Vissa bestämmelser för lufttrafiken**

### **Trafikregler**

**1 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter med trafikregler för luftfart samt föreskrifter om vad som i övrigt ska iakttas vid luftfart för att olyckor och olägenheter ska undvikas.

**2 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om flygvägar som luftfartyg ska följa inom svenskt område samt begränsningar i användningen av luftrum i anslutning till

### **Skyldighet att landa**

**3 §** När det krävs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, får ett luftfartyg uppmanas att landa. Fartyget ska då landa på den plats som anvisas. Om ingen anvisning lämnas, ska landningen ske på närmaste flygplats inom landet som är lämplig.

Ett luftfartyg, som utan föreskrivet tillstånd kommer in i ett sådant område som avses i 1 kap. 8 §, ska omedelbart lämna området. Det inträffade ska snarast anmälas till en flygtrafikledningsenhet. Om ingen annan anvisning lämnas, ska fartyget snarast möjligt landa enligt det som sägs i första stycket.

Om ett luftfartyg bryter mot bestämmelserna i första eller andra stycket, får den fortsatta färden hindras.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om vem som får besluta om åtgärder enligt denna paragraf och får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som avses i paragrafen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om att enskild får besluta om åtgärder enligt denna paragraf.

### **Transport av visst gods**

**4 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får av hänsyn till flygsäkerheten eller luftfartsskyddet meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om förbud mot transport med luftfartyg av visst gods eller föreskriva villkor för sådan transport.

Bestämmelser som rör transport av krigsmateriel finns i lagen (1992:1300) om krigsmateriel.

Bestämmelser om transport med luftfartyg av farligt gods finns i lagen (2006:263) om transport av farligt gods.

### **Luftfartygshandlingar**

**5 §** I den mån annat inte särskilt föreskrivs i denna lag, meddelar regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskrifter om luftfartygshandlingar.

**6 §** Om någon för att kunna ta till vara sin rätt behöver ta del av innehållet i en luftfartygshandling, ska han eller hon få det.

I det allmännas verksamhet gäller i stället bestämmelserna i tryckfrihetsförordningen och offentlighets- och sekretesslagen (2009:000).

**7 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om skyldighet för dem som tjänstgör ombord på luftfartyg att medföra flygcertifikat och andra handlingar.

## **9 kap. Ansvaret för skador genom luftfart**

**1 §** Bestämmelser om ansvaret för skador som genom luftfart tillfogas personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget finns i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

**2 §** Bestämmelser om skyldighet för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer att ha försäkring för sådant ansvar som avses i 1 § finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer<sup>1</sup>.

**3 §** Regeringen får meddela föreskrifter om att det även i andra fall än som följer av 2 § ska finnas försäkring för ansvar enligt 1 §. Försäkringen får ersättas av någon motsvarande säkerhet som regeringen bestämmer.

**4 §** Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 785/2004 i fråga om försäkring för sådant ansvar som avses i 1 §.

Ett sådant bevis som avses i artikel 5.1 i förordningen ska ges in till Transportstyrelsen.

**5 §** Transportstyrelsen får i fråga om sådana flygningar över svenskt område och sådana mellanlandningar som avses i artikel 8.2 i förordning (EG) nr 785/2004 kräva bevis om giltig försäkring.

**6 §** Om någon som tjänstgör på luftfartyg är ersättningskyldig för skada genom luftfart som har uppkommit genom hans eller hennes fel eller försummelse i tjänsten, får rätten jämka ersättningen med hänsyn till felets eller försummelsens beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt. Detsamma gäller i fråga om andra med tjänst som har betydelse för trafiksäkerheten.

I fråga om skadeståndsansvaret för arbetstagare gäller 4 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

## **10 kap. Flygräddningstjänst, bärgning, undersökning av luftfartsolyckor och rapportering av händelser**

### **Flygräddningstjänst**

**1 §** Bestämmelser om flygräddningstjänst finns också i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

Ett luftfartygs ägare eller brukare och de som tjänstgör på luftfartyg eller vid flygplatser eller andra anläggningar för luftfarten är skyldiga att delta i flygräddningstjänsten. Regeringen meddelar föreskrifter om ersättning av allmänna medel för deltagandet. I fråga om ersättning vid

<sup>1</sup> EUT L 138, 30.4.2004, s. 1 (Celex 32004R0785).

## Bärgning

**2 §** Den som bärgar ett luftfartyg som har förolyckats eller befinner sig i nöd och alla som medverkar vid bärgningen har rätt till bärgarlön. Detsamma gäller vid bärgning av gods ombord på ett sådant fartyg eller av något som hör till fartyget eller godset. I fråga om bärgarlönen tillämpas bestämmelserna i 16 kap. 3 § tredje och fjärde styckena, 5 § första stycket andra och tredje meningarna, 6 § och 10 § tredje stycket sjölagen (1994:1009). Den som i en sådan nödsituation räddar människor från 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 ska också ersättas, om kostnaderna har varit nödvändiga.

Den som deltar i en bärgning trots ett uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, ägare eller, om fartyget inte används av ägaren, den som brukar det i ägarens ställe har inte rätt till bärgarlön. Detsamma gäller i fråga om ersättning för kostnader för bevarande av fartyg och gods.

Bestämmelserna om bärgning i denna paragraf tillämpas inte på sådan bärgning som avses i 16 kap. 1 § 1 sjölagen.

**3 §** Den som har en fordran på bärgarlön eller ersättning för kostnader enligt 2 § har luftpanträtt i fartyget eller godset med förmånsrätt enligt 4 § 1 förmånsrättslagen (1970:979), om bärgarlönen eller ersättningen avser åtgärder som har avslutats i Sverige.

En yngre fordran har företräde framför en äldre. Fordringar som har uppkommit på grund av samma händelse har lika rätt till betalning.

För att ett luftfartyg ska få lämna den plats där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades, eller för att ägaren ska få ta godset i besittning, krävs att borgenärerna medger det. Detta gäller dock inte, om borgenärerna har fått betalt för sina fordringar eller säkerhet har ställts.

**4 §** Luftpanträtt omfattar inte ersättning som på grund av försäkring eller av någon annan anledning betalas för skada på luftfartyg eller gods.

**5 §** Säljs luftfartyget eller godset exekutivt, upphör luftpanträtten sedan försäljningen har vunnit laga kraft och köpesumma betalats. Borgenärerna har rätt till betalning ur köpesumman enligt bestämmelserna i utsökningsbalken.

Luftpanträtten i godset upphör, om det genom lossning ställs till avsändarens eller mottagarens förfogande. Om godset lämnas ut utan borgenärens tillstånd, svarar den som tar emot godset för fordringen, om han eller hon kände till denna. Han eller hon svarar dock inte för mera än det värde som godset hade vid lossningen.

**6 §** Luftpanträtten i ett luftfartyg som är registrerat i Sverige upphör efter tre månader från den dag åtgärderna för bärgningen eller bevarandet

av fartyget avslutades. Detta gäller dock inte, om borgenärens anspråk på panträtt inom samma tid har anmälts till inskrivningsmyndigheten för anteckning i inskrivningsregistret för luftfartyg och dessutom överenskommelse har träffats om panträttens belopp eller talan om panträtten har väckts i laga ordning.

Bestämmelserna i första stycket gäller också om fartyget är registrerat i ett annat land som har biträtt Genèvekonventionen. Borgenärens anspråk på panträtt ska i sådant fall anmälas hos den myndighet som för inskrivningsboken för fartyget.

Om fartyget inte är registrerat eller om det är registrerat i ett annat land än som anges i andra stycket, upphör luftpanträtten efter ett år från den dag åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av 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 och tillbud**

**7 §** Bestämmelser om undersökning från säkerhetssynpunkt av luftfartsolyckor och tillbud till sådana olyckor finns i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

## **Rapportering av händelser m.m.**

**8 §** I syfte att förbättra flygsäkerheten ska händelser inom civil luftfart rapporteras till behörig myndighet.

Med händelse inom civil luftfart avses i denna lag driftsavbrott, defekt, fel eller annan onormal omständighet som har inverkat eller kan inverka på flygsäkerheten, men som inte lett till sådana luftfartsolyckor eller tillbud som avses i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

**9 §** Regeringen får meddela föreskrifter om vilka personer inom civil luftfart som ska vara skyldiga att rapportera händelser enligt 8 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om rapportering av händelser.

**10 §** En arbetsgivare får inte utsätta en arbetstagare för repressalier på grund av att arbetstagaren har rapporterat en händelse enligt denna lag.

Om en arbetstagare utsätts för repressalier, ska arbetsgivaren betala skadestånd till arbetstagaren för den förlust som uppkommer och för den kränkning som repressalierna innebär.

## **11 kap. Särskilda bestämmelser**

### **Avgångsförbud**

**1 §** Transportstyrelsen eller den som styrelsen utser får förbjuda en flygning och hindra ett luftfartyg från att avgå om det, när flygningen ska påbörjas, kan antas att luftfartyget inte uppfyller de villkor som anges i denna lag eller som har fastställts med stöd av lagen. Detsamma gäller när andra villkor som fastställts för flygningen inte är uppfyllda. Om

någon annan än Transportstyrelsen har meddelat beslutet, ska beslutet genast anmälas till Transportstyrelsen och prövas av denna.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 6

**2 §** Innehavaren av en flygplats får hindra ett luftfartyg från att avgå om avgifter för användningen av flygplatsen och tjänsterna för luftfarten, som avser fartygets senaste ankomst, uppehåll och avgång, inte har betalats och säkerhet inte har ställts.

**3 §** I lagen (1939:6) om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg finns bestämmelser om att kvarstad inte får läggas på vissa luftfartyg.

### **Avgifter och andra ersättningar för förrättningar**

**4 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter och andra ersättningar för förrättningar och tillstånd enligt denna lag och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen samt enligt EG-förordningar på den civila luftfartens område. Beslut om kostnad som är förfallen till betalning får verkställas enligt utsokningsbalken.

### **Radioanläggningar**

**5 §** I lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation finns särskilda bestämmelser om användning av radioanläggningar ombord på luftfartyg och inom markorganisationen.

## **12 kap. Tillsyn, överklagande m.m.**

### **Tillsyn**

**1 §** Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att bestämmelserna i 1–8, 10 och 11 kap. och de föreskrifter som meddelats med stöd av dessa bestämmelser följs.

Regeringen får meddela föreskrifter om att den myndighet som avses i första stycket får anlita någon annan vid tillsynen.

I den utsträckning det behövs för tillsyn enligt första stycket ska där avsedd myndighet och annan som myndigheten anlitar för tillsynen ges omedelbart tillträde till luftfartyg, flygplatser, anläggningar, lokaler och andra objekt. Denna rätt omfattar inte bostäder.

Tillsynsåtgärder får vidtas stickprovsvis om det sker på ett icke-diskriminerande sätt.

**2 §** Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att den som har skyldigheter enligt artiklarna 5–11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet<sup>1</sup> följer dessa bestämmelser.

<sup>1</sup> EUT L 204, 26.7.2006, s. 1 (Celex 32006R1107).

Tillsynsmyndigheten enligt första stycket får meddela de förelägganden som behövs för att bestämmelserna ska följas.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 6

**3 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att den som står under tillsyn enligt denna lag ska lämna de uppgifter som tillsynsmyndigheten behöver för att kunna utöva tillsyn.

### **Överklagande**

**4 §** Transportstyrelsens beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen överklagas i frågor som rör trafik-tillstånd hos regeringen.

Luftfartsverkets och Transportstyrelsens övriga beslut vid myndighetsutövning mot enskild enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Beslut som avses i denna paragraf gäller omedelbart, om inte annat förordnas.

**5 §** Transportstyrelsens beslut om tillstånd att inrätta och driva flygplatser får överklagas av en sådan ideell förening som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken.

### **Allmänt bemyndigande**

**6 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, i de avseenden som behandlas i denna lag, meddela ytterligare föreskrifter som gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik.

Regeringen får meddela föreskrifter om att den myndighet som avses i första stycket får överlämna förvaltningsuppgift som ansluter till föreskrifterna till någon annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

### **Krig eller krigsfara**

**7 §** Är Sverige i krig eller krigsfara får regeringen, i den utsträckning rådande förhållanden kräver det, meddela föreskrifter om, eller i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i denna lag, från föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag och från andra lagar och författningar som avser luftfarten. Regeringen får då meddela de föreskrifter som behövs.

Detsamma gäller, om det råder sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av krig eller av krigsfara som Sverige har befunnit sig i.

Om regeringen i andra fall än då Sverige är i krig har meddelat föreskrifter enligt denna paragraf, ska föreskrifterna underställas riksdagens prövning inom en månad efter de har beslutats. Om någon sådan underställning inte sker eller om föreskrifterna inte godkänns av riksdagen inom två månader från underställningen, upphör föreskrifterna att gälla.



## Definitioner av konventioner

**8 §** 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, och

– *Genèvekonventionen* den konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg som avslutades i Genève den 19 juni 1948.

## 13 kap. Ansvarsbestämmelser m.m.

### Ansvarsbestämmelser

**1 §** Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet manövrerar ett luftfartyg på ett sådant sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara döms för *vårdslöshet i flygtrafik* till böter eller till fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt döms till fängelse i högst två år.

**2 §** Den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter tjänstgöringen uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms för *flygfylleri* till böter eller fängelse i högst sex månader. Detsamma gäller den som utövar tjänst som anges i 6 kap. 18 §.

För flygfylleri enligt första stycket döms också den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller som utövar tjänst som anges i 6 kap. 18 § efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter tjänstgöringen finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

För flygfylleri enligt första stycket döms också den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller som utövar tjänst som anges i 6 kap. 18 § och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

**3 §** Är ett brott som avses i 2 § att anse som grovt döms för *grovt flygfylleri* till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om gärningsmannen

1. har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

2. annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. fullgjort sin uppgift på ett sätt som inneburit påtaglig fara för flygsäkerheten.

**4 §** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som uppsåtligen

1. bryter förbud som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 6 § tredje stycket,
  2. bryter mot 1 kap. 7 § första stycket eller mot villkor som har meddelats av regeringen enligt 1 kap. 7 § andra stycket,
  3. bryter mot förbud eller föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 8 §,
  4. lämnar oriktiga uppgifter vid ansökan eller anmälan enligt 2 kap.,
  5. framför ett luftfartyg som inte är märkt enligt 2 kap. 13 § eller enligt föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd därav,
  6. bryter mot 3 kap. 1 § första stycket första meningen,
  7. tillverkar luftfartyg eller tillverkar tillbehör eller reservdelar till dem, utför underhålls-, reparations- och ändringsarbeten på fartyg, tillbehör och reservdelar utan föreskrivet tillstånd,
  8. bryter mot 4 kap. 1, 2, 3, 4 eller 5 § eller mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd därav,
  9. vid tjänstgöring ombord på luftfartyg inte följer befälhavarens order,
  10. som passagerare inte åtlöder vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord,
  11. bryter mot 5 kap. 8 §,
  12. bryter mot 6 kap. 4 eller 7 §,
  13. bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 6 kap. 10 §,
  14. bryter mot 6 kap. 17 § första stycket,
  15. utövar luftfart utan föreskrivet tillstånd enligt 7 kap. 1 eller 6 §§, 7 § första stycket eller 8 § första stycket,
  16. utövar luftfart utan tillstånd som regeringen har föreskrivit med stöd av 7 kap. 8 § andra stycket eller 10 §,
  17. vid utövande av luftfart åsidosätter de villkor som har meddelats av regeringen med stöd av 7 kap. 4 § första stycket, 6 § andra stycket, 7 § fjärde stycket eller 9 § andra stycket,
  18. inte landar enligt det som sägs i 8 kap. 3 §,
  19. använder ett luftfartyg vid luftfart utan föreskriven försäkring eller säkerhet enligt 9 kap. 3 §.
- Till böter eller fängelse i högst sex månader döms även den som av oaktsamhet begår gärning som avses i första stycket 1–8 och 10–20.

**5 §** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen<sup>1</sup> genom att

1. utföra lufttransport utan nödvändig operativ licens,
2. inte inhämta ett förhandsgodkännande enligt artikel 13 i förordningen, eller
3. utföra lufttransport på en flyglinje för vilken allmän trafikplikt gäller och annan meddelats tillstånd med ensamrätt enligt artikel 16 i förordningen.

<sup>1</sup> EUT L 293, 31.10.2008, s. 3 (Celex 32008R1008).

**6 §** Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. lämnar oriktiga uppgifter i ett ärende som rör innehav av certifikat eller behörighetsbevis eller frågan om annan behörighet, eller vid prov, kontroller eller annan tillsyn över behörigheten,

2. bryter mot 5 kap. 2 §,

3. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 17 § andra stycket första meningen.

Till böter döms också den som i andra fall än som anges i 1–4 §§ uppsåtligen försummar någon skyldighet enligt 1, 2, 3, 4, 5, 6 eller 8 kap.

**7 §** Om en gärning har begåtts av ringa oaktsamhet, döms inte till ansvar enligt denna lag.

**8 §** Bestämmelser om ansvar för den som bryter mot tystnadsplikten i 6 kap. 12 § första stycket finns i 20 kap. 3 § brottsbalken.

**9 §** Till ansvar enligt denna lag döms inte om gärningen är belagd med samma eller strängare straff i brottsbalken, eller om gärningen utgör överträdelse av ett föreläggande eller förbud som förenats med vite.

### **Förverkande**

**10 §** Om ägaren eller någon som är i ägarens ställe uppsåtligen begår eller medverkar till en sådan gärning som anges i 4 § första stycket 1, 2 eller 3, får luftfartyget förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga brott eller om det i övrigt finns särskilda skäl. Detta gäller dock inte, om förverkande är uppenbart oskäligt. Om fartyget inte finns i behåll, får värdet förklaras förverkat.

Första stycket gäller inte mot den som i god tro har förvärvat luftfartyget eller någon särskild rätt till det.

### **Vite**

**11 §** Ett föreläggande eller ett förbud som myndighet meddelar enligt denna lag, eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag, får förenas med vite.

## **14 kap. Statsluftfart**

**1 §** För luftfart med svenska militära luftfartyg och i fråga om den militära markorganisationen gäller endast bestämmelserna i

1. 5 kap. 9 §,

2. 6 kap. 11 och 17 §§,

3. 9 kap. 6 §, samt

4. 10 kap. 2 § första och tredje styckena och 7 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar i övrigt föreskrifter för den militära luftfarten och markorganisationen i de ämnen som anges i denna lag och som inte gäller förhållandet mellan enskilda eller annars måste meddelas i lag.

**2 §** För annan svensk statsluftfart än som anges i 1 §, gäller bestämmelserna i denna lag utom 10 kap. 3–6 §§.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får för sådan luftfart meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i 1–8 kap. samt i övrigt meddela de särskilda föreskrifter som behövs.

**3 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer 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.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 november 2009. Genom lagen upphävs luftfartslagen (1957:297).

2. Certifikat, tillstånd och godkännanden som har meddelats enligt luftfartslagen (1957:297) och med stöd av den meddelade föreskrifter, ska fortsätta att gälla enligt sitt innehåll. Frågor om förnyelse av ett äldre certifikat, tillstånd eller godkännande ska dock prövas enligt den nya lagen, liksom återkallelse av ett certifikat, tillstånd eller godkännande eller vägran att godkänna ett tillstånd om den händelse som ligger till grund för ingripandet har ägt rum sedan lagen har trätt i kraft.

Förslag till lag om ändring i lagen (2004:669) om ändring i  
luftfartslagen (1957:297)

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 6

Härigenom föreskrivs att lagen (2004:669) om ändring i luftfartslagen  
(1957:297) ska utgå.

Häri genom föreskrivs att 6 kap. 16 § luftfartslagen (2009:000) ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt lagförslag 2.1*

*Föreslagen lydelse*

**6 kap.**  
**16 §**

Den som driver en flygplats och den som tillhandahåller tjänster för luftfarten får ta ut avgifter för användningen av flygplatsen och tjänsterna. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om enligt vilka allmänna principer sådana avgifter får tas ut.

I den omfattning som följer av 1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter ska Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) meddela föreskrifter om, påföra och driva in undervägsavgifter.

I den omfattning som följer av bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen ska Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) meddela föreskrifter om, påföra och driva in undervägsavgifter.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Härigenom föreskrivs följande.

### **Inledande bestämmelser**

**1 §** Denna lag innehåller bestämmelser om lufttransporter.

**2 §** Bestämmelser om ansvaret för skador som uppkommer genom luftfart finns i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart och luftfartslagen (2009:000).

### **EG-rättsliga bestämmelser**

**3 §** Bestämmelser om lufttransporter finns i

1. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage<sup>1</sup>,

2. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91<sup>2</sup>,

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer<sup>3</sup>,

4. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG<sup>4</sup>,

5. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet<sup>5</sup>,

6. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning)<sup>6</sup>.

I den utsträckning en fråga regleras av dessa förordningar, tillämpas inte svensk lag.

Bestämmelser som kompletterar förordningarna i första stycket 2–6 finns i 12–17 §§.

<sup>1</sup> EGT L 285, 17.10.1997, s. 1 (Celex 31997R2027), ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002, EGT L 140, 30.5.2002, s. 2 (Celex 32002R0889).

<sup>2</sup> EUT L 46, 17.2.2004, s. 1 (Celex 32004R0261).

<sup>3</sup> EUT L 138, 30.4.2004, s. 1 (Celex 32004R0785).

<sup>4</sup> EUT L 344, 27.12.2005, s. 15 (Celex 32005R2111).

<sup>5</sup> EUT L 204, 26.7.2006, s. 1 (Celex 32006R1107).

<sup>6</sup> EUT L 293, 31.10.2008, s. 3 (Celex 32008R1008).

## **Bestämmelser om Montrealkonventionen**

### **Lufttransporter som omfattas av Montrealkonventionen**

**4 §** Artiklarna 1–22, artikel 23.1 första, andra och tredje meningarna, artiklarna 25–27, artiklarna 29–49 samt artiklarna 51 och 52 i konventionen den 28 maj 1999 om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen) ska gälla som lag här i landet.

De engelska, franska, arabiska, kinesiska, ryska och spanska texterna av Montrealkonventionen har lika giltighet.

De engelska och franska texterna av konventionen samt en översättning av den till svenska finns intagna som en bilaga till denna lag.

### **Lufttransporter som inte omfattas av Montrealkonventionen**

**5 §** För lufttransporter mot ersättning inom ett land utan mellanlandning utanför landet och för andra lufttransporter mot ersättning som inte omfattas av Montrealkonventionen ska konventionens bestämmelser ändå tillämpas så som det anges i 4 §. Detta gäller även när sådana lufttransporter utförs av ett lufttrafikföretag utan ersättning.

I fråga om jämkning av skadestånd för personskada ska 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207) tillämpas i stället för artikel 20 i konventionen.

I fråga om begränsning av transportörens ansvar vid transport av bagage eller gods ska bestämmelsen i artikel 22.2 i konventionen tillämpas som om den enbart avser incheckat bagage och bestämmelsen i artikel 22.5 som om den avser punkterna 1–3.

### **Inflationsjustering**

**6 §** Om de beloppsgränser som gäller enligt artiklarna 21 och 22 i Montrealkonventionen ändras med tillämpning av artikel 24, ska de nya beloppsgränserna vid tillämpning av 4 eller 5 § tillämpas på transportavtal som ingås tidigast den dag då ändringen träder i kraft enligt konventionen.

Regeringen ska i Svensk författningssamling ge till känna sådana ändringar av beloppsgränserna.

### **Behörig domstol**

**7 §** Talan om ersättning som får föras i Sverige med stöd av artikel 33.2 i Montrealkonventionen ska, om den inte väcks vid någon av de domstolar som anges i artikel 33.1, väckas vid domstolen i den ort där passageraren vid olyckstillfället hade sitt hemvist.

### **Försäkringsplikt**

**8 §** En svensk transportör ska ha en ansvarsförsäkring som täcker det ansvar som följer av 4 eller 5 §.



Ansvarsförsäkringen ska täcka sådan förskotts betalning som avses i artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 6

**9 §** En utländsk transportör som utför lufttransport av passagerare, bagage eller gods till eller från Sverige eller mellan orter i Sverige ska ha en ansvarsförsäkring som täcker det ansvar som följer av 4 eller 5 §.

**10 §** Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över att transportörer fullgör de skyldigheter som följer av 8 och 9 §§.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om försäkringsplikten enligt 8 och 9 §§.

### **Utländska stats- och militärtransporter**

**11 §** Bestämmelserna i 4–10 §§ ska inte tillämpas på transporter som omfattas av en främmande stats förbehåll enligt artikel 57 i Montrealkonventionen.

### **Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 2027/97**

**12 §** Bestämmelserna i artikel 3a i förordning (EG) nr 2027/97 ska tillämpas även på andra lufttrafikföretag än EG-lufttrafikföretag.

Bestämmelserna i artikel 5 i förordning (EG) nr 2027/97 ska tillämpas även på andra svenska transportörer än sådana som utgör EG-lufttrafikföretag.

Bestämmelserna i artikel 6 i förordning (EG) nr 2027/97 ska tillämpas även på den som annat än tillfälligtvis och utan att vara ett lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn.

**13 §** Konsumentverket ska utöva tillsyn över att transportörer fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 3a och 6 i förordning (EG) nr 2027/97.

Vid underlåtelse att uppfylla dessa skyldigheter ska marknadsföringslagen (2008:486) tillämpas.

### **Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 261/2004, förordning (EG) nr 2111/2005 och förordning (EG) nr 1107/2006**

**14 §** Konsumentverket ska utöva tillsyn över

1. att lufttrafikföretag fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 261/2004,

2. att lufttrafikföretag, researrangörer och biljettförsäljare fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 11 och 12 i förordning (EG) nr 2111/2005, samt

3. att lufttrafikföretag, deras agenter och researrangörer fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 3 och 4 i förordning (EG) nr 1107/2006.

**15 §** Ett åläggande att lämna föreskriven information får meddelas

1. ett lufttrafikföretag som inte lämnar information enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 261/2004,

2. ett lufttrafikföretag, en researrangör eller en biljettförsäljare som inte lämnar information till passagerare enligt artikel 11 i förordning (EG) nr 2111/2005, och

3. ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör som inte lämnar information enligt artikel 4 i förordning (EG) nr 1107/2006.

Talan om åläggande enligt första stycket väcks vid Marknadsdomstolen. En sådan talan får väckas av

1. Konsumentombudsmannen,

2. en näringsidkare som har ingått ett avtal som rör transport med lufttrafikföretaget, dess agent, researrangören eller biljettförsäljaren, och

3. en sammanslutning av konsumenter eller näringsidkare.

I ett sådant mål gäller i övrigt de bestämmelser i marknadsföringslagen (2008:486) som är tillämpliga i mål om åläggande att lämna information enligt 24 § den lagen.

**16 §** Om ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör vägrar personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet transport i strid med artiklarna 3 och 4 i förordningen (EG) nr 1107/2006 får denne åläggas att vid vite erbjuda transporter i fråga.

Talan om åläggande enligt första stycket väcks vid Marknadsdomstolen av Konsumentombudsmannen.

**17 §** I fall som inte är av större vikt får Konsumentombudsmannen meddela föreläggande om sådant åläggande som avses i 15 §.

För ett föreläggande enligt första stycket gäller vad som sägs i 28 § marknadsföringslagen (2008:486).

### **Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 785/2004**

**18 §** Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 785/2004 i fråga om försäkring för skadeståndsansvar gentemot passagerare och för bagage och gods.

Ett sådant bevis som avses i artikel 5.1 i förordningen ska ges in till Transportstyrelsen.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 november 2009.

2. Så länge konventionen den 12 oktober 1929 rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran (Warszawakonventionen) i dess ursprungliga lydelse är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat, ska lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock ska 8 och 9 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar ska därvid avse transportörens ansvar enligt lagen om befordran med luftfartyg. Vidare ska 12 och 13 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas.

3. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt protokollet den 28 september 1955 med ändring av Warszawakonventionen (Haagprotokollet) är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat ska 9 kap. luftfartslagen (1957:297) i dess lydelse närmast före lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297) gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock ska 8 och 9 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar ska därvid avse transportörens ansvar enligt lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg. Vidare ska 12 och 13 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas.

4. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 den 25 september 1975 med ändring av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat ska beträffande transport av gods 9 kap. luftfartslagen (1957:297) i dess lydelse närmast före lagen (2002:1130) om ändring i luftfartslagen (1957:297) gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock ska 8 och 9 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar ska därvid avse transportörens ansvar enligt 9 kap. luftfartslagen (1957:297) i dess lydelse närmast före lagen (2002:1130) om ändring i luftfartslagen (1957:297).

CONVENTION FOR THE  
UNIFICATION OF CERTAIN  
RULES FOR  
INTERNATIONAL  
CARRIAGE BY AIR

CONVENTION POUR  
L'UNIFICATION DE  
CERTAINES RÈGLES  
RELATIVES AU  
TRANSPORT AÉRIEN  
INTERNATIONAL

KONVENTION OM VISSA  
ENHETLIGA REGLER FÖR  
INTERNATIONELLA  
LUFTRANSPORTER

THE STATES PARTIES TO  
THIS CONVENTION,

LES ÉTATS PARTIES À LA  
PRÉSENTE CONVENTION,

DE FÖRDRAGSSLUTANDE  
STATERNA,

RECOGNIZING the significant  
contribution of the Convention  
for the Unification of Certain  
Rules to International Carriage  
by Air signed in Warsaw on  
12 October 1929, hereinafter  
referred to as the "Warsaw  
Convention", and other related  
instruments to the  
harmonization of private  
international air law;

RECONNAISSANT  
l'importante contribution de la  
Convention pour l'unification  
de certaines règles relatives au  
transport aérien international,  
signée à Varsovie le 12 octobre  
1929, ci-après appelée la  
"Convention de Varsovie" et  
celle d'autres instruments  
connexes à l'harmonisation du  
droit aérien international privé,

SOM ERKÄNNER betydelsen  
av konventionen rörande  
fastställande av vissa  
gemensamma bestämmelser i  
fråga om internationell  
luftbefordran, undertecknad i  
Warszawa den 12 oktober 1929,  
nedan kallad  
"Warszawakonventionen", och  
av andra, därmed förknippade  
instrument för harmonisering av  
lagstiftningen om civil luftfart,

RECOGNIZING the need to  
modernize and consolidate the  
Warsaw Convention and related  
instruments;

RECONNAISSANT la  
nécessité de moderniser et de  
refondre la Convention de  
Varsovie et les instruments  
connexes,

SOM ERKÄNNER behovet av  
att modernisera och konsolidera  
Warszawakonventionen och  
andra till den knutna dokument,

RECOGNIZING the importance  
of ensuring protection of the  
interests of consumers in  
international carriage by air and  
the need for equitable  
compensation based on the  
principle of restitution;

RECONNAISSANT  
l'importance d'assurer la  
protection des intérêts des  
consommateurs dans le  
transport aérien international et  
la nécessité d'une indemnisation  
équitable fondée sur le principe  
de réparation,

SOM ERKÄNNER betydelsen  
av att skydda konsumenternas  
intressen i samband med  
internationella lufttransporter  
och av att sörja för rättvis  
ersättning enligt  
kompensationsprincipen,

REAFFIRMING the desirability  
of an orderly development of  
international air transport  
operations and the smooth flow  
of passengers, baggage and  
cargo in accordance with the  
principles and objectives of the  
Convention on International  
Civil Aviation, done at Chicago  
on 7 December 1944;

RÉAFFIRMANT l'intérêt  
d'assurer le développement  
d'une exploitation ordonnée  
acdu transport aérien  
international et un  
acheminement sans heurt des  
passagers, des bagages et des  
marchandises, conformément  
aux principes et aux objectifs de  
la Convention relative à  
l'aviation civile internationale  
faite à Chicago le 7 décembre  
1944,

SOM ÅTERIGEN  
BEKRÄFTAR att det är  
önskvart med en metodisk  
utveckling av de internationella  
lufttransporterna och med en  
störningsfri transport av  
passagerare, bagage och gods i  
enlighet med principerna och  
målen i den konvention  
angående internationell civil  
luftfart som avslutades i Chicago  
den 7 december 1944,

CONVINCED that collective State action for further harmonization and codification of certain rules governing international carriage by air through a new Convention is the most adequate means of achieving an equitable balance of interests,

CONVAINCUS que l'adoption de mesures collectives par les États en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts,

SOM ÄR ÖVERTYGADE OM att det bästa sättet att uppnå en rättvis sammanvägning av alla intressen är att ytterligare harmonisera och kodifiera vissa bestämmelser för internationella lufttransporter genom att anta en ny konvention,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

HAR KOMMIT ÖVERENS OM FÖLJANDE.

CHAPTER I

CHAPITRE I

KAPITEL I

GENERAL PROVISIONS

GÉNÉRALITÉS

ALLMÄNNA  
BESTÄMMELSER

*Article 1*

*Article 1*

*Artikel 1*

#### Scope of application

#### Champ d'application

#### Tillämpningsområde

1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.

1. La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien.

1. Denna konvention är tillämplig på varje internationell transport av personer, bagage eller gods som utförs med luftfartyg mot ersättning. Den är också tillämplig på transporter med luftfartyg som lufttransportföretag utför utan ersättning.

2. For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international

2. Au sens de la présente convention, l'expression transport international s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.

2. I denna konvention avses med "internationell transport" varje transport där avgångs- och destinationsorten enligt parternas överenskommelse – oavsett om transportavbrott eller byte av luftfartyg förekommer – ligger antingen inom två fördragsslutande staters territorier eller inom en och samma fördragsslutande stats territorium om en överenskommen mellanlandning görs inom en annan stats territorium, även om den staten inte tillträtt konventionen. Transport mellan två platser på en och samma fördragsslutande stats territorium utan överenskommen mellanlandning på en annan stats territorium anses inte som internationell

carriage for the purposes of this Convention.

3. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it has been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.

4. This Convention applies also to carriage as set out in Chapter V, subject to the terms contained therein.

#### *Article 2*

#### **Carriage performed by State and carriage of postal items**

1. This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1.

2. In the carriage of postal items, the carrier shall be liable only to the relevant postal administration in accordance with the rules applicable to the relationship between the carriers and the postal administrations.

3. Except as provided in paragraph 2 of this Article, the provisions of this Convention shall not apply to the carriage of postal items.

transport enligt denna konvention.

3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer pour l'application de la présente convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même État.

4. La présente convention s'applique aussi aux transports visés au chapitre V, sous réserve des dispositions dudit chapitre.

#### *Article 2*

#### **Transport effectué par l'État et transport d'envois postaux**

1. La présente convention s'applique aux transports effectués par l'État ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1.

2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.

3. Les dispositions de la présente convention autres que celles du paragraphe 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.

transport enligt denna konvention.

3. I denna konvention anses en transport som utförs av flera transportörer efter varandra vara en enda transport, oavsett om det slutits ett eller flera avtal om denna, förutsatt att parterna betraktar transporten som en enda transport; transporten förlorar inte sin internationella karaktär enbart för att ett eller flera av avtalen helt skall fullgöras inom en och samma stats territorium.

4. Denna konvention skall även tillämpas på sådana transporter som avses i kapitel V.

#### *Artikel 2*

#### **Transporter som utförs av en stat och transporter av post**

1. Denna konvention skall tillämpas på transporter som utförs av en stat, kommun eller annat offentligt organ och som uppfyller villkoren i artikel 1.

2. Vid transport av post är transportören ansvarig enbart gentemot postbefordringsföretaget och i enlighet med de regler som gäller för förhållandet mellan transportörer och postbefordringsföretag. 3. Med undantag för vad som anges i punkt 2 skall konventionen inte tillämpas på posttransporter.

CHAPTER II

DOCUMENTATION AND DUTIES OF THE PARTIES RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS, BAGGAGE AND CARGO

*Article 3*

**Passengers and baggage**

1. In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing

- (a) an indication of the places of departure and destination;
- (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place.

2. Any other means which preserves the information indicated in paragraph 1 may be substituted for the delivery of the document referred to in that paragraph. If any such other means is used, the carrier shall offer to deliver to the passenger a written statement of the information so preserved.

3. The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage.

4. The passenger shall be given written notice to the effect that where this Convention is applicable it governs and may limit the liability of carriers in respect of death or injury and for destruction or loss of, or damage to, baggage, and for delay.

CHAPITRE II

DOCUMENTS ET OBLIGATIONS DES PARTIES RELATIFS AU TRANSPORT DES PASSAGERS, DES BAGAGES ET DES MARCHANDISES

*Article 3*

**Passagers et bagages**

1. Dans le transport des passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent au paragraphe 1 peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné dans ce paragraphe. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur offrira de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui y sont consignées.

3. Le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré.

4. Il sera donné au passager un avis écrit indiquant que, lorsque la présente convention s'applique, elle régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard.

KAPITEL II

DOKUMENTATION SAMT PARTERNAS SKYLDIGHETER VID TRANSPORT AV PASSAGERARE, BAGAGE OCH GODS

*Artikel 3*

**Passagerare och bagage**

1. För passagerartransporter skall individuella eller kollektiva transporthandlingar

- a) uppgift om avgångs- och destinationsort;
- b) om avgångs- och destinationsorten ligger inom samma fördragsslutande stats territorium och en eller flera mellanlandningar enligt vad som har överenskommit skall ske inom en annan stats territorium, uppgift om platsen för minst en sådan mellanlandning.

2. Någon transporthandling behöver dock inte tillhandahållas, om uppgifterna som avses i punkt 1 registreras på annat sätt. I sådant fall skall transportören erbjuda passageraren en utskrift av de registrerade uppgifterna.

3. Transportören skall ge passageraren ett bagagekvitto för varje incheckad bagageenhet.

4. Passageraren skall skriftligen upplysas om att denna konvention, när den är tillämplig, reglerar och eventuellt begränsar transportörens skadeståndsansvar för dödsfall eller skada, för bagage som förstörts, förlorats eller skadats

5. Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

*Article 4*

**Cargo**

1. In respect of the carriage of cargo, an air waybill shall be delivered.

2. Any other means which preserves a record of the carriage to be performed may be substituted for the delivery of an air waybill. If such other means are used, the carrier shall, if so requested by the consignor, deliver to the consignor a cargo receipt permitting identification of the consignment and access to the information contained in the record preserved by such other means.

*Article 5*

**Contents of air waybill or cargo receipt**

The air waybill or the cargo receipt shall include:

- (a) an indication of the places of departure and destination;
- (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place; and

5. L'observation des dispositions des paragraphes précédents n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de la responsabilité.

*Article 4*

**Marchandises**

1. Pour le transport de marchandises, une lettre de transport aérien est émise.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

*Article 5*

**Contenu de la lettre de transport aérien ou du récépissé de marchandises**

La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises contiennent:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et qu'une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales;

och för förseningar.

5. Transportavtalets befintlighet eller giltighet påverkas inte av att de föregående punkterna åsidosätts; också i sådant fall omfattas avtalet av bestämmelserna i denna konvention, inbegripet bestämmelserna om ansvarsbegränsning.

*Artikel 4*

**Gods**

1. För varje godstransport skall en flygfraktsedel tillhandahållas.

2. Någon flygfraktsedel behöver dock inte tillhandahållas, om uppgifterna angående transporten registreras på annat sätt. I sådant fall skall transportören om avsändaren begär det tillhandahålla avsändaren ett godskvitto som gör det möjligt att identifiera försändelsen och ger tillgång till de uppgifter om transporten som registrerats.

*Artikel 5*

**Flygfraktsedelns och godskvittots innehåll**

Flygfraktsedeln eller godskvittot skall innehålla:

- a) uppgift om avgångsort och destinationsort;
- b) om avgångs- och destinationsorten ligger inom samma fördragsslutande stats territorium och en eller flera mellanlandningar enligt vad som har överenskommit skall ske inom en annan stats territorium, uppgift om platsen för minst en sådan mellanlandning;



(c) an indication of the weight of the consignment.

*Article 6*

**Document relating to the nature of the cargo**

The consignor may be required, if necessary, to meet the formalities of customs, police and similar public authorities to deliver a document indicating the nature of the cargo. This provision creates for the carrier no duty, obligation or liability resulting therefrom.

*Article 7*

**Description of air waybill**

1. The air waybill shall be made out by the consignor in three original parts.

2. The first part shall be marked "for the carrier"; it shall be signed by the consignor. The second part shall be marked "for the consignee"; it shall be signed by the consignor and by the carrier. The third part shall be signed by the carrier who shall hand it to the consignor after the cargo has been accepted.

3. The signature of the carrier and that of the consignor may be printed or stamped. 4. If, at the request of the consignor, the carrier makes out the air waybill, the carrier shall be deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor.

(c) la mention du poids de l'expédition.

*Article 6*

**Document relatif à la nature de la marchandise**

L'expéditeur peut être tenu pour accomplir les formalités nécessaires de douane, de police et d'autres autorités publiques d'émettre un document indiquant la nature de la marchandise. Cette disposition ne crée pour le transporteur aucun devoir, obligation ni responsabilité.

*Article 7*

**Description de la lettre de transport aérien**

1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.

2. Le premier exemplaire porte la mention "pour le transporteur"; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention "pour le destinataire"; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre. 4. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, ce dernier est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

(c) uppgift om försändelsens vikt.

*Artikel 6*

**Handling med uppgifter om godsets art**

Om det behövs för att skyldigheter enligt tullens, polisens eller någon annan myndighets föreskrifter skall kunna fullgöras, får det begäras av avsändaren att denne skall tillhandahålla en skriftlig handling med upplysningar om godsets art. Denna bestämmelse medför inte någon skyldighet eller något skadeståndsansvar för transportören.

*Artikel 7*

**Beskrivning av flygfraktsedeln**

1. Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar.

2. Det första exemplaret skall förses med beteckningen "för transportören" och undertecknas av avsändaren. Det andra exemplaret skall förses med beteckningen "för mottagaren" och undertecknas av avsändaren och transportören. Det tredje exemplaret skall undertecknas av transportören och överlämnas till avsändaren när godset har tagits emot.

3. Avsändarens och transportörens underskrifter får vara tryckta eller stämplade. 4. Om inte annat visas, skall transportören anses ha handlat på avsändarens uppdrag om transportören upprättat flygfraktsedeln på dennes begäran.

*Article 8*

**Documentation for multiple packages**

When there is more than one package:

(a) the carrier of cargo has the right to require the consignor to make out separate air waybills;

(b) the consignor has the right to require the carrier to deliver separate cargo receipts when the other means referred to in paragraph 2 of Article 4 are used.

*Article 9*

**Non-compliance with documentary requirements**

Non-compliance with the provisions of Articles 4 to 8 shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

*Article 10*

**Responsibility for particulars of documentation**

1. The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the cargo inserted by it or on its behalf in the air waybill or furnished by it or on its behalf to the carrier for insertion in the cargo receipt or for insertion in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4. The foregoing shall also apply where the person acting on behalf of the

*Article 8*

**Documents relatifs à plusieurs colis**

Lorsqu'il y a plusieurs colis:

a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes;

b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés de marchandises distincts, lorsque les autres moyens visés au paragraphe 2 de l'article 4 sont utilisés.

*Article 9*

**Inobservation des dispositions relatives aux documents obligatoires**

L'inobservation des dispositions des articles 4 à 8 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

*Article 10*

**Responsabilité pour les indications portées dans les documents**

1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de marchandises ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4. Ces dispositions

*Artikel 8*

**Transporthandling för flera godsenheter**

När transporten avser flera godsenheter

a) har transportören rätt att begära att avsändaren upprättat separata flygfraktsedlar;

b) har avsändaren rätt att begära att transportören lämnar över separata godskvitton, om uppgifterna i enlighet med artikel 4, andra stycket, registrerats på annat sätt.

*Artikel 9*

**Bristfälliga handlingar**

Transportavtalets befintlighet eller giltighet påverkas inte av att artiklarna 4–8 åsidosätts, och avtalet omfattas även i sådant fall av bestämmelserna i denna konvention, inbegripet bestämmelserna om ansvarsbegränsning.

*Artikel 10*

**Ansvar för uppgifterna i handlingarna**

1. Avsändaren ansvarar för riktigheten hos uppgifter och upplysningar om godset som denne eller någon som har handlat på dennes uppdrag har lämnat på flygfraktsedeln eller på godskvittot eller registrerat på annat sätt i enlighet med artikel 4.2. Detta gäller också, om den som handlar på avsändarens uppdrag samtidigt är ombud för transportören.

consignor is also the agent of the carrier.

2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by it, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor or on its behalf.

3. Subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article, the carrier shall indemnify the consignor against all damage suffered by it, or by any other person to whom the consignor is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements inserted by the carrier or on its behalf in the cargo receipt or in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4.

#### *Article 11*

##### **Evidentiary value of documentation**

1. The air waybill or the cargo receipt is prima facie evidence of the conclusion of the contract, of the acceptance of the cargo and of the conditions of carriage mentioned therein.

2. Any statements in the air waybill or the cargo receipt relating to the weight, dimensions and packing of the cargo, as well as those relating to the number of pack ages, are prima facie evidence of the facts stated; those relating to the

s'appliquent aussi au cas où la personne agissant au nom de l'expéditeur est également l'agent du transporteur.

2. L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.

3. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de marchandises ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4.

#### *Article 11*

##### **Valeur probante des documents**

1. La lettre de transport aérien et le récépissé de marchandises font foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport qui y figurent.

2. Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de marchandises, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis, font foi jusqu'à preuve du contraire;

2. Avsändaren skall ersätta transportören för de skador som transportören eller någon som transportören ansvarar för orsakats på grund av att de uppgifter eller upplysningar som har lämnats av avsändaren eller på dennes uppdrag är oriktiga eller ofullständiga.

3. Om inte annat följer av punkterna 1 och 2 skall transportören ersätta avsändaren för de skador som avsändaren eller någon som avsändaren ansvarar för lidit på grund av att de uppgifter eller upplysningar som lämnats av transportören eller på dennes uppdrag och förts in på godskvittot eller registrerats på annat sätt i enlighet med artikel 4.2, är oriktiga eller ofullständiga.

#### *Artikel 11*

##### **Handlingarnas bevisvärde**

1. Flygfraktsedeln eller godskvittot skall, om inte annat visas, anses styrka att ett transportavtal ingåtts, att godset accepterats samt att de villkor som anges på flygfraktsedeln eller godskvittot har godtagits.

2. Om inte annat visas, skall uppgifterna på flygfraktsedeln eller godskvittot om godsets vikt, mått eller förpackning eller om antalet godsenheter anses styrkta; uppgifterna på flygfraktsedeln eller godskvittot om godsets mängd, volym eller 515

quantity, volume and condition of the cargo do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air waybill or the cargo receipt to have been, checked by it in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo.

*Article 12*

**Right of disposition of cargo**

1. Subject to its liability to carry out all its obligations under the contract of carriage, the consignor has the right to dispose of the cargo by withdrawing it at the airport of departure or destination, or by stopping it in the course of the journey on any landing, or by calling for it to be delivered at the place of destination or in the course of the journey to a person other than the consignee originally designated, or by requiring it to be returned to the airport of departure. The consignor must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and must reimburse any expenses occasioned by the exercise of this right.

2. If it is impossible to carry out the instructions of the consignor, the carrier must so inform the consignor forthwith.

3. If the carrier carries out the instructions of the consignor for the disposition of the cargo without requiring the production of the part of the air waybill or the cargo receipt delivered to the latter, the carrier will be liable, without prejudice to its right of recovery from the consignor, for any damage which may be caused thereby to any person

celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur que si la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou s'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

*Article 12*

**Droit de disposer de la marchandise**

1. L'expéditeur a le droit, à la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aéroport de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant livrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aéroport de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

2. Dans le cas où l'exécution des instructions de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3. Si le transporteur exécute les instructions de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourra être causé par ce fait à celui qui est

skick skall anses ha bevisvärde endast under förutsättning att transportören i avsändarens närvaro har kontrollerat dem och på flygfraktsedeln eller godskvittot intygat detta, eller om uppgifterna avser godsets synliga skick.

*Artikel 12*

**Rätt att förfoga över godset**

1. Utan att det påverkar avsändarens skyldigheter enligt transportavtalet, har denne rätt att förfoga över godset genom att återta det på avgångs- eller destinationsflygplatsen eller stoppa det vid landning under resan eller bestämma att godset på destinationsorten eller under resan skall avlämnas till någon annan än den som ursprungligen har angetts som mottagare eller begära att det skall skickas tillbaka till avgångsflygplatsen. Avsändaren får dock inte utöva sin rätt att förfoga över godset på ett sådant sätt att det medför skada för transportören eller för någon annan avsändare, och avsändaren måste ersätta de extra kostnader som uppkommer genom utövandet av denna rätt.

2. Om avsändarens anvisningar inte kan verkställas, skall transportören omedelbart underrätta avsändaren om detta.

3. Om transportören följer avsändarens anvisningar utan att begära att dennes exemplar av flygfraktsedeln eller godskvittot skall visas upp, ansvarar transportören med bibehållen regressrätt mot avsändaren för de skador som därigenom uppstår för den rättmätige innehavaren av nämnda exemplar.

who is lawfully in possession of that part of the air waybill or the cargo receipt.

4. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with Article 13. Nevertheless, if the consignee declines to accept the cargo, or cannot be communicated with, the consignor resumes its right of disposition.

*Article 13*

**Delivery of the cargo**

1. Except when the consignor has exercised its right under Article 12, the consignee is entitled, on arrival of the cargo at the place of destination, to require the carrier to deliver the cargo to it, on payment of the charges due and on complying with the conditions of carriage.

2. Unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the cargo arrives.

3. If the carrier admits the loss of the cargo, or if the cargo has not arrived at the expiration of seven days after the date on which it ought to have arrived, the consignee is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

*Article 14*

**Enforcement of the rights of consignor and consignee**

The consignor and the consignee can respectively enforce all the rights given to

régulièrement en possession de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise.

4. Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13. Toutefois, si le destinataire refuse la marchandise, ou s'il ne peut être joint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

*Article 13*

**Livraison de la marchandise**

1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport.

2. Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

*Article 14*

**Possibilité de faire valoir les droits de l'expéditeur et du destinataire**

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont

4. Avsändarens rätt upphör när mottagarens rätt inträder i enlighet med artikel 13. Om mottagaren vägrar att ta emot godset eller om denne inte är anträffbar, får dock avsändaren åter rätt att förfoga över godset.

*Artikel 13*

**Avlämnande av gods**

1. Utom i de fall då avsändaren har utövat sin rätt enligt artikel 12, har mottagaren rätt att begära att få ut godset av transportören när detta har kommit fram till destinationsorten, förutsatt att mottagaren betalar vad transportören har rätt att fordra samt uppfyller transportvillkoren.

2. Om inte annat har avtalats, skall transportören genast underrätta mottagaren när godset har kommit fram.

3. Om transportören erkänner att godset har förlorats, eller om godset inte har kommit fram inom sju dagar efter den dag då det borde ha anlänt, får mottagaren göra sina rättigheter enligt transportavtalet gällande mot transportören.

*Artikel 14*

**Avsändarens och mottagarens utövande av sina rättigheter**

Såväl avsändaren som mottagaren får göra gällande sina rättigheter enligt artiklarna 517

them by Articles 12 and 13, each in its own name, whether it is acting in its own interest or in the interests of another, provided that it carries out the obligations imposed by the contract of carriage.

*Article 15*

**Relations of consignor and consignee or mutual relations of third parties**

1. Articles 12, 13 and 14 do not affect either the relations of the consignor and the consignee with each other or the mutual relations of third parties, whose rights are derived either from the consignor or from the consignee.

2. The provisions of Articles 12, 13 and 14 can only be varied by express provision in the air waybill or the cargo receipt.

*Article 16*

**Formalities of customs, police or other public authorities**

1. The consignor must furnish such information and such documents as are necessary to meet the formalities of customs, police and any other public authorities before the cargo can be delivered to the consignee. The consignor is liable to the carrier for any damage occasioned by the absence, insufficiency or irregularity of any such information or documents, unless the damage is due to the fault of the carrier, its servants or agents.

respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son nom propre, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat de transport impose.

*Article 15*

**Rapports entre l'expéditeur et le destinataire ou rapports entre les tierces parties**

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent préjudice ni aux rapports entre l'expéditeur et le destinataire, ni aux rapports mutuels des tierces parties dont les droits proviennent de l'expéditeur ou du destinataire.

2. Toute clause dérogeant aux dispositions des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de marchandises.

*Article 16*

**Formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques**

1. L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés ou mandataires.

12 och 13 i eget namn, under förutsättning att de uppfyller sina förpliktelser enligt transportavtalet, oavsett om de handlar för egen räkning eller på någon annans uppdrag.

*Artikel 15*

**Förhållandet mellan avsändare och mottagare och gentemot tredje män**

1. Artiklarna 12–14 inverkar varken på avsändarens eller mottagarens inbördes förhållande eller det inbördes förhållandet mellan tredje män vars rätt härleder sig från avsändaren eller mottagaren.

2. Avvikelser från bestämmelserna i artiklarna 12–14 gäller endast om de uttryckligen är införda på flygfraktsedeln eller godskvittot.

*Artikel 16*

**Skyldigheter enligt tullens, ordningsmaktens och andra myndigheters föreskrifter**

1. Avsändaren skall lämna de upplysningar och skriftliga handlingar som behövs för att uppfylla tullens, polisens och andra myndigheters förmöreskrifter innan godset får lämnas till mottagaren. Avsändaren skall ersätta transportören för den skada som uppstår för transportören på grund av att sådana upplysningar eller handlingar saknas eller är ofullständiga eller oriktiga, om inte transportören eller någon av transportörens anställda eller uppdragstagare har orsakat skadan genom fel eller försummelse.

2. The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents

2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

2. Transportören är inte skyldig att undersöka upplysningarnas eller handlingarnas riktighet eller fullständighet.

### CHAPTER III

### CHAPITRE III

### KAPITEL III

LIABILITY OF THE CARRIER AND EXTENT OF COMPENSATION FOR DAMAGE

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR ET ÉTENDUE DE L'INDEMNISATION PRÉJUDICE

FRAKTFÖRARENS SKADESTÅNDSANSVAR OCH ERSÄTTNINGENS OMFATTNING

#### Article 17

#### Article 17

#### Artikel 17

#### Death and injury of passengers – damage to baggage

#### Mort ou lésion subie par le passager – Dommage causé aux bagages

#### Passagerares dödsfall eller skada – Skada på bagage

1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

1. Transportören ansvarar för dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen.

2. The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, checked baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier. However, the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of the baggage. In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.

2. Transportören ansvarar om incheckat bagage förstörts, förlorats eller skadats under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller under den tid då bagaget var i transportörens vård. Transportören ansvarar dock inte i den mån skadan orsakas av bagagets egenskaper eller av en inneboende defekt eller svaghet hos det. När det gäller handbagage, inbegripet personliga tillhörigheter, ansvarar transportören för skador, om transportören eller dennes anställda eller uppdragstagare har orsakat skadan genom fel eller försummelse.

3. If the carrier admits the loss of the checked baggage, or if the checked baggage has not arrived at the expiration of 21 days after the date on which it ought to have arrived, the passenger is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

4. Unless otherwise specified, in this Convention the term "baggage" means both checked baggage and unchecked baggage.

#### *Article 18*

#### **Damage to cargo**

1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

2. However, the carrier is not liable if and to the extent it proves that the destruction, or loss of, or damage to, the cargo resulted from one or more of the following:

(a) inherent defect, quality or vice of that cargo;

(b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or its servants or agents;

(c) an act of war or an armed conflict;

(d) an act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo.

3. Si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver, le passager est autorisé à faire valoir contre le transporteur les droits qui découlent du contrat de transport.

4. Sous réserve de dispositions contraires, dans la présente convention le terme "bagages" désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés.

#### *Article 18*

#### **Dommage causé à la marchandise**

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants:

a) la nature ou le vice propre de la marchandise;

b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires;

c) un fait de guerre ou un conflit armé;

d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

3. Om transportören erkänner att incheckat bagage har förlorats eller om det incheckade bagaget inte har kommit fram inom tjugoen dagar efter den dag då det skulle ha anlät, har passageraren rätt att göra sina rättigheter enligt transportavtalet gällande mot transportören.

4. Om inget annat anges, avses i denna konvention med "bagage" både incheckat bagage och handbagage.

#### *Artikel 18*

#### **Skada på gods**

1. Transportören ansvarar om gods förstörts, förlorats eller skadats under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat under lufttransporten.

2. Transportören ansvarar dock inte i den mån skadan enligt vad transportören visar orsakats av:

a) godsets egenskaper eller av en inneboende defekt eller svaghet hos det;

b) bristfällig förpackning av godset som har utförts av någon annan än transportören eller transportörens anställda eller uppdragstagare;

c) krigshandling eller väpnad konflikt; eller

d) myndighetsutövning i samband med att godset förs in i eller ut ur en stat eller transiteras.



3. The carriage by air within the meaning of paragraph 1 of this Article comprises the period during which the cargo is in the charge of the carrier.

4. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterway performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air. If a carrier, without the consent of the consignor, substitutes carriage by another mode of transport for the whole or part of a carriage intended by the agreement between the parties to be carriage by air, such carriage by another mode of transport is deemed to be within the period of carriage by air.

#### *Article 19*

##### **Delay**

The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures.

3. Le transport aérien, au sens du paragraphe 1 du présent article, comprend la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.

4. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.

#### *Article 19*

##### **Retard**

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

3. Med "lufttransport" i första stycket avses den tid under vilken godset är i transportörens vård.

4. Lufttransporten omfattar dock inte sådana transporter till lands, till sjöss eller på en inre vattenväg som sker utanför en flygplats. När en sådan transport utförs för lastning, avlämnande eller omlastning på grund av transportavtalet, skall dock varje skada anses ha uppkommit till följd av en händelse under lufttransporten, om inte annat visas. Om transportören utan avsändarens samtycke ersätter hela eller delar av en transport som enligt avtalet mellan parterna skall ske i form av en lufttransport med ett annat transportslag, skall lufttransporten anses omfatta även denna del av transporten.

#### *Artikel 19*

##### **Försening**

Transportören ansvarar för skador till följd av försening vid lufttransporter av passagerare, bagage och gods. Transportören ansvarar dock inte för sådana skador om transportören visar att denne och dennes anställda eller uppdragstagare har vidtagit alla de åtgärder som rimligen kan begäras för att undvika skadorna eller att det var omöjligt att vidta sådana åtgärder.

*Article 20*

**Exoneration**

If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.

*Article 21*

**Compensation in case of death or injury of passengers**

1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.

*Article 20*

**Exonération**

Dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de ce passager a causé le dommage ou y a contribué. Le présent article s'applique à toutes les dispositions de la convention en matière de responsabilité, y compris le paragraphe 1 de l'article 21.

*Article 21*

**Indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager**

1. Pour les dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 et ne dépassant pas 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité.

*Artikel 20*

**Jämkning**

Om transportören visar att en skada orsakats helt eller delvis av vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling av den som begär ersättning eller av någon från vilken den som begär ersättning härleder sin rätt, skall transportören helt eller delvis vara befriad från skadeståndsansvar gentemot den som begär ersättning i den utsträckning som vårdslösheten eller underlåtenheten helt eller delvis orsakat skadan. Om en passagerare har dödats eller skadats och om någon annan än passageraren begär ersättning med anledning därav, skall transportören också vara helt eller delvis befriad från skadeståndsansvar om passageraren själv orsakat eller medverkat till skadan genom vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling. Denna artikel gäller alla bestämmelser om skadeståndsansvar i denna konvention, även artikel 21.1.

*Artikel 21*

**Ersättning för passagerares dödsfall eller skada**

1. För sådana skador som avses i artikel 17.1 och som inte överstiger 100 000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare kan transportören varken undgå eller begränsa sitt skadeståndsansvar.

2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:

(a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or

(b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.

#### Article 22

#### Limits of liability in relation to delay, baggage and cargo

1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4 150 Special Drawing Rights.

2. In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1 000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at destination.

2. Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 dans la mesure où ils dépassent 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve:

a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou

b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

#### Article 22

#### Limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises

1. En cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard, aux termes de l'article 19, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager.

2. Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1 000 droits de tirage spéciaux par passager, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.

2. För sådana skador som avses i artikel 17.1 är transportörens skadeståndsansvar begränsat till 100 000 särskilda

dragningsrätter för varje enskild passagerare om transportören visar:

a) att skadan inte vållats av transportörens eller dennes anställdas eller uppdragstagares vårdslöshet eller annan oriktig handling eller underlåtenhet; eller

b) att skadan uteslutande orsakats av tredje mans vårdslöshet eller annan oriktig handling eller underlåtenhet.

#### Artikel 22

#### Ansvarsbegränsning beträffande försening, bagage och gods

1. För skador på grund av försening enligt artikel 19 vid transport av passagerare är transportörens skadeståndsansvar begränsat till 4 150 särskilda dragningsrätter för varje passagerare.

2. Vid transport av bagage är transportörens skadeståndsansvar om bagaget förstörts, förlorats, skadats eller försenats begränsat till 1 000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare, om inte passageraren, när det incheckade bagaget överlämnades till transportören, gjorde en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten och betalade tilläggsavgift om en sådan begärdes. I sådant fall gäller det då uppgivna beloppet som gräns för transportörens skadeståndsansvar, om inte transportören kan visa att detta belopp är högre än värdet av passagerarens faktiska intresse av att bagaget avlämnas på destinationsorten.

3. In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogram, unless the consignor has made, at the when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.

4. In the case of destruction, loss, damage or delay of part of the cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the destruction, loss, damage or delay of a part of the cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same air waybill, or the same receipt or, if they were not issued, by the same record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

5. The foregoing provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause

3. Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard, est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une somme supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

4. En cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la destruction, la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article 4, paragraphe 2, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires,

3. Vid transport av gods är transportörens ansvar för skada om godset förstörts, förlorats, skadats eller försenats begränsat till 17 särskilda dragningsrätter per kilogram, om inte avsändaren, när god set överlämnades till transportören, gjorde en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att godset avlämnas på destinationsorten och betalade tilläggsavgift om en sådan begärdes. I sådant fall gäller det då uppgivna beloppet som gräns för transportörens skadeståndsansvar, om inte transportören kan visa att detta belopp är högre än värdet av avsändarens faktiska intresse av att godset avlämnas på destinationsorten.

4. Om endast en del av godset eller endast ett föremål i detta förstörs, förloras, skadas eller försenas, skall endast vikten av denna godsenshet utgöra grund för beräkning av gränsen för transportörens skadeståndsansvar. Om värdet av andra godsensheter, som omfattas av samma flygfraktsedel, godskvitto eller registrering på annat sätt i enlighet med artikel 2.4, påverkas av förstörelsen, förlusten, skadan eller förseningen, skall den sammanlagda vikten på dessa godsensheter medräknas när gränsen för transportörens skadeståndsansvar skall bestämmas.

5. Bestämmelserna i punkt 1 och 2 gäller inte om det visas att transportören eller dennes anställda eller uppdragstagare genom en handling eller underlåtenhet orsakat skadan i avsikt att skada eller av grov 524

damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment.

fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

oaktsamhet och med vetskap om att en skada troligen skulle bli följden. Detta gäller dock i fråga om transportörens anställda och uppdragstagare endast om det visas att de handlat under utövande av tjänsten eller uppdraget.

6. The limits prescribed in Article 21 and in this Article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff, including interest. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

6. Les limites fixées par l'article 21 et par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur, intérêts compris. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

6. De ansvarsgränser som anges i artikel 21 och i denna artikel skall inte hindra domstolen att därutöver i enlighet med nationell lagstiftning helt eller delvis utdöma ersättning för kändens rättegångskostnader och för andra utgifter som kändanden haft till följd av en process, inbegripet upplupen ränta. Detta gäller dock inte om transportören inom sex månader från den skadebringande händelsen eller innan talan väcktes, om detta inträffar senare, skriftligen har erbjudit kändanden minst lika mycket i ersättning som det utdömda skadeståndet, ej medräknat rättegångskostnader och andra utgifter till följd av processen.

#### Article 23

##### Conversion of monetary units

1. The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this Convention shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into national currencies shall, in case of judicial proceedings, be made according to the value of such currencies in terms of the Special Drawing Right at the date of the judgement. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing

#### Article 23

##### Conversion des unités monétaires

1. Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente convention sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie

#### Artikel 23

##### Omräkning av monetära enheter

1. Med "särskilda dragningsrätter" avses i denna konvention de särskilda dragningsrätter som fastställs av Internationella valutafonden. Vid rättsliga förfaranden skall omräkning av beloppen till nationell valuta ske på grundval av valutornas värde uttryckt i särskilda dragningsrätter den dag då domen meddelas. Värdet av en fördragsslutande stats nationella valuta uttryckt i särskilda dragningsrätter skall, för en stat som är medlem av

Right, of a State Party which is a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect at the date of the judgement, for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this Article may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier prescribed in Article 21 is fixed at a sum of 1 500 000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62 500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per kilogram with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to 65,5 milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

nationale d'un État partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet État.

2. Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article, peuvent, au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur prescrite à l'article 21 est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 1 500 000 unités monétaires par passager; 62 500 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 22; 15 000 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 22; et 250 unités monétaires par kilogramme pour ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à soixantecinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause.

Internationella valutafonden, bestämmas enligt den beräkningsmetod som ifrågavarande dag tillämpas av valutafonden för dess verksamhet och transaktioner. Värdet av en fördragslutande stats nationella valuta uttryckt i särskilda dragningsrätter skall för en stat som inte är medlem av Internationella valutafonden beräknas på det sätt som den staten bestämmer.

2. En stat som inte är medlem av Internationella valutafonden och vars lag inte medger att de bestämmelser som anges i punkt 1 tillämpas får dock, vid ratifikations- eller anslutningstillfället eller när som helst därefter, förklara att den ansvarsgräns för transportören som gäller enligt artikel 21 skall vara 1 500 000 monetära enheter per passagerare vid rättsliga förfaranden inom deras territorium, 62 500 monetära enheter per passagerare när det gäller artikel 22.1, 15 000 monetära enheter per passagerare när det gäller artikel 22.2 och 250 monetära enheter per kilogram när det gäller artikel 22.3. Denna monetära enhet motsvarar 65,5 milligram guld av 0,900 finhet. Belopp enligt denna punkt som räknats om till nationellt myntslag får rundas av. Omräkningen av beloppen skall ske enligt den ifrågavarande statens lag.

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this Article and the conversion method mentioned in paragraph 2 of this Article shall be made in such manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 21 and 22 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1 of this Article. State Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this Article, or the result of the conversion in paragraph 2 of this Article as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

#### *Article 24*

##### **Review of limits**

1. Without prejudice to the provisions of Article 25 of this Convention and subject to paragraph 2 below, the limits of liability prescribed in Articles 21, 22 and 23 shall be reviewed by the Depositary at five-year intervals, the first such review to take place at the end of the fifth year following the date of entry into force of this Convention, or if the Convention does not enter into force within five years of the date it is first open for signature, within the first year of its entry into force, by reference to an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the previous revision or in the first instance since the date of entry

3. Le calcul mentionné dans la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 2 du présent article sont effectués de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus aux articles 21 et 22, que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1 du présent article. Les États parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2 du présent article, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

#### *Article 24*

##### **Révision des limites**

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 25 de la présente convention et sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, les limites de responsabilité prescrites aux articles 21, 22 et 23 sont révisées par le dépositaire tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la présente convention, ou si la convention n'entre pas en vigueur dans les cinq ans qui suivent la date à laquelle elle est pour la première fois ouverte à la signature, dans l'année de son entrée en vigueur, moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au

3. Den beräkning som nämns i sista meningen i punkt 1 och den omräkningsmetod som nämns i punkt 2 skall göras så att resultatet i den fördragsslutande statens nationella valuta för de belopp som anges i artiklarna 21 och 22 så långt möjligt ger uttryck för samma realvärde som en beräkning enligt de tre första meningarna i punkt 1 skulle göra. När en fördragsslutande stat deponerar ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument av seende denna konvention och vid varje ändring av ett sådant instrument, skall den staten underrätta depositarien om den beräkningsmetod som staten tillämpar enligt punkt 1 respektive om resultatet av omräkningen enligt punkt 2.

#### *Artikel 24*

##### **Översyn av ansvarsgränserna**

1. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artikel 25, skall depositarien, med beaktande av punkt 2 nedan, vart femte år se över de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 21–23, varvid den första översynen skall genomföras i slutet av det femte året efter dagen för konventionens ikraftträdande eller, om denna inte träder i kraft inom fem år efter det att den öppnats för undertecknande, under det första år som konventionen är i kraft, på grundval av en inflationsfaktor motsvarande den ackumulerade inflationsstakten sedan den senaste översynen eller, vid den 527

into force of the Convention. The measure of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor shall be the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the States whose currencies comprise the Special Drawing Right mentioned in paragraph 1 of Article 23.

2. If the review referred to in the preceding paragraph concludes that the inflation factor has exceeded 10 per cent, the Depositary shall notify States Parties of a revision of the limits of liability. Any such revision shall become effective six months after its notification to the States Parties. If within three months after its notification to the States Parties a majority of the States Parties register their disapproval, the revision shall not become effective and the Depositary shall refer the matter to a meeting of the States Parties. The Depositary shall immediately notify all States Parties of the coming into force of any revision.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the procedure referred to in paragraph 2 of this Article shall be applied at any time provided that one-third of the States Parties express a desire to that effect and upon condition that the inflation factor referred to in paragraph 1 has exceeded 30 per cent since the previous revision or since the date of entry into force of this Convention if there has been no previous revision. Subsequent reviews using the

taux cumulatif de l'inflation depuis la révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée en vigueur de la convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des États dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité au paragraphe 1 de l'article 23.

2. Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 %, le dépositaire notifie aux États parties une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après sa notification aux États parties. Si, dans les trois mois qui suivent cette notification aux États parties, une majorité des États parties notifie sa désapprobation, la révision ne prend pas effet et le dépositaire renvoie la question à une réunion des États parties. Le dépositaire notifie immédiatement à tous les États parties l'entrée en vigueur de toute révision.

3. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, la procédure évoquée au paragraphe 2 du présent article est applicable à tout moment, à condition qu'un tiers des États parties exprime un souhait dans ce sens et à condition que le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 soit supérieur à 30 % de ce qu'il était à la date de la révision précédente ou à la date d'entrée en vigueur de la présente convention s'il n'y a pas eu de révision antérieure. Les révisions ultérieures selon

första översynen, sedan dagen för konventionens ikraftträdande. För fastställandet av inflationsfaktorn skall inflationstakten beräknas som vägt genomsnitt av den årliga ändringen i de stators konsumentprisindex, vilkas valutor omfattar den särskilda dragningsrätt som nämns i artikel 23.1.

2. Om resultatet av översynen enligt punkt 1 är en inflationsfaktor som överstiger 10 %, skall depositarien underrätta de fördragsslutande staterna om ändringen av ansvarsgränserna. Ändringen skall träda i kraft sex månader efter det att de fördragsslutande staterna underrättats. Om en majoritet av de fördragsslutande staterna inom tre månader efter det att de har underrättats om ändringen meddelar att de inte godkänner den, skall ändringen inte träda i kraft, och depositarien skall hänskjuta ärendet till ett möte mellan de fördragsslutande staterna. Depositarien skall omgående underrätta alla fördragsslutande stater om när en ändring träder ikraft.

3. Utan hinder av punkt 1 skall förfarandet enligt punkt 2 tillämpas närhelst en tredjedel av de fördragsslutande staterna så önskar, förutsatt att inflationsfaktorn enligt första stycket överstiger 30 % sedan den senaste ändringen eller, om det ännu inte gjorts någon ändring, sedan dagen för konventionens ikraftträdande. Påföljande översyner enligt förfarandet i punkt 1 skall göras vart femte år och för första gången i slutet av det femte året efter dagen för översyn enligt



procedure described in paragraph 1 of this Article will take place at five-year intervals starting at the end of the fifth year following the date of the reviews under the present paragraph.

*Article 25*

**Stipulation on limits**

A carrier may stipulate that the contract of carriage shall be subject to higher limits of liability than those provided for in this Convention or to no limits of liability whatsoever.

*Article 26*

**Invalidity of contractual provisions**

Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

*Article 27*

**Freedom to contract**

Nothing contained in this Convention shall prevent the carrier from refusing to enter into any contract of carriage, from waiving any defences available under the Convention, or from laying down conditions which do not conflict with the provisions of this Convention.

la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article interviennent tous les cinq ans à partir de la fin de la cinquième année suivant la date de la révision intervenue en vertu du présent paragraphe.

*Article 25*

**Stipulation de limites**

Un transporteur peut stipuler que le contrat de transport peut fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la présente convention, ou ne comporter aucune limite de responsabilité.

*Article 26*

**Nullité des dispositions contractuelles**

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

*Article 27*

**Liberté de contracter**

Rien dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport, de renoncer aux moyens de défense qui lui sont donnés en vertu de la présente convention ou d'établir des conditions qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.

denna punkt.

*Artikel 25*

**Avtal om ansvarsgränser**

En transportör får föreskriva att högre ansvarsgränser än de som fastställs i denna konvention skall gälla för transportavtalet eller att inga ansvarsgränser alls skall gälla.

*Artikel 26*

**Ogiltiga avtalsvillkor**

Varje avtalsvillkor som har till syfte att befria transportören från skadeståndsansvar eller att bestämma lägre ansvarsgränser än de som fastställts i denna konvention är ogiltigt, men transportavtalet som sådant är ändå giltigt och omfattas av bestämmelserna i konventionen.

*Artikel 27*

**Frihet att ingå avtal**

Inget i denna konvention skall hindra transportören från att vägra att sluta transportavtal, avstå från att göra gällande ansvarsfrihetsgrunder enligt konventionen eller fastställa villkor som inte strider mot konventionen.

*Article 28*

**Advance payments**

In the case of aircraft accidents resulting in death or injury of passengers, the carrier shall, if required by its national law, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such persons. Such advance payments shall not constitute a recognition of liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier.

*Article 29*

**Basis of claims**

In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.

*Article 28*

**Paiements anticipés**

En cas d'accident d'aviation entraînant la mort ou la lésion de passagers, le transporteur, s'il y est tenu par la législation de son pays, versera sans retard des avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Ces avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et elles peuvent être déduites des montants versés ultérieurement par le transporteur à titre de dédommagement.

*Article 29*

**Principe des recours**

Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

*Artikel 28*

**Förskott**

Vid flygolyckor som medför att passagerare dödas eller skadas skall transportören, om dess nationella lagstiftning kräver det, omgående betala förskott till de fysiska personer som är ersättningsberättigade för att täcka deras omedelbara ekonomiska behov. Ett sådant förskott innebär inte något medgivande av skadeståndsansvar och får frånräknas de eventuella ersättningsbelopp som transportören senare betalar.

*Artikel 29*

**Grund för ersättningskrav**

I fråga om transporter av passagerare, bagage eller gods får en talan om skadestånd, oavsett hur den grundats – med stöd av konventionen, inomkontraktuellt, utomkontraktuellt eller på annan grund – föras endast på de villkor och inom de gränser som fastställs i denna konvention, oavsett vem eller vilka som har rätt att föra talan och vilken rätt som tillkommer dem. Vid en sådan talan är bestraffande, avskräckande eller andra ickekompensatoriska skadeposter inte ersättningsgilla.

*Article 30*

**Servants, agents – aggregation of claims**

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if they prove that they acted within the scope of their employment, shall be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which the carrier itself is entitled to invoke under this Convention.

2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, its servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

3. Save in respect of the carriage of cargo, the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

*Article 31*

**Timely notice of complaints**

1. Receipt by the person entitled to delivery of checked baggage or cargo without complaint is prima facie evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 3 and paragraph 2 of Article 4.

*Article 30*

**Préposés, mandataires  
Montant total de la  
réparation**

1. Si une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente convention, ce préposé ou mandataire, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente convention.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur, de ses préposés et de ses mandataires, ne doit pas dépasser lesdites limites.

3. Sauf pour le transport de marchandises, les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé ou du mandataire, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

*Article 31*

**Délais de protestation**

1. La réception des bagages enregistrés et des marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve du contraire, que les bagages et marchandises ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport ou aux indications consignées par les autres moyens visés à l'article 3, paragraphe 2, et à l'article 4,

*Artikel 30*

**Anställda och uppdragstagare – sammanlagda skadeståndskrav**

1. Om talan förs beträffande skada som omfattas av konventionen mot någon av transportörens anställda eller uppdragstagare, får dessa åberopa samma villkor och ansvarsgränser som transportören, om de kan visa att de handlat under utövande av tjänsten eller uppdraget.

2. Den sammanlagda ersättning som transportören och dennes anställda och uppdragstagare åläggs att utge får inte överskrida de nämnda gränserna.

3. Utom vid transport av gods gäller bestämmelserna i punkt 1 och 2 inte, om det visas att transportörens anställda eller uppdragstagare orsakat skadan genom handling eller underlåtenhet i avsikt att skada eller av grov oaktamhet och med vetskap om att en skada troligen skulle bli följden.

*Artikel 31*

**Tidsfrist för reklamationer**

1. Om inte annat visas, skall incheckat bagage eller gods som mottagaren tar emot utan anmärkning anses vara avlämnat i gott skick och i överensstämmelse med transporthandlingen eller den registrering på annat sätt som avses i artikel 3.2, och artikel 4.2.

paragrafe 2.

2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and 14 days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within 21 days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.

3. Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.

4. If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

*Article 32*

**Death of person liable**

In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of this Convention against those legally representing his or her estate.

*Article 33*

**Jurisdiction**

1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been

2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages enregistrés et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

3. Toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation.

4. À défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

*Article 32*

**Décès de la personne responsable**

En cas de décès de la personne responsable, une action en responsabilité est recevable, conformément aux dispositions de la présente convention, à l'encontre de ceux qui représentent juridiquement sa succession.

*Article 33*

**Jurisdiction compétente**

1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des États parties, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel

2. Den person till vilket bagaget eller godset skall avlämnas skall reklamera eventuella skador hos transportören omgående efter upptäckten, dock senast sju dagar från mottagandet när det gäller bagage och senast fjorton dagar från mottagandet i fråga om gods. Vid försening skall reklamation ske inom 21 dagar från den dag då bagaget eller godset ställdes till denna persons förfogande.

3. Reklamation skall göras skriftligen och skall ha lämnats eller avsänts inom den ovan angivna tiden.

4. Om någon reklamation inte görs inom den ovan angivna tiden, får talan föras mot transportören endast om denne förfarit svikligt.

*Artikel 32*

**Skadeståndsansvarigs död**

Om den skadeståndsansvarige har avlidit, får en talan om ersättning enligt denna konvention föras mot den som lagligen företräder dödsboet.

*Artikel 33*

**Jurisdiktion**

1. Talan om ersättning skall väckas inom något av de fördragsslutande staternas territorier. Käranden får välja att väcka talan antingen vid domstolen i den ort där transportören har sitt hemvist, där transportörens huvudkontor ligger eller där det kontor ligger, 532

made or before the court at the place of destination.

2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft, or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement.

3. For the purposes of paragraph 2,

(a) "commercial agreement" means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passengers by air;

(b) "principal and permanent residence" means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard.

4. Questions of procedure shall be governed by the law of the court seised of the case.

le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés au paragraphe 1 du présent article ou, eu égard aux spécificités du transport aérien, sur le territoire d'un État partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

3. Aux fins du paragraphe 2:

a) "accord commercial" signifie un accord autre qu'un accord d'agence conclu entre des transporteurs et portant sur la prestation de services communs de transport aérien de passagers;

b) "résidence principale et permanente" désigne le lieu unique de séjour fixe et permanent du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager ne sera pas le facteur déterminant à cet égard.

4. La procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire.

genom vilket avtalet slutits, eller också vid domstolen på destinationsorten.

2. Talan om ersättning då en passagerare dödats eller skadats får väckas antingen vid någon av de domstolar som nämns i punkt 1 eller inom den fördragsslutande stats territorium där passageraren vid olyckstillfället hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad, från eller till vilket transportören bedriver lufttransport av passagerare, antingen med eget luftfartyg eller med någon annan transportörs luftfartyg på grundval av ett affärsavtal och där transportören bedriver sin verksamhet för lufttransport av passagerare från lokaler som ägs eller hyrs av transportören själv eller av någon annan transportör med vilken transportören har slutit ett affärsavtal.

3. I punkt 2 avses med

a) affärsavtal: ett avtal, som inte är ett förmedlingsavtal, mellan transportörer om tillhandahållande av gemensamma tjänster för lufttransport av passagerare,

b) huvudsaklig och stadigvarande bostad: passagerarens fasta och stadigvarande hemvist vid olyckstillfället. Passagerarens nationalitet skall inte vara avgörande i detta avseende.

4. I rättegångsfrågor skall lagen i den stat där målet prövas tillämpas.

*Article 34*

**Arbitration**

1. Subject to the provisions of this Article, the parties to the contract of carriage for cargo may stipulate that any dispute relating to the liability of the carrier under this Convention shall be settled by arbitration. Such agreement shall be in writing.

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, take place within one of the jurisdictions referred to in Article 33.

3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.

4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

*Article 35*

**Limitation of actions**

1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

2. The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seised of the case.

*Article 34*

**Arbitrage**

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties au contrat de transport de fret peuvent stipuler que tout différend relatif à la responsabilité du transporteur en vertu de la présente convention sera réglé par arbitrage. Cette entente sera consignée par écrit.

2. La procédure d'arbitrage se déroulera, au choix du demandeur, dans l'un des lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 33.

3. L'arbitre ou le tribunal arbitral appliquera les dispositions de la présente convention.

4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées faire partie de toute clause ou de tout accord arbitral, et toute disposition contraire à telle clause ou à tel accord arbitral sera nulle et de nul effet.

*Article 35*

**Délai de recours**

1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

2. Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

*Artikel 34*

**Skiljeförfarande**

1. Under de förutsättningar som anges i denna artikel får parterna till ett avtal om godstransport bestämma att tvister avseende transportörens skadeståndsansvar enligt denna konvention skall avgöras genom skiljeförfarande. Ett sådant avtal skall vara skriftligt.

2. Skiljeförfarandet skall, enligt karendens val, äga rum inom någon av de jurisdiktioner som anges i artikel 33.

3. Skiljemannen eller skiljenämnden skall tillämpa bestämmelserna i denna konvention.

4. Bestämmelserna i punkterna 2 och 3 skall anses ingå i alla klausuler eller avtal om skiljeförfarande, och varje villkor i sådana klausuler eller avtal som strider mot bestämmelserna är ogiltigt.

*Artikel 35*

**Begränsning av talan**

1. Rätten till ersättning är förlorad, om talan inte väckts inom två år från dagen för ankomsten till destinationsorten, beräknad från den dag då luftfartyget skulle ha ankommit eller från den dag då transporten avbröts.

2. Beräkning av denna tid skall ske i enlighet med lagen i den stat där målet prövas.

*Article 36*

**Successive carriage**

1. In the case of carriage to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in paragraph 3 of Article 1, each carrier which accepts passengers, baggage or cargo is subject to the rules set out in this Convention and is deemed to be one of the parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with that part of the carriage which is performed under its supervision.

2. In the case of carriage of this nature, the passenger or any person entitled to compensation in respect of him or her can take action only against the carrier which performed the carriage during which the accident or the delay occurred, save in the case where, by express agreement, the first carrier has assumed liability for the whole journey.

3. As regards baggage or cargo, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against the carrier which performed the carriage during which the destruction, loss, damage or delay took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

*Article 36*

**Transporteurs successifs**

1. Dans les cas de transport régis par la définition du paragraphe 3 de l'article 1, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par la présente convention, et est censé être une des parties du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2. Au cas d'un tel transport, le passager ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

3. S'il s'agit de bagages ou de marchandises, le passager ou l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur, et le destinataire ou le passager qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers le passager, ou l'expéditeur ou le destinataire.

*Artikel 36*

**Successiv transport**

1. I fråga om transporter som utförs av flera transportörer efter varandra och som faller inom den definition som anges i artikel 1.3, är varje transportör som tar emot passagerare, bagage eller gods underkastad bestämmelserna i denna konvention och skall anses vara part i transportavtalet till den del avtalet behandlar den del av transporten som utförs under dennes kontroll.

2. Vid sådan transport får en passagerare eller en ersättningsberättigad person föra talan endast mot den transportör som utfört den del av transporten under vilken skadan eller förseningen inträffade, såvida inte den första transportören uttryckligen åtagit sig ansvaret för hela resan.

3. I fråga om bagage och gods får passageraren eller avsändaren väcka talan mot den första transportören, och den passagerare eller mottagare som har rätt att få ut godset får föra talan mot den sista; båda får därutöver föra talan mot den transportör som utfört den del av transporten under vilken förstörelsen, förlusten, skadan eller förseningen inträffade. De nämnda transportörerna ansvarar solidariskt i förhållande till passageraren eller avsändaren eller mottagaren.

*Article 37*

**Right of recourse against third parties**

Nothing in this Convention shall prejudice the question whether a person liable for damage in accordance with its provisions has a right of recourse against any other person.

CHAPTER IV

COMBINED CARRIAGE

*Article 38*

**Combined carriage**

1. In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of Article 18, apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.

2. Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the carriage by air.

*Article 37*

**Droit de recours contre des tiers**

La présente convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.

CHAPITRE IV

TRANSPORT INTERMODAL

*Article 38*

**Transport intermodal**

1. Dans le cas de transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions de la présente convention ne s'appliquent, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 18, qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1.

2. Rien dans la présente convention n'empêche les parties, dans le cas de transport intermodal, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

*Artikel 37*

**Regressrätt gentemot tredje man**

Inget i denna konvention skall inverka på frågan huruvida en person som är ansvarig för skada i enlighet med konventionens bestämmelser har regressrätt gentemot någon annan person.

KAPITEL IV

KOMBINERADE  
TRANSPORTER

*Artikel 38*

**Kombinerad transport**

1. När en transport, som uppfyller villkoren i artikel 1, skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med något annat transportmedel skall bestämmelserna i denna konvention enbart tillämpas på lufttransporten, utom i de fall som anges i artikel 18.4.

2. Utan hinder av denna konvention får vid kombinerade transporter villkor rörande transport med annat transportmedel tas in i transporthandlingen, förutsatt att konventionens bestämmelser iakttas när det gäller lufttransporten.



CHAPTER V

CARRIAGE BY AIR  
PERFORMED BY A PERSON  
OTHER THAN THE  
CONTRACTING CARRIER

*Article 39*

**Contracting carrier actual  
carrier**

The provisions of this Chapter apply when a person (hereinafter referred to as “the contracting carrier”) as a principal makes a contract of carriage governed by this Convention with a passenger or consignor or with a person acting on behalf of the passenger or consignor, and another person (hereinafter referred to as “the actual carrier”) performs, by virtue of authority from the contracting carrier, the whole or part of the carriage, but is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of this Convention. Such authority shall be presumed in the absence of proof to the contrary.

*Article 40*

**Respective liability of  
contracting and actual  
carriers**

If an actual carrier performs the whole or part of carriage which, according to the contract referred to in Article 39, is governed by this Convention, both the contracting carrier and the actual carrier shall, except as otherwise provided in this Chapter, be subject to the rules of this Convention, the former for the whole of the carriage contemplated in the contract, the latter solely for the carriage which it performs.

CHAPITRE V

TRANSPORT AÉRIEN  
EFFECTUÉ PAR UNE  
PERSONNE AUTRE QUE LE  
TRANSPORTEUR  
CONTRACTUEL

*Article 39*

**Transporteur contractuel  
Transporteur de fait**

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent lorsqu'une personne (ci-après dénommée “transporteur contractuel”) conclut un contrat de transport régi par la présente convention avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur, et qu'une autre personne (ci-après dénommée “transporteur de fait”) effectue, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, tout ou partie du transport, mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la présente convention. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

*Article 40*

**Responsabilité respective du  
transporteur contractuel et  
du transporteur de fait**

Sauf disposition contraire du présent chapitre, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article 39, est régi par la présente convention, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la présente convention, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il

KAPITEL V

LUFTTRANSPORTER SOM  
UTFÖRS AV NÅGON ANNAN  
ÄN DEN AVTALSSLUTANDE  
TRANSPORTÖREN

*Artikel 39*

**Avtalsslutande transportör  
faktisk transportör**

Bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas när en person (nedan kallad avtalsslutande transportör) i eget namn sluter ett transportavtal som omfattas av denna konvention med en passagerare eller avsändare eller med någon som handlar på en passagerares eller avsändares uppdrag, medan en annan person (nedan kallad faktisk transportör) på uppdrag av den avtalsslutande transportören utför hela eller en del av transporten men med avseende på sin del inte är en successiv transportör i konventionens mening. Ett sådant uppdrag skall anses föreligga, om inget annat visas.

*Artikel 40*

**Respektive transportörs  
skadeståndsansvar**

Om den faktiska transportören utför hela eller en del av en transport som enligt det avtal som avses i artikel 39 omfattas av denna konvention och om inget annat sägs i detta kapitel, skall konventionens regler gälla både för den avtalsslutande transportören i fråga om hela transporten enligt avtalet och för den faktiska transportören i fråga om den del av transporten som denne utför.

effectue.

*Article 41*

**Mutual liability**

1. The acts and omissions of the actual carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the contracting carrier.

2. The acts and omissions of the contracting carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the actual carrier. Nevertheless, no such act or omission shall subject the actual carrier to liability exceeding the amounts referred to in Articles 21, 22, 23 and 24. Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights or defences conferred by this Convention or any special declaration of interest in delivery at destination contemplated in Article 22 shall not affect the actual carrier unless agreed to by it.

*Article 41*

**Attribution mutuelle**

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les montants prévus aux articles 21, 22, 23 et 24. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la présente convention, aucune renonciation à des droits ou moyens de défense prévus par la présente convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de la présente convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

*Artikel 41*

**Gemensamt skadeståndsansvar**

1. Handling eller underlåtenhet av den faktiska transportören eller dennes anställda eller uppdragstagare under utövande av tjänsten eller uppdraget skall, när det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört, anses också som den avtals slutande transportörens handling eller underlåtenhet.

2. Handling eller underlåtenhet av den avtals slutande transportören eller dennes anställda eller uppdragstagare under utövande av tjänsten eller uppdraget skall, när det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört, anses också som den faktiska transportörens handling eller underlåtenhet. Dock skall inte någon handling eller underlåtenhet göra den faktiska transportören ansvarig till ett belopp som överskrider de belopp som anges i artiklarna 21–24. Den faktiska transportören är utan sitt eget godkännande inte bunden av någon särskild överenskommelse, genom vilken den avtals slutande transportören åtar sig förpliktelser utöver bestämmelserna i denna konvention eller avstår från att göra gällande ansvarsfrihetsgrunder enligt konventionen och inte heller av en förklaring enligt artikel 22.

*Article 42*

**Addressee of complaints and instructions**

Any complaint to be made or instruction to be given under this Convention to the carrier shall have the same effect whether addressed to the contracting carrier or to the actual carrier. Nevertheless, instructions referred to in Article 12 shall only be effective if addressed to the contracting carrier.

*Article 43*

**Servants and agents**

In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if they prove that they acted within the scope of their employment, be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent they are, unless it is proved that they acted in a manner that prevents the limits of liability from being invoked in accordance with this Convention.

*Article 44*

**Aggregation of damages**

In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual

*Article 42*

**Notification des ordres et protestations**

Les instructions ou protestations à notifier au transporteur, en application de la présente convention, ont le même effet qu'elles soient adressées au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les instructions visées à l'article 12 n'ont d'effet que si elles sont adressées au transporteur contractuel.

*Article 43*

**Préposés et mandataires**

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé ou mandataire de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente convention, au transporteur dont il est le préposé ou le mandataire, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées conformément à la présente convention.

*Article 44*

**Cumul de la réparation**

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés et mandataires quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à

*Artikel 42*

**Reklamationer och anvisningars adressat**

En reklamation eller en anvisning som enligt denna konvention skall ställas till den ena transportören gäller också mot den andra, oavsett om den riktats till den avtalsslutande eller den faktiska transportören. En anvisning enligt artikel 12 är dock giltig endast om den ges till den avtalsslutande transportören.

*Artikel 43*

**Anställda och uppdragstagare**

När det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört, får dennes anställda och uppdragstagare och även den avtalsslutande transportörens anställda eller uppdragstagare åberopa samma villkor och ansvarsgränser som enligt konventionen gäller för transportören i fråga, om de kan visa att de handlat under utövande av tjänsten eller uppdraget och det inte visas att de handlat på ett sätt som medför att konventionens ansvarsgränser inte får åberopas.

*Artikel 44*

**Sammanlagd ersättning**

När det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört, får den sammanlagda ersättning som åläggs denne, den avtalsslutande transportören eller deras anställda eller uppdragstagare inte överstiga det högsta belopp som gäller för endera av transportörerna enligt denna konvention; dock kan ingen av

carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to that person.

charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite applicable à cette personne.

personerna i fråga åläggas att ansvara till ett belopp som överstiger den gräns som gäller för denna person.

*Article 45*

**Addressee of claims**

In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately. If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seised of the case.

*Article 46*

**Additional jurisdiction**

Any action for damages contemplated in Article 45 must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before a court in which an action may be brought against the contracting carrier, as provided in Article 33, or before the court having jurisdiction at the place where the actual carrier has its domicile or its principal place of business.

*Article 45*

**Notification des actions en responsabilité**

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

*Article 46*

**Jurisdiction annexe**

Toute action en responsabilité, prévue à l'article 45, doit être portée, au choix du demandeur, sur le territoire d'un des États parties, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée contre le transporteur contractuel, conformément à l'article 33, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

*Artikel 45*

**Svarande vid skadeståndskrav**

När det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört kan käranden välja att föra talan om ersättning antingen mot den faktiska eller mot den avtalslutande transportören eller mot båda, tillsammans eller var för sig. Om talan förs mot endast en av transportörerna, har denne rätt att kräva att den andre transportören deltar i förfarandet, varvid förfarandet för och följderna av detta skall regleras av lagen i den stat där målet prövas.

*Artikel 46*

**Jurisdiktion i särskilda fall**

Talan om ersättning enligt artikel 45 skall väckas inom något av de föredragsslutande staternas territorium. Sökanden får välja att väcka talan antingen vid en domstol där i enlighet med artikel 33 talan får föras mot den avtalslutande transportören eller vid den behöriga domstolen i den ort där den faktiska transportören har sitt hemvist eller huvudkontor.

*Article 47*

**Invalidity of contractual provisions**

Any contractual provision tending to relieve the contracting carrier or the actual carrier of liability under this Chapter or to fix a lower limit than that which is applicable according to this Chapter shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Chapter.

*Article 48*

**Mutual relations of contracting and actual carriers**

Except as provided in Article 45, nothing in this Chapter shall affect the rights and obligations of the carriers between themselves, including any right of recourse or indemnification.

CHAPTER VI

OTHER PROVISIONS

*Article 49*

**Mandatory application**

Any clause contained in the contract of carriage and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void.

*Article 47*

**Nullité des dispositions contractuelles**

Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu du présent chapitre ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans le présent chapitre est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions du présent chapitre.

*Article 48*

**Rapports entre transporteur contractuel et transporteur de fait**

Sous réserve de l'article 45, aucune disposition du présent chapitre ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les transporteurs, y compris tous droits à un recours ou dédommagement.

CHAPITRE VI

AUTRES DISPOSITIONS

*Article 49*

**Obligation d'application**

Sont nulles et de nul effet toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence.

*Artikel 47*

**Ogiltiga avtalsvillkor**

Varje avtalsvillkor som har till syfte att befria den avtalslutande transportören eller den faktiska transportören från ansvar enligt detta kapitel eller att bestämma lägre gränser för ansvaret än de som gäller enligt detta kapitel är ogiltiga, men transportavtalet som sådant är trots ett sådant villkor ändå giltigt och omfattas av bestämmelserna i detta kapitel.

*Artikel 48*

**Transportörernas inbördes förhållande**

Med undantag av vad som föreskrivs i artikel 45 skall inget i detta kapitel inverka på transportörernas rättigheter och skyldigheter gentemot varandra, inklusive eventuell regressrätt och rätt till ersättning för skada.

KAPITEL VI

ÖVRIGA BESTÄMMELSER

*Artikel 49*

**Obligatorisk tillämpning**

Bestämmelser i transportavtalet eller i särskilda överenskommelser som ingåtts innan någon skada har inträffat, genom vilka parterna avser att bryta mot bestämmelserna i denna konvention antingen genom att bestämma tillämplig lag eller genom att ändra jurisdiktionsreglerna, är ogiltiga.

*Article 50*

**Insurance**

States Parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention. A carrier may be required by the State Party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention.

*Article 51*

**Carriage Performed in Extraordinary Circumstances**

The provisions of Articles 3 to 5, 7 and 8 relating to the documentation of carriage shall not apply in the case of carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of a carrier's business.

*Article 52*

**Definition of days**

The expression "days" when used in this Convention means calendar days, not working days.

CHAPTER VII

FINAL CLAUSES

*Article 53*

**Signature, ratification and entry into force**

1. This Convention shall be open for signature in Montreal on 28 May 1999 by States participating in the International

*Article 50*

**Assurance**

Les États parties exigent que leurs transporteurs contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente convention. Un transporteur peut être tenu, par l'État partie à destination duquel il exploite des services, de fournir la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité au titre de la présente convention.

*Article 51*

**Transport effectué dans des circonstances extraordinaires**

Les dispositions des articles 3 à 5, 7 et 8 relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation d'un transporteur.

*Article 52*

**Définition du terme "jour"**

Lorsque dans la présente convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS  
PROTOCOLAIRES

*Article 53*

**Signature, ratification et entrée en vigueur**

1. La présente convention est ouverte à Montréal le 28 mai 1999 à la signature des États participant à la Conférence

*Artikel 50*

**Försäkring**

De fördragsslutande staterna skall av sina transportörer kräva att de tecknar en tillräcklig försäkring som täcker deras skadeståndsansvar enligt denna konvention. En transportör får av en fördragsslutande stat som transportören trafikerar avkrävas bevis om att transportören har en tillräcklig försäkring som täcker dennes skadeståndsansvar enligt denna konvention.

*Artikel 51*

**Transporter som utförs under extraordinära förhållanden**

Bestämmelserna om transporthandlingar i artiklarna 3–5, 7 och 8 om dokumentation av transporter skall inte tillämpas i fråga om transporter som utförs under extraordinära förhållanden utanför transportörens normala verksamhet.

*Artikel 52*

**Definition av dagar**

Med "dagar" förstås i denna konvention kalenderdagar och inte arbetsdagar.

KAPITEL VII

SLUTBESTÄMMELSER

*Artikel 53*

**Undertecknande, ratifikation och ikraftträdande**

1. Denna konvention skall vara öppen för undertecknande i Montreal den 28 maj 1999 för de stater som deltar i den 542

Conference on Air Law held at Montreal from 10 to 28 May 1999. After 28 May 1999, the Convention shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montreal until it enters into force in accordance with paragraph 6 of this Article.

2. This Convention shall similarly be open for signature by Regional Economic Integration Organisations. For the purpose of this Convention, a "Regional Economic Integration Organisation" means any organisation which is constituted by sovereign States of a given region which has competence in respect of certain matters governed by this Convention and has been duly authorized to sign and to ratify, accept, approve or accede to this Convention. A reference to a "State Party" or "States Parties" in this Convention, otherwise than in paragraph 2 of Article 1, paragraph 1(b) of Article 3, paragraph (b) of Article 5, Articles 23, 33, 46 and paragraph (b) of Article 57, applies equally to a Regional Economic Integration Organisation. For the purpose of Article 24, the references to "a majority of the States Parties" and "one-third of the States Parties" shall not apply to a Regional Economic Integration Organisation.

3. This Convention shall be subject to ratification by States and by Regional Economic Integration Organisations which have signed it.

internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 10 au 28 mai 1999. Après le 28 mai 1999, la convention sera ouverte à la signature de tous les États au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur conformément au paragraphe 6 du présent article.

2. De même, la présente convention sera ouverte à la signature des organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de la présente convention, une "organisation régionale d'intégration économique" est une organisation constituée d'États souverains d'une région donnée qui a compétence sur certaines matières régies par la convention et qui a été dûment autorisée à signer et à ratifier, accepter, approuver ou adhérer à la présente convention. Sauf au paragraphe 2 de l'article 1, au paragraphe 1, alinéa b), de l'article 3, à l'alinéa b) de l'article 5, aux articles 23, 33, 46 et à l'alinéa b) de l'article 57, toute mention faite d'un "État partie" ou "d'États parties" s'applique également aux organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de l'article 24, les mentions faites d'"une majorité des États parties" et d'"un tiers des États parties" ne s'appliquent pas aux organisations régionales d'intégration économique.

3. La présente convention est soumise à la ratification des États et des organisations d'intégration économique qui l'ont signée.

internationella konferensen om lufttransporträtt i Montreal den 10–28 maj 1999. Efter den 28 maj 1999 skall konventionen vara öppen för undertecknande för alla stater vid Internationella civila luftfartsorganisationens huvudkontor i Montreal till dess den träder i kraft i enlighet med punkt 6 i denna artikel.

2. Denna konvention skall också vara öppen för undertecknande av regionala organisationer för ekonomisk integrering. I denna konvention avses med en "regional organisation för ekonomisk integrering" en organisation bestående av självständiga stater i en bestämd region som har behörighet med avseende på vissa frågor, som regleras i denna konvention och som är bemyndigad att underteckna och att ratificera, anta, godkänna eller ansluta sig till denna konvention. Hänvisningar till "konventionsstat" eller "fördragsslutande stater" i denna konvention skall även innefatta regionala organisationer för ekonomisk integrering, utom i artikel 1.2, artikel 3.1 b, artikel 5 b, artiklarna 23, 33, 46 och artikel 57 b. Uttrycken "en majoritet av de fördragsslutande staterna" och "en tredjedel av de fördragsslutande staterna" i artikel 24 skall inte omfatta sådana organisationer.

3. Denna konvention skall ratificeras av de stater och regionala organisationer för ekonomisk integrering som undertecknat den.

4. Any State or Regional Economic Integration Organisation which does not sign this Convention may accept, approve or accede to it at any time.

5. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, which is hereby designated the Depository.

6. This Convention shall enter into force on the sixtieth day following the date of deposit of the thirtieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depository between the States which have deposited such instrument. An instrument deposited by a Regional Economic Integration Organisation shall not be counted for the purpose of this paragraph.

7. For other States and for other Regional Economic Integration Organisations, this Convention shall take effect 60 days following the date of deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

8. The Depository shall promptly notify all signatories and States Parties of:

(a) each signature of this Convention and date thereof;

(b) each deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession and date thereof;

(c) the date of entry into force of this Convention;

4. Tout État ou organisation régionale d'intégration économique qui ne signe pas la présente convention peut l'accepter, l'approuver ou y adhérer à tout moment.

5. Les instruments de ratification d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.

6. La présente convention entrera en vigueur le soixantième jour après la date du dépôt auprès du dépositaire du trentième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et entre les États qui ont déposé un tel instrument. Les instruments déposés par les organisations régionales d'intégration économique ne seront pas comptés aux fins du présent paragraphe.

7. Pour les autres États et pour les autres organisations régionales d'intégration économique, la présente convention prendra effet soixante jours après la date du dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

8. Le dépositaire notifiera rapidement à tous les signataires et à tous les États parties:

a) chaque signature de la présente convention ainsi que sa date;

b) chaque dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ainsi que sa date;

c) la date d'entrée en vigueur de la présente convention;

4. En stat eller regional organisation för ekonomisk integrering, som inte undertecknat denna konvention, kan när som helst anta, godkänna eller ansluta sig till den.

5. Ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument skall deponeras hos Internationella civila luftfartsorganisationen, som härmed utnämns till depositarie.

6. Mellan de stater som deponerat ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument hos depositarien träder denna konvention i kraft den sextionde dagen efter den dag då det trettionde instrumentet deponeras. Vid tillämpningen av denna punkt skall ett instrument som deponerats av en regional organisation för ekonomisk integrering inte räknas.

7. För andra stater och andra regionala organisationer för ekonomisk integrering blir denna konvention gällande den sextionde dagen efter den dag då ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet deponeras.

8. Depositarien skall omgående underrätta de fördragsslutande staterna om

a) varje undertecknande av denna konvention och den dag då detta sker,

b) varje deponering av ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument och den dag då detta sker,

c) den dag då konventionen träder i kraft,



(d) the date of the coming into force of any revision of the limits of liability established under this Convention;

(e) any denunciation under Article 54.

*Article 54*

**Denunciation**

1. Any State Party may denounce this Convention by written notification to the Depositary.

2. Denunciation shall take effect 180 days following the date on which notification is received by the Depositary.

*Article 55*

**Relationship with other Warsaw Convention Instruments**

This Convention shall prevail over any rules which apply to international carriage by air:

1. between States Parties to this Convention by virtue of those States commonly being Party to

(a) the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the "Warsaw Convention");

(b) the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, done at The Hague on 28 September 1955 (hereinafter called The Hague Protocol);

d) la date d'entrée en vigueur de toute révision des limites de responsabilité établies en vertu de la présente convention;

e) toute dénonciation au titre de l'article 54.

*Article 54*

**Dénonciation**

1. Tout État partie peut dénoncer la présente convention par notification écrite adressée au depositaire.

2. La dénonciation prendra effet cent quatre-vingt jours après la date à laquelle le depositaire aura reçu la notification.

*Article 55*

**Relation avec les autres instruments de la Convention de Varsovie**

La présente convention l'emporte sur toutes règles s'appliquant au transport international par voie aérienne:

1) entre États parties à la présente convention du fait que ces États sont communément parties aux instruments suivants:

a) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (appelée ci-après la Convention de Varsovie);

b) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, fait à La Haye le 28 septembre 1955 (appelé ci-après le Protocole de La Haye);

d) den dag då en ändring av ansvarsgränserna enligt denna konvention träder i kraft,

e) varje uppsägning enligt artikel 54.

*Artikel 54*

**Uppsägning**

1. En fördragsslutande stat kan säga upp denna konvention genom skriftlig underrättelse till depositarien.

2. Uppsägningen blir gällande etthundraåttio dagar efter den dag då depositarien tog emot underrättelsen.

*Artikel 55*

**Förhållande till Warszawakonventionens instrument**

Denna konvention skall ha företräde framför andra regler för internationell lufttransport

1. mellan de fördragsslutande staterna mot bakgrund av att de är parter till

a) Konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 (nedan kallad Warszawakonventionen),

b) Protokoll med ändring av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929, avslutat i Haag den 28 september 1955 (nedan kallat Haagprotokollet),

(c) the Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961 (hereinafter called the Guadalajara Convention);

(d) the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955 signed at Guatemala City on 8 March 1971 (hereinafter called the Guatemala City Protocol);

(e) Additional Protocol Nos 1 to 3 and Montreal Protocol No 4 to amend the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol or the Warsaw Convention as amended by both The Hague Protocol and the Guatemala City Protocol signed at Montreal on 25 September 1975 (hereinafter called the Montreal Protocols); or

2. within the territory of any single State Party to this Convention by virtue of that State being Party to one or more of the instruments referred to in subparagraphs (a) to (e) above.

#### Article 56

#### States with more than one system of law

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it

c) Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (appelée ci-après la Convention de Guadalajara);

d) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signé à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala);

e) Protocoles additionnels nos 1 à 3 et Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ou par la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye et par le Protocole de Guatemala, signés à Montréal le 25 septembre 1975 (appelés ci-après les Protocoles de Montréal); ou

2) dans le territoire de tout État partie à la présente convention du fait que cet État est partie à un ou plusieurs des instruments mentionnés aux alinéas a) à e) ci-dessus.

#### Article 56

#### États possédant plus d'un régime juridique

1. Si un État comprend deux unités territoriales ou davantage dans lesquelles des régimes juridiques différents s'appliquent aux questions

c) Konventionen utgörande tillägg till Warszawakonventionen för fastställande av vissa gemensamma bestämmelser rörande internationell luftbefordran som utföres av annan än den avtalslutande transportören, undertecknad i Guadalajara den 18 september 1961 (nedan kallad Guadalajarakonventionen),

d) Protokollt innebärande ändring i konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 i dess lydelse enligt Haagprotokollet av den 28 september 1955, undertecknat i Guatemala City den 8 mars 1971 (nedan kallat Guatemala protokollt),

e) tilläggsprotokollen nr 1–3 och Montrealprotokoll nr 4 innebärande ändring av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet, eller Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet och Guatemala protokollt, undertecknade i Montreal den 25 september 1975 (nedan kallade Montrealprotokollen), eller

2. inom en fördragsslutande stats territorium på grund av att den staten är part till en eller flera av de instrument som anges i punkterna a–e ovan.

#### Artikel 56

#### Stater med fler än ett rättssystem

1. Om en stat har två eller fler territoriella enheter där olika rättssystem tillämpas i frågor som rör denna konvention, får den staten vid undertecknandet, 546

may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2. Any such declaration shall be notified to the Depositary and shall state expressly the territorial units to which the Convention applies.

3. In relation to a State Party which has made such a declaration:

(a) references in Article 23 to "national currency" shall be construed as referring to the currency of the relevant territorial unit of that State; and  
(b) the reference in Article 28 to "national law" shall be construed as referring to the law of the relevant territorial unit of that State.

#### Article 57

#### Reservations

No reservation may be made to this Convention except that a State Party may at any time declare by a notification addressed to the Depositary that this Convention shall not apply to:

(a) international carriage by air performed and operated directly by that State Party for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State; and/or

régies par la présente convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que ladite convention s'applique à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et il peut à tout moment modifier cette déclaration en en soumettant une nouvelle.

2. Toute déclaration de ce genre est communiquée au dépositaire et indique expressément les unités territoriales auxquelles la convention s'applique.

3. Dans le cas d'un État partie qui a fait une telle déclaration:

a) les références, à l'article 23, à la "monnaie nationale" sont interprétées comme signifiant la monnaie de l'unité territoriale pertinente dudit État;  
b) à l'article 28, la référence à la "loi nationale" est interprétée comme se rapportant à la loi de l'unité territoriale pertinente dudit État.

#### Article 57

#### Réserves

Aucune réserve ne peut être admise à la présente convention, si ce n'est qu'un État partie peut à tout moment déclarer, par notification adressée au dépositaire, que la présente convention ne s'applique pas:

a) aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par cet État à des fins non commerciales relativement à ses fonctions et devoirs d'État souverain;

ratifikationen, antagandet, godkännandet eller anslutningen förklara att konventionen skall omfatta alla dess territoriella enheter eller bara en eller några av dem och får när som helst ändra sin förklaring genom en ny förklaring.

2. En sådan förklaring skall anmälas till depositarien och innehålla en uttrycklig hänvisning till de territoriella enheter där konventionen är tillämplig.

3. För en fördragsslutande stat som har gjort en sådan förklaring skall:

a) med uttrycket "nationell valuta" i artikel 23 förstås valutan i den territoriella enheten i fråga, och  
b) med uttrycket "nationell lagstiftning" i artikel 28 förstås lagstiftningen i den territoriella enheten i fråga.

#### Artikel 57

#### Reservationer

Denna konvention kan inte vara föremål för någon reservation, med undantag för att varje fördragsslutande stat när som helst genom anmälan till depositarien får förklara att denna konvention inte skall gälla i fråga om

a) internationell lufttransport som utförs och bedrivs direkt av den fördragsslutande staten, när detta sker i icke-kommersiella syften och med hänsyn till statens funktioner och skyldigheter som suverän

(b) the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by that State Party, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities.

b) au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ou loués par ledit État partie et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

b) transport av personer, bagage och gods som utförs för dess militära myndigheter med luftfartyg som är registrerade i eller hyrda av den staten och vars hela lastförmåga har reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

TILL BEKRÄFTELSE AV DETTA har undertecknade befullmäktigade ombud med stöd av vederbörliga fullmakter undertecknat denna konvention.

DONE at Montreal on the 28th day of May of the year one thousand nine hundred and ninety-nine in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic. This Convention shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Depositary to all States Parties to this Convention, as well as to all States Parties to the Warsaw Convention, The Hague Protocol, the Guadalajara Convention, the Guatemala City Protocol, and the Montreal Protocols.

FAIT à Montréal le 28e jour du mois de mai de l'an mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi. La présente convention restera déposée aux archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le dépositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États parties à la Convention de Varsovie, au Protocole de La Haye, à la Convention de Guadalajara, au Protocole de Guatemala et aux Protocoles de Montréal.

SOM SKEDDE i Montreal den 28 maj 1999 på engelska, arabiska, kinesiska, franska, ryska och spanska språket, vilka texter alla har lika giltighet. Denna konvention skall deponeras i Internationella civila luftfartsorganisationens arkiv, och depositarien skall sända bestyrkta avskrifter till alla de fördragsslutande staterna och till alla stater som är parter i Warszawakonventionen, Haagprotokollet, Guadalajarakonventionen, Guatemalaprotokollet och Montrealprotokollen.

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 7 § miljöbalken ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.**

**7 §<sup>1</sup>**

I fråga om renhållning inom vissa vägområden och angränsande områden gäller 26 § väglagen (1971:948).

I fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart och luftfartygs miljövårdighet gäller 1 kap. 2 a § och 3 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297).

I fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart och luftfartygs miljövårdighet gäller 1 kap. 7 § och 3 kap. 1 § luftfartslagen (2009:000).

I fråga om framdragande och begagnande av rörledning gäller i vissa fall 23 § lagen (1978:160) om vissa rörledningar. I fråga om byggande av naturgasledning gäller 2 kap. 4 § naturgaslagen (2005:403).

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2007:218.

Härigenom föreskrivs att 58 § lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**58 §<sup>1</sup>**

I inskrivningsregistret för luftfartyg *skall* antecknas när

I inskrivningsregistret för luftfartyg *ska* antecknas när

1. talan har väckts om hävning eller återgång av förvärv av ett luftfartyg eller om bättre rätt till sådan egendom eller om en annan fråga som angår inskrivning,

2. mål som avses i 1 har avgjorts genom en dom eller ett slutligt beslut som vunnit laga kraft,

3. en inteckning helt eller delvis är ogiltig enligt en dom eller ett slutligt beslut som vunnit laga kraft, eller på grund av förhållande som avses i 36 §,

4. ägaren till ett luftfartyg har försatts i konkurs,

5. ett luftfartyg eller en rättighet som skrivits in i sådan egendom blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning, eller när en konkursförvaltare har begärt att ett luftfartyg *skall* säljas exekutivt,

5. ett luftfartyg eller en rättighet som skrivits in i sådan egendom blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning, eller när en konkursförvaltare har begärt att ett luftfartyg *ska* säljas exekutivt,

6. beslut som avses i 4 eller 5 om konkurs, kvarstad, betalningssäkring eller utmätning har upphävts eller återgått eller när fråga om exekutiv försäljning av ett luftfartyg eller en rättighet som skrivits in i sådan egendom har förfallit av annan anledning,

7. anmälan, bevis eller fördelningslängd inkommit som visar inverkan på inteckning av exekutiv försäljning,

8. någon i enlighet med 11 kap. 6 § luftfartslagen (1957:297) skriftligen anmäler att han eller hon har en fordran för vilken luftpanträtt gäller i luftfartyget,

8. någon i enlighet med 10 kap. 6 § luftfartslagen (2009:000) skriftligen anmäler att han eller hon har en fordran för vilken luftpanträtt gäller i luftfartyget,

9. det visas att luftpanträtt som avses i 8 har upphört att gälla,

10. domstol har meddelat sådan förklaring som avses i 26 §, eller

11. ett luftfartyg enligt 2 kap. 8 § luftfartslagen *skall* avregistreras men det finns hinder mot avregistreringen enligt 2 kap. 9 § samma lag.

11. ett luftfartyg enligt 2 kap. 6 § luftfartslagen *ska* avregistreras men det finns hinder mot avregistreringen enligt 2 kap. 7 § samma lag.

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:82.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 §<sup>1</sup>**

Alkoholhaltiga drycker eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:1009) *skall* förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma *skall* gälla om sådana drycker eller medel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om medlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Spritdrycker, vin eller starköl, som påträffas hos den som förtär eller förvarar sådana drycker i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift *skall*, oavsett vem dryckerna tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma *skall* gälla alkoholdrycker som påträffas hos den som förtär sådana drycker i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen.

Vad som sagts i tredje stycket gäller också i fråga om sådana drycker som avses där och som påträffas hos någon som vid tillfället var i

Alkoholhaltiga drycker eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 2 *eller* 3 § luftfartslagen (2009:000) eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:1009) *ska* förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma *ska* gälla om sådana drycker eller medel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om medlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Spritdrycker, vin eller starköl, som påträffas hos den som förtär eller förvarar sådana drycker i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift *ska*, oavsett vem dryckerna tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma *ska* gälla alkoholdrycker som påträffas hos den som förtär sådana drycker i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:521.

sällskap med den som bröt mot bestämmelsen, om det är sannolikt att dryckerna var avsedda även för den senare.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 6

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2009.



Härigenom föreskrivs att 15 § atomansvarighetslagen (1968:45) att ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**15 §<sup>1</sup>**

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage *eller* luftfartslagen (1957:297) *eller* räddningstjänstlagen (1986:1102) eller internationellt fördrag eller lagstiftning i främmande stat inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt denna lag. Avser ersättningen skada som omfattas av ett med stöd av 3 § tredje stycket meddelat förordnande, *äger* den ersättningskyldige *återkräva* ersättningen av den anläggningsinnehavare som skulle ha svarat för skadan, om förordnandet *ej* meddelats.

Har någon som har sitt huvudkontor i Sverige eller i annan konventionsstat eller någon som är anställd hos sådan person nödgats utge ersättning för atomskada, för vilken den skadelidande på grund av bestämmelserna i 3 § *icke* är berättigad till ersättning enligt denna lag, *äger* han återkräva skadeståndet av den anläggningsinnehavare som med bortseende från nämnda bestämmelser skulle ha svarat för skadan. Därvid *äger* första stycket första punkten motsvarande tillämpning. Har skadan uppkommit under transport av atomsubstans till mottagare i

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage<sup>2</sup>, luftfartslagen (2009:000), räddningstjänstlagen (1986:1102) eller internationellt fördrag eller lagstiftning i främmande stat inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt denna lag. Avser ersättningen skada som omfattas av ett med stöd av 3 § tredje stycket meddelat förordnande, *har* den ersättningsskyldige *rätt att kräva tillbaka* ersättningen av den anläggningsinnehavare som skulle ha svarat för skadan, om förordnandet *inte* meddelats.

Har någon som har sitt huvudkontor i Sverige eller i annan konventionsstat eller någon som är anställd hos sådan person nödgats utge ersättning för atomskada, för vilken den skadelidande på grund av bestämmelserna i 3 § *inte* är berättigad till ersättning enligt denna lag, *äger* han *eller hon* återkräva skadeståndet av den anläggningsinnehavare som med bortseende från nämnda bestämmelser skulle ha svarat för skadan. Därvid *äger* första stycket första punkten motsvarande tillämpning. Har skadan uppkommit under transport av atomsubstans till mottagare i

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2002:1131.

<sup>2</sup> EGT L 140, 30.5.2002, s. 2 (Celex 32002R0889).

annan stat än konventionsstat, gäller dock den avsändande anläggningsinnehavarens ansvarighet *ej* längre än till dess substansen lossats från det transportmedel varmed det anlände till den staten. Har skadan uppkommit under transport av atomsubstans från avsändare i sådan stat, inträder den mottagande anläggningsinnehavarens ansvarighet *icke* förrän substansen lastats på det transportmedel varmed det sändes från den främmande staten.

Återkravs rätt enligt första eller andra stycket tillkommer *icke* den som själv svarar för skadan enligt 20 §.

annan stat än konventionsstat, gäller dock den avsändande anläggningsinnehavarens ansvarighet *inte* längre än till dess substansen lossats från det transportmedel varmed det anlände till den staten. Har skadan uppkommit under transport av atomsubstans från avsändare i sådan stat, inträder den mottagande anläggningsinnehavarens ansvarighet *inte* förrän substansen lastats på det transportmedel varmed det sändes från den främmande staten.

Återkravs rätt enligt första eller andra stycket tillkommer *inte* den som själv svarar för skadan enligt 20 §.

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2009.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 §<sup>1</sup>**

Marknadsdomstolen handlägger mål och ärenden enligt

1. konkurrenslagen (2008:579),
2. marknadsföringslagen (2008:486),
3. lagen (1994:1512) om avtalsvillkor i konsumentförhållanden,
4. lagen (1984:292) om avtalsvillkor mellan näringsidkare,
5. lagen (2000:1175) om talerätt för vissa utländska konsumentmyndigheter och konsumentorganisationer,
6. försäkringsavtalslagen (2005:104),
7. lagen (2005:590) om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m.,
8. lagen (2006:484) om franchisegivares informationsskyldighet,
9. luftfartslagen (1957:297), och
9. luftfartslagen (2009:000), och
10. lagen (1986:436) om näringsförbud.

Bestämmelserna i 14–22 §§ tillämpas inte i mål eller ärenden enligt konkurrenslagen, marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen, lagen om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m., lagen om franchisegivares informationsskyldighet, luftfartslagen eller lagen om näringsförbud. I mål enligt marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen eller lagen om franchisegivares informationsskyldighet tillämpas inte heller 13 a §. I stället gäller bestämmelserna i dessa lagar.

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2008:589.

Härigenom föreskrivs att lagen (1975:688) om skydd för viss tjänste-  
utövning<sup>1</sup> ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

Skydd som avses i 17 kap. 5 §  
brottsbalken *skall* tillkomma

1. befattningshavare som  
handhar säkerhets- eller ordnings-  
tjänst vid kanal- eller slussverk  
eller järnvägsanläggning eller  
*allmän flygplats eller godkänd  
enskild flygplats*;

2. den som för försvaret fullgör bevaknings- eller ordningsupp-  
gift och därvid bär uniform eller märke som tydligt utvisar denna uppgift.

3. trafiktjänsteman för vilken bestämmelserna i 4 kap. ordningslagen  
(1993:1617) gäller enligt vad som sägs i 2 § nämnda kapitel.

*Föreslagen lydelse*

Skydd som avses i 17 kap. 5 §  
brottsbalken *ska* tillkomma

1. befattningshavare som  
handhar säkerhets- eller ordnings-  
tjänst vid kanal- eller slussverk  
eller järnvägsanläggning eller  
flygplats;

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1993:1623.

Härigenom föreskrivs att 1 och 2 §§ lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 §<sup>1</sup>**

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009), 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009), 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 2 § luftfartslagen (2009:000) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov tas av

1. en polisman,
2. en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen, om misstanken gäller brott som avses i 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott, eller
3. en tjänsteman vid Kustbevakningen, om misstanken gäller brott som avses i 20 kap. 4 § sjölagen.

En tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen som ska ta ett alkoholutandningsprov har samma befogenhet som en polisman har enligt 22 § polislagen (1984:387) att stoppa ett fordon eller ett annat transportmedel.

Provtagningen ska ske på ett sätt som inte utsätter den på vilken provet tas för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, ska provet tas i täckt fordon eller fartyg eller inomhus i avskilt rum.

**2 §<sup>2</sup>**

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på förare av motordrivet fordon *samt* på förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. Prov enligt denna paragraf får dock inte tas på förare av

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på förare av motordrivet fordon, på förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg *samt på den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller som utövar*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2008:324

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2008:324.

motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Bestämmelserna i 1 § andra stycket 1 och 2 samt tredje och fjärde styckena ska tillämpas vid provtagning enligt denna paragraf. Dessutom gäller att prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där *föraren* kontrolleras eller ett polisingripande mot *föraren* sker. Proven ska tas med instrument som kan användas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger ett visst gränsvärde. Prov enligt denna paragraf får även tas av en bilinspektör som avses i fordonslagen (2002:574).

Om den undersökte begär det ska protokoll föras vid provtagningen och bevis om utförd åtgärd utfärdas.

*tjänst som avses i 6 kap. 18 § luftfartslagen (2009:000)*. Prov enligt denna paragraf får dock inte tas på förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Bestämmelserna i 1 § andra stycket 1 och 2 samt tredje och fjärde styckena ska tillämpas vid provtagning enligt denna paragraf. Dessutom gäller att prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där *personen* kontrolleras eller ett polisingripande mot *honom eller henne* sker. Proven ska tas med instrument som kan användas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger ett visst gränsvärde. Prov enligt denna paragraf får även tas av en bilinspektör som avses i fordonslagen (2002:574).

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 6

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2009.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 §<sup>1</sup>**

Denna lag gäller ersättning av staten vid personskada och tillämpas på

1. den som tjänstgör enligt lagen (1994:1809) om totalförsvarspplikt eller inställer sig till mönstring, eller annan uttagning enligt den lagen eller till antagningsprovning enligt lagen (1994:1810) om möjlighet för kvinnor att fullgöra värnplikt eller civilplikt med längre grundutbildning,

2. den som medverkar i räddningstjänst eller i övning med en kommunal organisation för räddningstjänst enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor eller i räddningstjänst enligt 11 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen (1957:297).

2. den som medverkar i räddningstjänst eller i övning med en kommunal organisation för räddningstjänst enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor eller i räddningstjänst enligt 10 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen (2009:000).

3. den som är intagen för vård i kriminalvårdsanstalt, i ett hem som avses i 12 § lagen (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga, i ett hem som avses i 22 § lagen (1988:870) om vård av missbrukare i vissa fall samt den som är häktad eller anhållen eller i annat fall intagen eller tagen i förvar i kriminalvårdsanstalt, häkte eller polisarrest,

4. den som utför samhällstjänst på grund av en föreskrift som meddelats med stöd av 27 kap. 2 a § eller 28 kap. 2 a § brottsbalken,

5. den som utför ungdomstjänst enligt 32 kap. 2 § eller 3 § första stycket 1 brottsbalken,

6. den som utför oavlönat arbete enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 8 § första stycket 2 lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll.

Regeringen får *föreskriva* att lagen *skall* tillämpas även på den som i annat fall än som avses i första stycket frivilligt deltar i verksamhet inom totalförsvaret eller i verksamhet för att avvärja eller begränsa skada på människor eller egendom eller i miljön.

Regeringen får *meddela föreskrifter om* att lagen *ska* tillämpas även på den som i annat fall än som avses i första stycket frivilligt deltar i verksamhet inom totalförsvaret eller i verksamhet för att avvärja eller begränsa skada på människor eller egendom eller i miljön.

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:895.

Häriigenom föreskrivs att 5 § passlagen (1978:302) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 §<sup>1</sup>

En svensk medborgare får inte resa ut ur riket utan att medföra giltigt pass.

Första stycket gäller inte

1. mönstrat sjöfolk på fartyg under tjänstgöring ombord på fartyget eller fiskare under yrkesutövning,

2. medlem av besättning på luftfartyg under tjänstgöring ombord på luftfartyget, om han eller hon har <i>luftfarts-certifikat</i> eller därmed jämförlig handling,	2. medlem av besättning på luftfartyg under tjänstgöring ombord på luftfartyget, om han eller hon har <i>flygcertifikat</i> eller därmed jämförlig handling,
--	--

3. den som är medborgare även i annat land än Sverige och som medför legitimationshandling, vilken gäller som pass, utfärdad av en myndighet i det landet,

4. den som reser till Schweiz eller till någon av de stater som har tillträtt eller anslutit sig till konventionen om tillämpning av Schengenavtalet av den 14 juni 1985 eller som har slutit avtal om samarbete enligt konventionen med konventionsstaterna.

En svensk medborgare *skall* vid inresa från annat land medföra giltigt pass. Detta gäller dock inte om det svenska medborgarskapet kan styrkas på annat sätt eller vid inresa från

En svensk medborgare *ska* vid inresa från annat land medföra giltigt pass. Detta gäller dock inte om det svenska medborgarskapet kan styrkas på annat sätt eller vid inresa från

1. en stat som har tillträtt eller anslutit sig till konventionen om tillämpning av Schengenavtalet av den 14 juni 1985,

2. en stat som har slutit avtal om samarbete enligt konventionen med konventionsstaterna, eller

3. Schweiz.

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2005:655.



Härigenom föreskrivs att 3 kap. 7 § minerallagen (1991:45) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 3 kap.

#### 7 §<sup>1</sup>

Undersökningsarbete får inte utan medgivande av bergmästaren äga rum inom

<p>1. område inom trettio meter från allmän väg eller sådan vägsträckning enligt fastställd arbetsplan, trettio meter från järnväg eller kanal som är upplåten för allmän trafik <i>eller trettio meter från allmän flygplats,</i></p>	<p>1. område inom trettio meter från allmän väg eller sådan vägsträckning enligt fastställd arbetsplan, trettio meter från järnväg, <i>flygplats</i> eller kanal som är upplåten för allmän trafik,</p>
--	---

2. område inom tvåhundra meter från bostadsbyggnad,

3. område inom tvåhundra meter från kyrka, annan samlingslokal, undervisningsanstalt, hotell eller pensionat eller område inom tvåhundra meter från vårdanstalt, elevhem eller liknande inrättning, om den är avsedd för mer än femtio personer,

4. område inom tvåhundra meter från elektrisk kraftstation eller industriell anläggning, eller

5. område med detaljplan eller områdesbestämmelser enligt plan- och bygglagen (1987:10).

I fall som anges i första stycket 5 får medgivande inte lämnas i strid med planen eller områdesbestämmelserna. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras.

Utan hinder av vad som föreskrivs i första stycket 2–4 får undersökning ske, om medgivande har lämnats av den som berörs av arbetet. I fall som anges i första stycket 2 *skall* medgivande lämnas av ägaren till byggnaden eller marken och den som har nyttjanderätt till den. I fall som anges i första stycket 3 och 4 *skall* medgivandet lämnas av ägare och nyttjanderättshavare.

Utan hinder av vad som föreskrivs i första stycket 2–4 får undersökning ske, om medgivande har lämnats av den som berörs av arbetet. I fall som anges i första stycket 2 *ska* medgivande lämnas av ägaren till byggnaden eller marken och den som har nyttjanderätt till den. I fall som anges i första stycket 3 och 4 *ska* medgivandet lämnas av ägare och nyttjanderättshavare.

Bergmästaren får förena sitt medgivande med villkor.

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2005:161.

Häri genom föreskrivs att 18 § lagen (1992:1672) om paketresor ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**18 §<sup>1</sup>**

Skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, *luftfartslagen (1957:297)*, järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda bestämmelserna.

Skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage<sup>2</sup>, *lagen (2009:000) om lufttransporter*, järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda bestämmelserna.

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2002:1132.

<sup>2</sup> EGT L 140, 30.5.2002, s. 2 (Celex 32002R0889).

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 3 och 4 §§ och 3 kap. 10 § ordningslagen (1993:1617) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## **2 kap.**

### **3 §**

Med offentlig tillställning enligt denna lag avses

1. tävlingar och uppvisningar i sport *och* idrott,
2. danstillställningar,
3. tivolinöjen och festtåg,
4. marknader och mässor, samt
5. andra tillställningar som inte är att anse som allmänna sammankomster eller cirkusföreställningar.

För att en tillställning *skall* anses som offentlig krävs att den anordnas för allmänheten eller att allmänheten har tillträde till den.

1. tävlingar och uppvisningar i sport, idrott *och flygning*.

För att en tillställning *ska* anses som offentlig krävs att den anordnas för allmänheten eller att allmänheten har tillträde till den.

En tillställning till vilken tillträdet är begränsat genom krav på inbjudan, medlemskap i en viss förening eller annat villkor är dock att anse som en tillställning som allmänheten har tillträde till, om tillställningen uppenbarligen är en del av en rörelse vars verksamhet uteslutande eller väsentligen består i att anordna tillställningar av detta slag. Det samma gäller om tillställningen med hänsyn till omfattningen av den krets som äger tillträde, de villkor som gäller för tillträdet eller andra liknande omständigheter är att jämföras med sådan tillställning.

### **4 §<sup>1</sup>**

Allmänna sammankomster och offentliga tillställningar får inte utan tillstånd anordnas på offentliga platser.

Tillstånd att anordna offentlig tillställning krävs även i annat fall, om det är fråga om offentliga danstillställningar, tivolinöjen, marknader eller liknande nöjeställningar eller tävlingar eller uppvisningar i motorsport. Om det kan ske utan fara för ordning och säkerhet eller för trafiken, får emellertid anordnaren befrias från skyldigheten att söka tillstånd enligt detta stycke för tillställning av visst slag. Ett beslut om befrielse får förenas med villkor.

Tillstånd att anordna offentlig tillställning krävs även i annat fall, om det är fråga om offentliga danstillställningar, tivolinöjen, marknader eller liknande nöjeställningar eller tävlingar eller uppvisningar i motorsport *eller flygning*. Om det kan ske utan fara för ordning och säkerhet eller för trafiken, får emellertid anordnaren befrias från skyldigheten att söka tillstånd enligt detta stycke för tillställning av visst slag. Ett beslut om befrielse får förenas med villkor.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:978.

En allmän sammankomst som avses i 1 § första stycket 4 eller en cirkusföreställning får hållas utan tillstånd, om den med hänsyn till det väntade deltagarantalet, den utvalda platsen och tiden för sammankomsten samt de anordningar som avses förekomma kan antas äga rum utan fara för ordning och säkerhet eller för trafiken.

### 3 kap.

#### 10 §<sup>2</sup>

Regeringen får meddela de föreskrifter om ordningen och säkerheten i en hamn som behövs med hänsyn till den verksamhet som bedrivs i hamnen. Regeringen får överlämna åt en kommun att meddela sådana föreskrifter i fråga om hamnar som ägs eller förvaltas av kommunen eller av ett av kommunen helägt företag. I fråga om hamnar som ägs eller förvaltas av någon annan får regeringen överlämna åt länsstyrelsen att meddela sådana föreskrifter.

Föreskrifter enligt första stycket <i>skall</i> ange det område i vatten och på land inom vilket föreskrifterna <i>skall</i> gälla.	Föreskrifter enligt första stycket <i>ska</i> ange det område i vatten och på land inom vilket föreskrifterna <i>ska</i> gälla.
--	--

Vissa bestämmelser om ordningen och säkerheten på fartyg och i hamnanläggningar finns i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd, och inom hamnar i lagen (2006:1209) om hamnskydd.

*Bestämmelser om ordningen och säkerheten på flygplatser finns i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd och luftfartslagen (2009:000).*

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2009.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2006:1215.

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

4 §<sup>1</sup>

Fotografering eller liknande registrering från luftfartyg inom eller av sådana restriktionsområden som bestämts av regeringen enligt 1 kap. 3 § första stycket första meningen luftfartslagen (1957:297) får inte utföras utan tillstånd när det råder höjd beredskap eller under annan tid som regeringen bestämmer med hänsyn till Sveriges försvarsberedskap. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela tillstånd endast om det finns särskilda skäl för det.

Är Sverige i krig eller krigsfara eller råder det sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av att det är krig utanför Sveriges gränser eller av att Sverige har varit i krig eller krigsfara, får regeringen föreskriva att vad som sägs i första stycket om tillstånd *skall* gälla för fotografering och liknande registrering från luftfartyg även inom eller av andra områden än restriktionsområden.

Befälhavare på luftfartyg *skall* se till att fotografering eller liknande registrering inte utförs i strid med bestämmelserna i första och andra styckena.

Fotografering eller liknande registrering från luftfartyg inom eller av sådana restriktionsområden som bestämts av regeringen enligt 1 kap. 8 § första stycket första meningen luftfartslagen (2009:000) får inte utföras utan tillstånd när det råder höjd beredskap eller under annan tid som regeringen bestämmer med hänsyn till Sveriges försvarsberedskap. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela tillstånd endast om det finns särskilda skäl för det.

Är Sverige i krig eller krigsfara eller råder det sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av att det är krig utanför Sveriges gränser eller av att Sverige har varit i krig eller krigsfara, får regeringen föreskriva att vad som sägs i första stycket om tillstånd *ska* gälla för fotografering och liknande registrering från luftfartyg även inom eller av andra områden än restriktionsområden.

Befälhavare på luftfartyg *ska* se till att fotografering eller liknande registrering inte utförs i strid med bestämmelserna i första och andra styckena.

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2007:1260.

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**5 §**

Tullfrihet gäller för markutrustning och undervisningsmateriel som *skall* användas vid eller i samband med civil luftfart och som är specialkonstruerade för att användas som luftfartsutrustning samt delar och tillbehör till sådan materiel, när varorna förtullas för en flygskola, ett lufttrafikföretag, en luftfartsmyndighet eller en annan förvaltning för *allmän* flygplats.

Tullfrihet gäller för markutrustning och undervisningsmateriel som *ska* användas vid eller i samband med civil luftfart och som är specialkonstruerade för att användas som luftfartsutrustning samt delar och tillbehör till sådan materiel, när varorna förtullas för en flygskola, ett lufttrafikföretag, en luftfartsmyndighet eller en annan förvaltning för *en* flygplats.

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2009.

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## 2 §<sup>1</sup>

En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

*En ögonundersökning får även göras på den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller som utövar tjänst som avses i 6 kap. 18 § luftfartslagen (2009:000), om det kan misstänkas att personen gjort sig skyldig till brott som avses i 13 kap. 2 § luftfartslagen.*

Undersökningen enligt första stycket får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet.

Undersökningen enligt första eller andra stycket får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet.

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:525.

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

5 §<sup>1</sup>

I fråga om personuppgifter *skall* vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

I fråga om personuppgifter *ska* vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller annan författning, i fråga om

eller en kommun ansvarar enligt lag

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (2009:000) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, eller

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, samt

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2007:1159.



5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordons- Prop. 2009/10:95  
ägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen Bilaga 6  
(1998:204).

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2009.

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 4 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**2 kap.**  
**4 §**

Vid en anläggning där verksamheten innebär fara för att en olycka *skall* orsaka allvarliga skador på människor eller miljön, är anläggningens ägare eller den som utövar verksamheten på anläggningen skyldig att i skälig omfattning hålla eller bekosta beredskap med personal och egendom och i övrigt vidta nödvändiga åtgärder för att hindra eller begränsa sådana skador.

Den som utövar verksamheten är skyldig att analysera riskerna för sådana olyckor som anges i första stycket.

Första och andra stycket gäller även flygplatser som har *godkänts* enligt 6 kap. 9 § första stycket luftfartslagen (1957:297).

Vid en anläggning där verksamheten innebär fara för att en olycka *ska* orsaka allvarliga skador på människor eller miljön, är anläggningens ägare eller den som utövar verksamheten på anläggningen skyldig att i skälig omfattning hålla eller bekosta beredskap med personal och egendom och i övrigt vidta nödvändiga åtgärder för att hindra eller begränsa sådana skador.

Första och andra stycket gäller även flygplatser som har *meddelats drifttillstånd* enligt 6 kap. 7 § första stycket luftfartslagen (2009:000).

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2009.

Häri genom föreskrivs att 1 § marknadsföringslagen (2008:486) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 §**

Denna lag har till syfte att främja konsumenternas och näringslivets intressen i samband med marknadsföring av produkter och att motverka marknadsföring som är otillbörlig mot konsumenter och näringsidkare.

Bestämmelser om marknadsföring finns bl.a. i

- *luftfartslagen* (1957:297),
- konsumentkreditlagen (1992:830),
- lagen (1992:1672) om paketresor,
- tobakslagen (1993:581),
- alkohollagen (1994:1738),
- lagen (1995:1571) om insättningsgaranti,
- radio- och TV-lagen (1996:844),
- lagen (1996:1006) om anmälningsplikt avseende viss finansiell verksamhet,
- lagen (1996:1118) om marknadsföring av kristallglas,
- lagen (1997:218) om konsumentskydd vid avtal om tidsdelat boende,
- lagen (1999:268) om betalningsöverföringar inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,
- lagen (1999:158) om investerarskydd,
- lagen (2002:562) om elektronisk handel och andra informationssamhällets tjänster,
- lagen (2004:299) om inlåningsverksamhet,
- prisinformationslagen (2004:347),
- distans- och hemförsäljningslagen (2005:59),
- försäkringsavtalslagen (2005:104),
- lagen (2005:405) om försäkringsförmedling, *och*

Bestämmelser om marknadsföring finns bl.a. i

- konsumentkreditlagen (1992:830),
- lagen (1992:1672) om paketresor,
- tobakslagen (1993:581),
- alkohollagen (1994:1738),
- lagen (1995:1571) om insättningsgaranti,
- radio- och TV-lagen (1996:844),
- lagen (1996:1006) om anmälningsplikt avseende viss finansiell verksamhet,
- lagen (1996:1118) om marknadsföring av kristallglas,
- lagen (1997:218) om konsumentskydd vid avtal om tidsdelat boende,
- lagen (1999:268) om betalningsöverföringar inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,
- lagen (1999:158) om investerarskydd,
- lagen (2002:562) om elektronisk handel och andra informationssamhällets tjänster,
- lagen (2004:299) om inlåningsverksamhet,
- prisinformationslagen (2004:347),
- distans- och hemförsäljningslagen (2005:59),
- försäkringsavtalslagen (2005:104),
- lagen (2005:405) om försäkringsförmedling,

– lagen (2006:484) om  
franchisegivares informations-  
skyldighet.

– lagen (2006:484) om  
franchisegivares informations-  
skyldighet, *och*  
– *lagen (2009:000) om luft-  
transporter.*

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 6

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2009.

Häri genom föreskrivs att 10 kap. 19 § samt 29 kap. 8 och 10 §§ offentlighets- och sekretesslagen (2009:000) och bilagan till lagen ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt prop. 2008/09:150*      *Föreslagen lydelse*

### **10 kap.**

#### **19 §**

Sekretessen enligt 25 kap. 1 §, 2 § andra stycket och 3–5 §§ och 26 kap. 1, 3, 4 och 6 §§ hindrar inte att en uppgift lämnas till en polismyndighet eller någon annan myndighet som ska ingripa mot brott, om uppgiften behövs för att förhindra ett förestående eller avbryta ett pågående brott som avses i

1. 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
2. 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297), 2. 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2009:000),
3. 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,
4. 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009), eller
5. 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

### **29 kap.**

#### **8 §**

Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha *luftfartscertifikat eller sådant behörighetsbevis* som avses i luftfartslagen (1957:297) för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider betydande men om uppgiften röjs.

Sekretessen gäller inte beslut i ärende.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha *elevtillstånd, certifikat och behörighetsbevis* som avses i luftfartslagen (2009:000) för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider betydande men om uppgiften röjs.

### **10 §**

Sekretess gäller hos Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket och Transportstyrelsen för uppgift som lämnats av en enskild i en rapport om händelse inom civil luftfart enligt 11 kap. 8 § luftfartslagen (1957:297), om det kan antas att den enskilde eller

Sekretess gäller hos Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket och Transportstyrelsen för uppgift som lämnats av en enskild i en rapport om händelse inom civil luftfart enligt 10 kap. 8 § luftfartslagen (2009:000), om det kan antas att den enskilde eller

någon närstående till denne lider någon närstående till denne lider  
men om uppgiften röjs. men om uppgiften röjs.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 6

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

### *Bilaga*

#### *Lydelse enligt prop. 2008/09:174<sup>1</sup>*

I enlighet med vad som anges i 2 kap. 4 § ska vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätt att ta del av handlingar hos myndighet i tillämpliga delar gälla också handlingar hos något av de organ som nämns nedan i den mån handlingarna hör till där angiven verksamhet hos organet. Verksamheten anges i förekommande fall med hänvisning till numret i Svensk författningssamling (SFS) på den författning med stöd av vilken verksamheten har uppdragits åt organet.

#### *Organ*

#### *Verksamhet*

---

Internationella Handelshögskolan i Jönköping aktiebolag	All verksamhet
Kungliga Svenska Aeroklubben	besiktning och tillsyn av luftfartyg samt utfärdande och förnyande av luftvärdighetsbevis (SFS 1957:297)
Länsbildningsförbunden	statligt stöd till kulturverksamhet genom ideella föreningar (SFS 1976:1046)

---

#### *Föreslagen lydelse*

I enlighet med vad som anges i 2 kap. 4 § ska vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätt att ta del av handlingar hos myndighet i tillämpliga delar gälla också handlingar hos något av de organ som nämns nedan i den mån handlingarna hör till där angiven verksamhet hos organet. Verksamheten anges i förekommande fall med hänvisning till numret i Svensk författningssamling (SFS) på den författning med stöd av vilken verksamheten har uppdragits åt organet.

<sup>1</sup> **Anmärkning:** Ändringar i bilagan har också föreslagits i lagrådsremisserna En ny organisation för veterinär service och vid utbrott av smittsamma sjukdomar samt Ändringar i lagen om finansiering av radio och TV i allmänhetens tjänst m.m.

*Organ*

*Verksamhet*

---

Internationella Handelshögskolan i Jönköping aktiebolag	All verksamhet
Kungliga Svenska Aeroklubben	besiktning och tillsyn av luftfartyg samt utfärdande och förnyande av luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis ( <i>SFS 2009:000</i> )
Länsbildningsförbunden	statligt stöd till kulturverksamhet genom ideella föreningar ( <i>SFS 1976:1046</i> )

---

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2009.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2009-06-02

**Närvarande:** F.d. justitierådet Nina Pripp, regeringsrådet Nils Dexe och justitierådet Lars Dahllöf.

## Luftfartens lagar

Enligt en lagrådsremiss den 8 april 2009 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. luftfartslag,
2. lag om ändring i lagen (2004:669) om ändring i luftfartslagen (1957:297),
3. lag om ändring i luftfartslagen (2009:000),
4. lag om lufttransporter,
5. lag om ändring i miljöbalken,
6. lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg,
7. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.,
8. lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45),
9. lag om ändring i lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m.,
10. lag om ändring i lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning,
11. lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov,
12. lag om ändring i lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd,
13. lag om ändring i passlagen (1978:302),
14. lag om ändring i minerallagen (1991:45),
15. lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor,
16. lag om ändring i ordningslagen (1993:1617),
17. lag om ändring i lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation,
18. lag om ändring i lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m.,
19. lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken,
20. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
21. lag om ändring i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor,
22. lag om ändring i marknadsföringslagen (2008:486),
23. lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:000).

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av ämnesrådet Olof Hedberg, biträdd av rättssakkunnige Andreas Lindholm.

Förslagen föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:



I lagrådsremissen föreslås att den nuvarande luftfartslagen upphävs och ersätts av en ny luftfartslag och en lag om lufttransporter. De nya lagarna utgör endast en del av hela regelgivningen på luftfartsområdet. Det finns flera EG-förordningar som måste följas och svenska åtaganden i förhållande till andra stater och internationella organisationer som ska vara införlivade i svensk rätt.

Det har naturligtvis inte varit möjligt för Lagrådet att inom ramen för detta ärende göra en genomgång av samtliga relevanta EG-förordningar och andra rättsakter. Lagrådet har vid sin granskning utgått från att de lagändringar också genomförts vilka krävts med hänsyn till Sveriges åtaganden. Enligt Lagrådets mening är det dock önskvärt att en fullständig genomgång görs i frågan om de svenska luftfartsbestämmelserna fullt ut svarar mot de internationella förpliktelser som Sverige har.

### *Förslaget till luftfartslag*

#### Allmänt om överblickbarheten

Den nu föreslagna luftfartslagen innehåller, liksom den nuvarande, ett mycket stort antal bemyndiganden för regeringen eller myndigheter som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter av olika slag. Lagrådet har i och för sig ingen erinran mot mångfalden. Luftfarten är internationellt präglad och medför ett behov av att regelgivningen enkelt kan anpassas och ändras efter det som Sveriges internationella åtaganden kräver. De många regeringsförordningar och myndighetsföreskrifter som kompletterar lagen gör emellertid att det inte går att endast genom ett studium av lagen få klarhet i vilka bestämmelser som gäller för svenska förhållanden inom luftfartsområdet. Beaktas måste också de EG-förordningar som finns på området. Redan det som nu sagts gör att det är svårt att överblicka regelkomplexet. Enligt Lagrådets mening bidrar lagförslaget till detta genom att det är svårt att orientera sig i lagen.

#### Normgivningsbemyndiganden

De normgivningsbemyndiganden som föreslås har mycket varierande omfattning, vilket medför att det blivit en obalans i bemyndigandena. Några är allmänt hållna och kan ge regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer en mycket vid behörighet att meddela föreskrifter, medan andra är mycket detaljerade.

I lagförslaget finns också ett förhållandevis stort antal normgivningsuttalanden som inte alltid är klara till sin innebörd. I en del fall finns skrivningar som rätteligen borde utformas som bemyndiganden, men som är formulerade på ett sätt som om det är fråga endast om upplysningar om föreskrifter som regeringen eller en myndighet beslutar. Dessa bestämmelser måste omformuleras under det fortsatta beredningsarbetet, så att det klart framgår när det är fråga om normgivningsbemyndiganden. Lagrådet har under föredragningen pekat på några

sådana bestämmelser. Lagrådet återkommer i det följande till andra paragrafer som också är oklara i detta avseende.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 7

### Överlämnande av förvaltningsuppgifter?

I lagförslaget finns bestämmelser i vilka regeringen ges bemyndigande att meddela föreskrifter eller besluta om att en myndighet får uppdra åt en särskild sakkunnig/någon annan att fullgöra en förvaltningsuppgift, innefattande myndighetsutövning. Sådana bestämmelser finns t.ex. i 3 kap. 8 § och 4 kap. 28 § andra stycket. I 7 kap. 6 § andra stycket föreskrivs att den myndighet som prövar frågor om bruksflygtillstånd får uppdra åt någon annan att göra prövningen, om regeringen bestämmer det.

Användningen i lagrådsremissen av ordet uppdra kan tolkas olika. Skrivningar förekommer vilka på sina håll kan uppfattas så att avsikten endast är att myndigheten ska kunna ge i uppdrag att besluta i myndighetens namn eller anlita någon att handla på myndighetens vägnar. Något lagstöd för en sådan åtgärd krävs inte. Lagrådsremissen innehåller emellertid också andra skrivningar som talar för att avsikten är att ”uppdra åt” står för ett överlämnande av en förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning. Orden överlämna till bör då användas (se 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen). Lagrådet återkommer i det följande till de berörda paragraferna.

I lagrådsremissen finns även andra uttryck som kan uppfattas så att avsikten är att överlåta myndighetsutövning åt en enskild. Lagrådet återkommer i det följande även till dessa paragrafer.

### Författningskommentaren

De föreslagna lagarna har i allt väsentligt ett innehåll motsvarande det som Lufträttsutredningen lade fram i betänkandena SOU 1997:122 och 1999:42, i några fall kompletterade med ändringar som föreslagits i promemorian Ds 2007:36. I lagrådsremissen finns en författningskommentar. De nyheter som föreslås i förhållande till nuvarande lag har emellertid inte alltid redovisats som nyheter. Det förekommer också att föreskrifter som i gällande rätt finns i förordningar eller myndighetsföreskrifter tagits in i lagförslaget utan någon kommentar alls. I några fall är kommentarerna skrivna så att läsaren får intrycket av att det inte är fråga om några ändringar i sak, trots att så är fallet. Det förekommer också att nyheter eller ändringar inte har vare sig motiverats eller kommenterats.

Enligt Lagrådets mening bör det i författningskommentaren till samtliga paragrafer finnas uppgift om och i så fall var respektive paragraf har en motsvarighet i gällande rätt. Vidare bör alla nyheter i sak redovisas och kommenteras, oavsett om de ingår i en i övrigt överförd bestämmelse från den nuvarande luftfartslagen eller de är helt nya. För tillämparen underlättar det även om det finns uppgift i författningskommentaren om var i tidigare avsnitt förslagen har presenterats.

I lagen ges bestämmelser om luftfart. Flertalet av bestämmelserna i lagen gäller luftfartyg och vilka krav som kan ställas på sådana fartyg vid färd med dem. Mot bakgrund av den centrala betydelse begreppet luftfartyg har enligt lagen anser Lagrådet att det från rättssäkerhetssynpunkt är olyckligt att detta begrepp inte fått någon definition i lagen. Detsamma gäller i fråga om några andra i lagen betydelsefulla begrepp, t.ex. flygplats och flygtrafiktjänst. Lagrådet återkommer i det följande till dessa.

#### 1 kap. 2 §

I paragrafen föreskrivs att vissa, angivna bestämmelser i lagen ska gälla även vid luftfart utanför svenskt område med utländska luftfartyg när de används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd. Detta ska dock gälla endast om det är förenligt med den främmande lag som är tillämplig.

I författningskommentaren sägs att kravet på att ett luftfartyg ska användas inom ramen för ett svenskt drifttillstånd innebär att luftfartyget ska vara infört i det av den svenska luftfartsmyndigheten utfärdade drifttillståndet, vilket i sin tur innebär att bestämmelsen endast kan bli tillämplig vid inhyrning av luftfartyg utan besättning, s.k. dry lease. Under det fortsatta beredningsarbetet bör utvecklas hur man kommit fram till denna slutsats.

Till de bestämmelser som det hänvisas till i paragrafen hör flertalet av ansvarsbestämmelserna i 13 kap. Åtal ska således kunna väckas för de där beskrivna gärningarna trots att det är fråga om brott som förövats ”utom riket”. Huvudregeln i 2 kap. 5 § andra stycket brottsbalken är att åtal för sådana brott får väckas endast efter särskilt förordnande, om inte annat är särskilt föreskrivet. I lagrådsremissen har inte tagits upp frågan om det bör krävas särskilt förordnande för åtal med stöd av 2 §. Frågan bör uppmärksammas under det fortsatta lagstiftningsarbetet.

#### 1 kap. 3 §

I paragrafen föreskrivs att hänvisningar i lagen till länder inom Europeiska unionen ska innefatta även andra stater som genom bindande avtal omfattas av bestämmelser om civil luftfart vilka antagits inom ramen för samarbetet inom Europeiska unionen.

Avsikten är uppenbarligen att hänvisningen till andra stater ska gälla endast till stater med bindande avtal inom det område som författningsregleras. Lagrådet föreslår därför att ett tillägg görs i lagtexten enligt följande: ”... andra stater som genom bindande avtal inom det författningsreglerade området omfattas av bestämmelser om...”.

#### 1 kap. 5 §

Med hänvisning till vad Lagrådet nedan säger om 14 kap. bör uttrycket ”luftfart med statsluftfartyg” ersättas av ”militär luftfart och annan luftfart för statsändamål”.

I denna paragraf, liksom i ytterligare några, talas det om civil luftfart. Detta begrepp är inte definierat i lagen men av remissen framgår att det avses betyda annan luftfart än sådan som anges i 5 §, dvs. luftfart som inte är militär eller inte utförs för statsändamål. I remissförslagets 14 kap. finns samtidigt genom hänvisningar till andra lagrum en heltäckande reglering av vilka bestämmelser som ska tillämpas på den icke civila luftfarten.

Enligt Lagrådets uppfattning tillför inte begreppet civil luftfart något av värde utan det kan snarare skapa osäkerhet i tillämpningen. Begreppet bör kunna utgå helt ur lagen.

Ett luftfartyg som används vid civil luftfart inom svenskt område ska enligt första stycket första meningen vara registrerat i Sverige eller i ett annat land som är medlem i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). Enligt 1 kap. 6 § första stycket i nuvarande lag får luftfart med luftfartyg som har nationalitet i en annan stat än Sverige äga rum, om det har träffats avtal med den andra staten om en sådan rätt.

Enligt vad som upplysts under föredragningen har Sverige träffat avtal med andra länder än de som är medlemmar i ICAO om luftfart med luftfartyg som har nationalitet i avtalslandet. Med den nu föreslagna lydelsen utestängs sådana luftfartyg från luftfart här, om inte annat följer av föreskrifter eller beslut i enskilda fall som regeringen eller myndighet får meddela med stöd av paragrafens andra stycke. Sådana föreskrifter eller beslut får ges, om det finns särskilda skäl.

Någon ändring såvitt gäller avtalsmöjligheten synes inte ha varit avsedd. Lagrådet föreslår därför en justering av lagförslaget i denna del.

Sammanfattningsvis föreslår Lagrådet att paragrafens första stycke första mening ges följande lydelse:

Ett luftfartyg som används vid luftfart inom svenskt område ska vara registrerat i Sverige eller i ett annat land som är medlem i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) eller som Sverige träffat avtal med om rätt till luftfart inom svenskt område.

## 1 kap. 9 §

Den föreslagna paragrafens första stycke inleds med ett bemyndigande som tar sikte på föreskrifter om ”luftfartyg som inte har någon förare ombord eller inte är motordrivna eller som i övrigt är av särskild beskaffenhet”. I bestämmelsen finns en hänvisning till bl.a. 1 kap. 7 § första stycket. Lagrådet ifrågasätter om hänvisningen är relevant, eftersom den paragrafen handlar om att luftfartyg inte får framföras med överljudsfart inom svenskt område. I paragrafen synes således inte avhandlas frågor om förarlösa luftfartyg eller andra sådana frågor som tas upp i den här av Lagrådet kommenterade paragrafen.

Vidare föreslås i paragrafens första stycke att ”en förvaltningsuppgift som ansluter till föreskrifterna får, om regeringen föreskriver det, av myndigheten överlämnas åt någon annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.”

Lagrrådet kan inte finna att det föreslagna bemyndigandet närmare behandlas i lagrådsremissen. Vid föredragningen inför Lagrådet har

uppgetts att avsikten är att myndighetsutövning med stöd av paragrafen ska överlämnas till annat organ än en statlig och kommunal myndighet bara i fall där ett för den enskilde gynnande förvaltningsbeslut kan förutses och att någon överklagandemöjlighet därför inte behövs. I de fall ett förpliktigande förvaltningsbeslut skulle komma i fråga är avsikten att ärendet ska återlämnas till behörig myndighet. Av lagrådsremissen framgår inte heller till vem eller vilka som myndighetsutövning avses kunna bli överlämnad.

Enligt Lagrådets mening bör under den fortsatta beredningen av lagstiftningsärendet närmare beskrivas vilka slags ärenden som avses överlämnas, till vem eller vilka samt om det är fråga om gynnande, förpliktigande eller andra beslut som rymmer inslag av myndighetsutövning utanför den statliga och kommunala myndighetssfären. Vidare bör belysas hur inställningen är till frågan om möjligheten att överklaga ett sådant beslut och vad som gäller i övrigt beträffande olika rättssäkerhetsgarantier som normalt sett brukar vara förknippade med myndighetsutövning. (Jfr Holmberg m.fl., Grundlagarna, andra upplagan 2006, s. 493 ff. och Hellners m.fl., Förvaltningslagen, andra upplagan 2007, s. 263.)

## 2 kap.

I kapitlet föreslås bestämmelser om registrering, nationalitet och märkning. Flertalet av de paragrafer som föreslås i kapitlet har helt eller delvis sin motsvarighet i förslag som Lufträttsutredningen lade fram i sitt betänkande SOU 1997:122, till vilket utredningen hänvisar i SOU 1999:42 (s. 347). I vissa delar innehåller dessa paragrafer nyheter jämfört med gällande rätt. I lagrådsremissen har emellertid sådana förslag lagts fram utan någon kommentar men med upplysning t.ex. att bestämmelserna motsvarar eller i stort motsvarar liknande gällande föreskrifter. Det saknas också redogörelse för remissutfallet i dessa delar. Under lagstiftningsärendets fortsatta hantering måste bristerna undanröjas.

### 2 kap. 2 §

I paragrafen finns bestämmelser om förutsättningar för att ett luftfartyg ska få registreras i Sverige.

Liksom enligt 2 kap. 2 § första stycket i nuvarande lag är utgångspunkten att luftfartyget ska ägas av särskilda i paragrafen uppräknade rättssubjekt. I författningskommentaren lämnas den riktiga uppgiften att ytterligare ett rättssubjekt har tillkommit.

Däremot lämnas ingen uppgift om att det i första stycket har lagts till att luftfartyget ”helt” ska ägas av något av de uppräknade rättssubjekten. Till de rättssubjekt som räknas upp i paragrafens första stycke hör ”en” medborgare, ”ett” bolag, ”en” förening etc. enligt närmare preciseringar. I gällande bestämmelser saknas ”en” eller ”ett”. Nuvarande bestämmelser synes dock inte innebära något hinder mot att ett luftfartyg registreras, om det ägs exempelvis av flera sådana bolag som anges i första stycket. Såvitt Lagrådet förstår torde avsikten med ändringarna inte vara att ett luftfartyg helt ska ägas av endast ett av de uppräknade rätts-

subjekten. Lagrådet ifrågasätter därför om inte ”ett” och ”en” bör utgå ur texten.

I paragrafens andra stycke föreskrivs att ett luftfartyg får registreras här även om förutsättningarna enligt första stycket inte föreligger, om det brukas av någon som avses i första stycket och denne har drifttillstånd som har utfärdats i Sverige. I författningskommentaren sägs att andra stycket är nytt och tydliggör att en brukare kan jämföras med ägaren i vissa fall.

Enligt Lagrådets mening utgör emellertid inte det andra stycket endast ett tydliggörande. Författningskommentaren bör därför omarbetas under det fortsatta lagstiftningsarbetet. Det vore värdefullt om man under detta arbete också redovisade varför man i lagtexten ibland talar om ”brukare” eller ”den som brukar” (se t.ex. 2 kap. 8 § och 3 kap. 9 §), medan man på andra ställen talar om den som brukar ett luftfartyg ”i ägarens ställe” (se t.ex. 5 kap. 2 § första stycket).

## 2 kap. 6 §

I paragrafen finns bestämmelser om avregistrering av ett luftfartyg. Paragrafen sägs i författningskommentaren motsvara i det närmaste 2 kap. 8 § i den nuvarande lagen.

Enligt punkten 5 i den nuvarande paragrafens första stycke ska ett luftfartyg föras ur registret, om det inte har haft giltigt luftvärdighetsbevis eller miljövårdighetsbevis på tre år. I förslaget har denna bestämmelse ersatts med att ett luftfartyg ska avregistreras om det på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara luftfartyg eller, utan att ändring skett, inte längre anses utgöra ett luftfartyg.

Vidare har som ett andra stycke förts över en ägares skyldighet enligt paragrafens andra stycke första meningen i nuvarande lag att anmäla om något hänt som enligt första stycket 2 – 4 medför att ett luftfartyg ska avregistreras. I lagförslaget har tillkommit att ägarens skyldighet ska fullgöras skriftligen och inom en månad och att anmälningsskyldigheten även ska omfatta fall som avses i punkten 5.

Enligt lagförslagets 1 kap. 6 § får ett luftfartyg inte användas vid luftfart om det inte är registrerat. En avregistrering av ett fartyg kan således få ingripande följder för ägaren eller brukaren. De grunder för avregistrering som den nuvarande lagen anger är förhållandevis enkla att konstatera. Med den föreslagna punkten 5 i 2 kap. 6 § första stycket kan emellertid enligt Lagrådets mening förväntas fall där olika uppfattningar kommer till uttryck om huruvida en farkost fortfarande är ett luftfartyg. Att lagen saknar en definition av vad ett luftfartyg är kan givetvis bidra till svårigheten att besvara frågan. Till detta kommer att lagrådsremissen inte innehåller några kommentarer till den föreslagna nya punkten. Det bör också uppmärksammas att en ägare till ett luftfartyg enligt lagförslaget även i fortsättningen ska kunna dömas till böter för att uppsåtligen ha försummat sin föreskrivna anmälningsskyldighet (se 13 kap. 6 § andra stycket). Med förslaget till punkten 5 har tillkommit ytterligare en grund för straffansvar. För prövningen av frågan om straffansvar enligt samtliga punkter i paragrafens första stycke är vidare av betydelse från vilken dag den tid ska räknas som i det föreslagna andra stycket anges ”inom en månad”. Inte heller här ger författningskommentaren någon ledning.

Under det fortsatta lagstiftningsarbetet bör det lämnas en redogörelse för regeringens skäl för förslagen och närmare kommentarer till de föreslagna ändringarna.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 7

## 2 kap. 8 §

I 2 kap. 10 § i nuvarande luftfartslag finns bestämmelser om anmälan till och anteckning i luftfartsregistret. Enligt dessa bestämmelser ska en anteckning göras i luftfartsregistret, om någon innehar ett registrerat luftfartyg på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt. Denna bestämmelse föreslås nu utgå. Förslaget reser frågan vad som efter lagens ikraftträdande avses gälla beträffande de anteckningar som gjorts i registret före ikraftträdandet. Frågan bör uppmärksammas under det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Vidare föreslås en anmälningsskyldighet om någon annan än ägaren brukar ett registrerat luftfartyg för en obestämd tid eller för en bestämd tid om minst en månad. Anmälningsskyldigheten åligger i förslaget upplåtaren eller brukaren och gäller om nyttjanderätten inte har skrivits in enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg. Har en sådan inskrivning skett, ska anteckning göras i luftfartsregistret om upplåtaren eller brukaren begär det.

I kommentaren sägs att det kan vara på sin plats att erinra om att enligt 3 a § lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart är en av förutsättningarna för att nyttjanderättshavaren ska vara ansvarig i stället för ägaren att anteckning om nyttjanderätten har gjorts i luftfartygsregistret.

Aven för denna paragraf gäller att det saknas en redogörelse för regeringens skäl för och kommentarer till de nyheter som föreslås. Mot bakgrund av den upplysning som ges i författningskommentaren frågar sig Lagrådet om avsikten är att en brukare som – utan att upplåtelsen ännu upphört – gör en anmälan enligt det föreslagna andra stycket därigenom ska kunna undgå sitt ansvar för skada enligt 3 a § i den nyssnämnda lagen från år 1922. Även denna fråga bör tas upp under det fortsatta beredningsarbetet.

## 3 kap. 5 §

I den föreslagna paragrafens första stycke ges en dispensmöjlighet som innebär att ett luftfartyg som uppfyller kraven på flygsäkerhet kan få användas vid luftfart inom svenskt område även om luftvärdighets- och miljövårdighetsbevis inte finns för luftfartyget.

Vidare föreslås i paragrafens andra stycke att ett sådant dispensbeslut "får återkallas om det finns anledning till det".

Frågan är vad som avses med att ett för den enskilde berättigande beslut kan återkallas om det finns "anledning" till det.

I det svenska rättssystemet är huvudregeln att ett för den enskilde gynnande beslut inte kan återkallas. Återkallelse anses emellertid kunna ske om beslutet grundas på vilseledande uppgifter från den enskilde. Undantag från huvudregeln anses också kunna göras med stöd av förbehåll i själva beslutet eller i författning som ligger till grund för beslutet. Slutligen kan undantag från huvudregeln göras av hänsyn till

hälsofara, brandfara, trafikfara eller andra sådana säkerhetsskäl. (Jfr Hellners m.fl., Förvaltningslagen, andra upplagan 2007, s. 352 ff.).

Såvitt Lagrådet kan finna behandlas frågan om förutsättningar för återkallelse av ett dispensbeslut inte närmare i lagrådsremissen. Samtidigt noteras att en förutsättning för att kunna ge dispens är att kraven på flygsäkerhet är uppfyllda.

Enligt Lagrådets mening är den i författningstexten beskrivna grunden för återkallelse av meddelade dispensbeslut alltför vag. Under den fortsatta beredningen av lagstiftningsärendet bör därför klargöras under vilka förutsättningar en återkallelse ska kunna ske.

### 3 kap. 6 §

Den föreslagna paragrafen innehåller bestämmelser om under vilka förutsättningar luftvärdighets- och miljövårdighetsbevis kan bli ogiltiga.

I författningskommentaren sägs att paragrafen ”motsvarar 3 kap. 5 § i förening med 3 kap. 11 §” luftfartslagen.

Enligt Lagrådets bedömning avviker förslaget i sak från gällande rätt i två avseenden utan att detta har kommenterats.

I dag kan Transportstyrelsen medge undantag från de fem i lagtexten angivna grunder som kan medföra att ett luftvärdighets- eller miljövårdighetsbevis blir ogiltigt. Någon motsvarighet finns inte i den föreslagna paragrafen. Enligt Lagrådets mening förtjänar skillnaden att belysas närmare under den fortsatta beredningen.

Vidare ska i dag ett ogiltigt luftvärdighetsbevis ”efter anmaning genast lämnas till Transportstyrelsen”. Enligt föreliggande förslag får – när ett luftvärdighets- eller miljövårdighetsbevis är ogiltigt – den myndighet som prövar frågan om luftvärdighetsbevis och miljövårdighetsbevis ”begära att beviset genast lämnas till myndigheten”.

Enligt Lagrådets bedömning har bestämmelsen i gällande rätt den fördelen att den riktar sig med en uppmaning direkt till den som innehar ett ogiltigt bevis. Förslaget däremot rymmer den svagheten att bestämmelsen enbart vänder sig till myndigheten som får begära att det ogiltiga beviset lämnas till myndigheten. Enligt ordalydelsen kvarstår alltså inte kravet att innehavaren ”skall efter anmaning genast” lämna beviset till myndigheten. Visserligen finns det längre fram i förslaget en bestämmelse om vite, men den kan knappast tillämpas på situationer som de som beskrivs i den nu föreslagna bestämmelsen. Enligt Lagrådets mening bör frågan övervägas på nytt under den fortsatta beredningen och klargöras vad som avses i förhållande till motsvarande bestämmelse i gällande rätt.

Slutligen kan man av sammanhanget dra den slutsatsen att paragrafens tredje stycke syftar tillbaka på vad som beskrivs i första, men inte i andra stycket. Detta förhållande framgår inte tillräckligt tydligt av den föreslagna lagtexten och bör rättas till under den fortsatta beredningen.



I paragrafens andra mening föreskrivs att regeringen får meddela föreskrifter om att den myndighet som prövar frågor om luftvärdighetsbevis och miljövårdighetsbevis får uppdra åt en särskild sakkunnig att utfärda och förnya sådana bevis.

Enligt Lagrådets mening är det oklart om avsikten är att den sakkunnige ska utfärda eller förnya bevis på eget ansvar eller i myndighetens namn. Om det är fråga om att den enskilde ska handla på eget ansvar, torde det vara fråga om överlämnande av en förvaltningsuppgift i vilken ingår myndighetsutövning. Att överlämna en sådan uppgift kräver lagstöd. I annat fall är det enligt Lagrådets mening inte nödvändigt att i lagtexten ge uttryck för vad myndigheten får göra i detta hänseende, låt vara att det inte heller finns något hinder mot att låta författningsreglera frågan.

Om avsikten är att ge myndigheten möjlighet att överlämna förvaltningsuppgifterna till en sakkunnig, anser Lagrådet att orden ”överlämna till” bör användas i stället för ”uppdra åt”. Är det fråga om överlämnande av myndighetsutövning uppkommer de övriga frågor som Lagrådet tidigare under 1 kap. 9 § tagit upp i anslutning till förslaget i den paragrafens första stycke sista mening. Frågorna bör uppmärksammas under det fortsatta beredningsarbetet.

### 3 kap. 11 §

I paragrafens första stycke ges föreskrifter med krav på tillstånd för att tillverka eller utföra underhålls-, reparations- och ändringsarbeten på fartyg m.m. Enligt andra stycket får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter eller i enskilda fall besluta om undantag från tillståndskravet.

I 3 kap. 10 § i nuvarande luftfartslag är tillståndskravet knutet till att tillstånd krävs av säkerhetsskäl. Förslaget innebär att det nu införs ett obligatoriskt krav på tillstånd, om inte undantag kan följa enligt andra stycket. Enligt Lagrådets mening är undantaget i andra stycket alltför generellt utformat. Bemyndigandet bör preciseras så att det ges i vart fall någon ram för de föreskrifter eller beslut som får meddelas.

### 4 kap. 1 §

Även i denna paragraf föreslås i andra stycket ett enligt Lagrådets mening väl långtgående bemyndigande. Det bör avgränsas.

### 4 kap. 5 §

Om Lagrådets förslag nedan om 4 kap. 10 § godtas måste hänvisningen i andra stycket följdändras.

### 4 kap. 6 §

I första meningen finns en bestämmelse som torde vara avsedd som ett bemyndigande för i första hand regeringen att meddela föreskrifter som

innebär att elevtillstånd inte behöver vara utfärdade i Sverige. Bestämmelsen har emellertid inte formulerats på sedvanligt sätt för ett bemyndigande. Enligt Lagrådet bör den föreslagna meningen ersättas av två meningar som ges följande lydelse:

Ett elevtillstånd ska vara utfärdat i Sverige. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att ett tillstånd ska godtas som elevtillstånd enligt denna lag trots att det inte är utfärdat i Sverige.

#### 4 kap. 7 §

Av andra stycket första meningen framgår att föreskrifter om erkännande av flygcertifikat kan meddelas ”av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer”. Bestämmelsen torde enligt Lagrådet inte syfta till att få till stånd ett bemyndigande, eftersom 10 § första stycket andra meningen har formulerats som ett bemyndigande som även täcker det som behandlas i 7 § andra stycket. De nyss citerade orden bör därför kunna bytas ut mot ”med stöd av 10 §”.

Tredje stycket innehåller ett bemyndigande, i detta fall direkt till en myndighet. Att bemyndiga en myndighet att meddela föreskrifter på det sättet är i princip inte tillåtet enligt regeringsformen. Lagrådet föreslår därför att tredje stycket i stället ges följande lydelse:

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att ett flygcertifikat, som har utfärdats i ett annat land för en svensk medborgare, inte ska gälla för luftfart inom svenskt område.

#### 4 kap. 8 §

Vad Lagrådet ovan sagt om 7 § andra stycket gäller på motsvarande sätt här.

#### 4 kap. 10 §

Paragrafen, som har tre stycken, innehåller bestämmelser om olika krav som ska få ställas i fråga om elevtillstånd, flygcertifikat eller medicinskt intyg. Avsikten är att ytterligare bestämmelser ska ges med stöd av bemyndiganden. Bestämmelsen i första stycket första meningen har inte formulerats som ett egentligt bemyndigande till skillnad från regleringen i andra och tredje styckena. Enligt Lagrådets uppfattning bör detta justeras samtidigt som paragrafen bör kunna göras mer lättläst. Den skulle kunna utformas på följande sätt:

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. krav i fråga om ålder för att ett elevtillstånd ska få utfärdas,
2. krav i fråga om ålder, kunskaper, erfarenhet och skicklighet för att ett flygcertifikat ska få utfärdas,
3. de förutsättningar under vilka ett certifikat ska få utökas, förnyas, godkännas eller erkännas,

4. krav på särskild behörighet för att en certifikatinnehavare ska få fullgöra vissa uppgifter vid luftfart om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten, och

5. krav i fråga om hälsotillstånd samt fysiska och psykiska förhållanden för att ett medicinskt intyg ska få utfärdas, godkännas eller erkännas.

#### 4 kap. 11 §

Enligt paragrafens första stycke är bl.a. den som ansöker om ett flygcertifikat skyldig att genomgå de undersökningar och prov (certifikatprov) ”som föreskrivs och anordnas av den myndighet som prövar frågor om flygcertifikat”. I andra stycket anges att regeringen får meddela föreskrifter om att den myndighet som prövar frågor om flygcertifikat får uppdra åt någon annan att genomföra proven.

Som Lagrådet uppfattar det är avsikten att närmare föreskrifter om certifikatprov ska meddelas med stöd av 10 §, vilket i så fall bör kunna anges i första stycket i 11 §. Det finns enligt Lagrådet emellertid knappast anledning att här peka ut vilken myndighet som ska få anordna proven. Första stycket bör därför avslutas på följande sätt: ...”som har föreskrivits med stöd av 10 §”.

Bestämmelsen i andra stycket om att myndigheten kan ge någon annan i uppdrag att genomföra certifikatprov innebär enligt författningskommentaren att ”examensrätten” får delegeras och att en flygskola således kan ges denna rätt. Enligt Lagrådet tyder kommentaren på att avsikten är att förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning ska få överlämnas till någon utanför myndighetssfären. Det bör emellertid då påpekas att någon bestämmelse om krav på att ett godkänt certifikatprov ska ha avlagts inte har föreslagits i lagen utan föreskrifter om sådana prov avses som ovan nämnts bli beslutade i en annan form. Lagrådet anser därför att det i lagstiftningsärendet bör närmare utvecklas vilka uppgifter som det är tänkt att myndigheten inte ska utföra själv utan som ska ligga i ett uppdrag att ”genomföra” proven och därmed vilken funktion den föreslagna bestämmelsen egentligen ska fylla. Här väcks alltså frågor av samma slag som Lagrådet tagit upp bl.a. under förslaget till 1 kap. 9 § första stycket sista meningen och 3 kap. 8 §.

Enligt författningskommentaren avses med ”undersökningar” i första stycket även medicinska undersökningar. Eftersom det krävs ett gällande medicinskt intyg för att ett flygcertifikat, och även ett elevtillstånd, ska kunna utfärdas ifrågasätter Lagrådet behovet av en medicinsk undersökning av den som ansöker om ett certifikat. En skyldighet att genomgå en medicinsk undersökning borde snarare gälla för den som ansöker om ett medicinskt intyg.

Det framgår inte av lagrådsremissen vilka undersökningar i övrigt som åsyftas i paragrafens första stycke. Det vore därför enligt Lagrådet önskvärt att det i författningskommentaren tas in en exemplifiering.

I den föreslagna paragrafen finns i tio punkter beskrivet under vilka förutsättningar ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska återkallas. Enligt Lagrådets mening ger förslaget upphov till ett antal frågor.

En första fråga avser uttrycket ”i sin tjänstgöring” och liknande uttryck som återfinns på flera ställen i lagförslaget och, såvitt gäller den här paragrafen, i punkterna 2, 4 och 7. Exempelvis föreskrivs i punkten 2 att ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska återkallas om innehavaren ”i sin tjänstgöring” har gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom.

Vid föredragningen inför Lagrådet har uppgetts att med ”tjänstgöring” avses inte bara sådan yrkesutövning i offentlig eller privat tjänst där det fordras flygcertifikat eller motsvarande utan också sådana fall när certifikatinnehavaren utövar flygverksamhet på sin fritid.

Enligt Lagrådets mening är mot bakgrund av det ovan anförda uttrycket ”i sin tjänstgöring” mindre välfunnet även om det hämtats från gällande rätt. Under den fortsatta beredningen av lagstiftningsärendet bör därför övervägas mera klargörande uttryckssätt som får komma till direkt uttryck i författningstexten, t.ex. ”...vid luftfart...”, ”...vid utövande av luftfart...”, ”vid sin luftfartsverksamhet...” eller liknande uttryckssätt som entydigt rymmer innehavarens flygverksamhet såväl yrkesmässigt som privat. (Jfr även Lagrådets kommentar till 13 kap. 2 §.)

En annan fråga avser punkten 5 där det anges att återkallelse kan ske om innehavaren inte längre kan anses lämplig att inneha elevtillstånd eller flygcertifikat på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende.

Av författningskommentaren framgår att även bruk av andra rusgivande medel än alkohol, t.ex. narkotika, ska falla under den angivna punkten. Denna avsikt stämmer enligt Lagrådets mening mindre väl med ordalydelsen i författningstexten, eftersom uttrycket ”opålitlighet i nykterhetshänseende” framstår som alltför snävt.

Lagrådet föreslår mot denna bakgrund att punkten 5 får följande lydelse (jfr 4 kap. 21 § i lagförslaget samt 5 kap. 7 § första stycket 1 körkortslagen 1998:488):

5. om innehavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende eller genom bruk av annat ämne än alkohol inte kan anses lämplig att inneha elevtillstånd eller ett flygcertifikat,

Ytterligare en fråga gäller punkten 6 där en av återkallelsegrunderna är ”annat brott”.

Med hänsyn till punktens placering i paragrafen är det enligt Lagrådets mening inte alldeles klart vad ”annat brott” ska sättas i relation till. I flera av de tidigare punkterna kan brottsliga förfaranden finnas med i bilden när en fråga om återkallelse av ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat aktualiseras. Närmast till hands ligger dock att ”annat brott” ska läsas mot paragrafens första punkt där en återkallelsegrund är att innehavaren har gjort sig skyldig till brott mot 13 kap. 2 eller 3 § (flygfylleri resp. grovt flygfylleri). Om avsikten är den nu beskrivna bör den delen av punkten 6 som handlar om ”annat brott” kunna brytas ut och placeras direkt efter punkten 1.

Vidare framgår av författningskommentaren avseende punkten 6 att uttrycket ”annat brott” närmast tar sikte på kvalificerad brottslighet av

slag som något närmare beskrivs i kommentaren. Enligt Lagrådets mening torde också annan brottslighet än kvalificerad brottslighet kunna rymmas under begreppet ”annat brott”, varför såväl författningstexten som författningskommentaren bör bli föremål för en överarbetning under den fortsatta beredningen.

#### 4 kap. 17 §

Enligt den föreslagna paragrafens första stycke öppnas en möjlighet att i stället för återkallelse av ett flygcertifikat med stöd av någon av punkterna i 16 § välja att begränsa certifikatet till att avse en eller flera behörigheter.

Av författningskommentaren framgår att möjligheten att ”återkalla” en eller flera behörigheter i stället för att återkalla certifikatet som sådant torde bli tillämpligt främst när en certifikatinnehavare inte kan anses olämplig att inneha certifikatet, men av medicinska orsaker inte bör fullgöra vissa uppgifter vid luftfart som kräver viss behörighet. Enligt Lagrådets bedömning innehåller inte författningstexten någon sådan begränsning. Tvärtom ger paragrafens innehåll intryck av att det finns möjlighet att välja annan åtgärd (begränsning i behörighet) i stället för att återkalla certifikatet även i bl.a. fall där innehavaren i sin tjänstgöring gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller har visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom (jfr 16 § 2).

Enligt Lagrådets mening bör med hänsyn till vad som sagts i författningskommentaren övervägas under den fortsatta beredningen om en eller flera av punkterna i 16 § ska undantas från den här kommenterade paragrafens tillämpningsområde. Detta bör i så fall komma till direkt uttryck i författningstexten.

#### 4 kap. 19 §

Om Lagrådets förslag under 4 kap. 16 § godtas, får hänvisningen i 19 § till den nämnda paragrafen ses över.

#### 4 kap. 20 §

I paragrafen finns bestämmelser om återkallelse eller begränsning tillsvidare av elevtillstånd eller flygcertifikat. Beslut om återkallelse föreslås i paragrafens sista mening gälla omedelbart. Med hänvisning till Lagrådets förslag under 12 kap. 4 § föreslår Lagrådet att den sista meningen utgår.

#### 4 kap. 21 §

I paragrafen ges bestämmelser om omhändertagande av flygcertifikat. Till paragrafen har förts över bestämmelserna i 4 kap. 16 § i nuvarande lag om förutsättningarna för ett omhändertagande och föreskriften att ett certifikat inte gäller när det är omhändertaget. I paragrafen har därtill, som ett fjärde stycke, förts in att ett beslut om omhändertagande inte får överklagas.

Några föreskrifter om hur länge ett certifikat får vara omhändertaget eller förfarandet kring ett omhändertagande har inte tagits in i paragrafen. I 4 kap. 28 § andra stycket har dock tagits in en föreskrift om att frågor om omhändertagande ska prövas av de myndigheter som regeringen bestämmer och att regeringen också ska få uppdra åt någon annan att pröva sådana frågor.

Enligt Lagrådets mening är det inte tillfredsställande att prövningen av frågor om omhändertagande av flygcertifikat lämnas oreglerade i lagen. Lagrådet återkommer under 28 § till denna fråga. Som framgår där föreslår Lagrådet bl.a. att det nu föreslagna fjärde stycket om att ett beslut om omhändertagande inte får överklagas utgår här och i stället tas in i 12 kap. 5 § andra stycket i Lagrådets förslag nedan.

#### 4 kap. 22 §

Om Lagrådets förslag under 4 kap. 16 § godtas, får hänvisningen i 19 § till den nämnda paragrafen ses över.

#### 4 kap. 24 §

Vad som sagts om 11 § första stycket gäller också för andra stycket här.

#### 4 kap. 25 §

Enligt paragrafens första stycke får, om det kan antas att en certifikatinnehavare inte på ett betryggande sätt kan utföra de uppgifter som certifikatet avser, den myndighet som prövar frågor om certifikat förelägga innehavaren att genomgå de undersökningar och prov som anordnas av myndigheten (*certifikatkontroll*).

Lagrådet har under 4 kap. 11 § kommenterat frågor om genomförande av prov respektive examination.

Enligt Lagrådets mening kan uttryckssättet "...de undersökningar och prov som anordnas av myndigheten..." ge upphov till oklarheter och gränsdragningsproblem. Texten skulle bli tydligare om man i stället skriver att myndigheten får förelägga innehavaren att "...genomgå de undersökningar och prov som behövs...".

I paragrafens andra stycke synes begreppet "elevtillstånd" saknas i ett led. Lagrådet föreslår därför att andra stycket ges följande lydelse:

Den myndighet som avses i första stycket får även förelägga den som innehar ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat att lämna ett intyg om sin fysiska och psykiska lämplighet som innehavare av elevtillstånd respektive flygcertifikat.

Enligt paragrafens tredje stycke "kan" ett föreläggande enligt första eller andra stycket prövas av domstol endast i samband med frågan om återkallelse på grund av att föreläggandet inte följts.

Vid föredragningen har uppgetts att avsikten är att ett myndighetsföreläggande av ovan angivet slag ska kunna komma under domstols prövning i samband med att ett avgörande i huvudsaken (återkallelse) överklagas och prövas av domstol. Lagrådet kan konstatera att någon sådan begränsning inte återfinns i 12 kap. 4 § som handlar om och står under rubriken "Överklagande". Enligt Lagrådets mening bör den

inskränkning i klagorätten vad avser myndighetsföreläggande av här nämnt slag komma till direkt uttryck av författningstexten i 12 kap. 4 §.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 7

#### 4 kap. 26 §

Enligt den föreslagna paragrafens första stycke ska bestämmelserna i 16 – 25 §§ (bl.a. om återkallelse av flygcertifikat) tillämpas också i fråga om godkännande av utländska flygcertifikat. Vidare föreskrivs i andra stycket att ett godkännande inte får avse längre tid än det utländska certifikatets giltighetstid.

Av författningstextens ordalydelse kan man enligt Lagrådets mening få intrycket att Sverige skulle kunna återkalla ett flygcertifikat som har utfärdats i ett annat land för en medborgare i det landet. Detta kan knappast vara avsikten. Snarare är avsikten att Sverige ska kunna återkalla ett tidigare godkännande av ett utländskt flygcertifikat på samma grunder som ett svenskt flygcertifikat kan återkallas.

Lagrådet föreslår därför att paragrafen får följande lydelse:

Ett godkännande i Sverige av utländskt flygcertifikat får inte avse längre tid än giltighetstiden på certifikatet.

Återkallelse av ett svenskt godkännande av ett utländskt flygcertifikat ska ske på de grunder som anges i 16 – 25 §§.

#### 4 kap. 27 §

I 27 och 28 §§ finns bestämmelser om prövning av frågor om flygcertifikat och elevtillstånd samt godkännande av utländskt flygcertifikat. I 27 § finns därtill bestämmelser om medicinskt intyg och i 28 § även bestämmelser om varning. I 27 § ges föreskrifter om vilka frågor som hör till Transportstyrelsen och i 28 § vilka som hör till allmän förvaltningsdomstol.

I 27 § andra stycket föreskrivs att Transportstyrelsen får höra socialnämnden, om styrelsen finner anledning anta att någon på grund av ett onyktert levnadssätt inte bör ha ett certifikat. Bestämmelsen har förts över från 4 kap. 21 § andra stycket i den nuvarande lagen. Enligt vad som upplysts under föredragningen är det oklart om bestämmelsen fyller något egentligt behov. Frågan om den bör behållas, bör därför enligt Lagrådet övervägas ytterligare under den fortsatta beredningen av lagstiftningsärendet. Anses ett behov föreligga, bör bestämmelsen lämpligen formuleras om så att Transportstyrelsen ges rätt att i det nämnda fallet infordra yttrande från socialnämnden.

Det finns i den nuvarande luftfartslagen inte några bestämmelser om utfärdande av medicinskt intyg. Av 27 § första stycket framgår att det är Transportstyrelsen som prövar en sådan fråga. I paragrafens tredje stycke bemyndigas dock regeringen att meddela föreskrifter om att Transportstyrelsen får förordna läkare att utfärda sådant intyg. Av samma stycke framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om de krav som ska gälla sådana läkare.

Avsikten med de föreslagna bestämmelserna sägs vara att Transportstyrelsen som huvudregel ska utfärda medicinskt intyg, men styrelsen ska kunna till en förordnad läkare delegera rätten att utfärda sådant intyg.

Någon rätt för en förordnad läkare att avslå en begäran om medicinskt intyg föreslås inte.

Det är för Lagrådet oklart om en förordnad läkare avses utfärda medicinskt intyg på Transportstyrelsens vägnar eller om beslutanderätten ska tillkomma denne personligen (jfr vad Lagrådet uttalat under 3 kap. 8 §). Frågan bör tas upp under det fortsatta lagstiftningsarbetet och i förekommande fall de förtydliganden göras av lagtexten som krävs om ett överlämnande av myndighetsutövning är avsedd. Om myndighetsutövning avses hänvisar Lagrådet här till de frågor som Lagrådet rest under 1 kap. 9 § första stycket sista meningen. Hit hör också frågan vilken kompetens en läkare avses inneha för att kunna komma i fråga för ett förordnande enligt paragrafen.

Enligt tredje stycket sista meningen får Transportstyrelsen ”återkalla eller begränsa” ett av en förordnad läkare utfärdat medicinskt intyg, om särskilda omständigheter föranleder det. Så måste i så fall ske inom sextio dagar från utfärdandet. Det framgår inte av lagrådsremissen varför just en tid om sextio dagar valts.

I remissen sägs att mot förslaget skulle kunna invändas att en återkallelse av Transportstyrelsen i praktiken är att jämställa med en återkallelse av flygcertifikatet och att frågan borde prövas av domstol. Så är emellertid inte tanken enligt lagrådsremissen. När en certifikatinnehavare inte längre uppfyller fastställda medicinska krav är avsikten i stället, sägs det, att själva certifikatet ska återkallas, vilket alltid måste göras av domstol.

Så som lagförslaget får förstås, kan en ”återkallelse eller ändring” av ett beslut att utfärda ett medicinskt intyg enligt Lagrådets mening ske såväl före som efter det att ett elevtillstånd eller certifikat har utfärdats så länge återkallelsen eller ändringen beslutas före utgången av de i tredje stycket föreskrivna 60 dagarna. Den i lagrådsremissen uttalade avsikten med förslaget kommer därför enligt Lagrådet inte till uttryck i den föreslagna lagtexten. Denna bör därför arbetas om.

Enligt Lagrådets mening torde avsikten med förslaget inte vara att Transportstyrelsen ska ”återkalla” eller ”ändra” det medicinska intyget som sådant. Vad saken synes gälla är att myndigheten ska kunna ompröva den slutsats som det medicinska intyget ska ge uttryck för, nämligen att den person som undersökts uppfyller de medicinska krav som föreskrivs. Lagrådet förordar därför att bestämmelsen omformuleras så att Transportstyrelsen inom sextio dagar från den dag det medicinska intyget utfärdades får ompröva om den enskilde uppfyller föreskrivna medicinska krav, om särskilda omständigheter föranleder det. För en rätt till omprövning bör därtill krävas att den enskilde inte innehar elevtillstånd eller flygcertifikat.

#### 4 kap. 28 §

I paragrafen finns föreskrifter om vilka frågor som allmän förvaltningsdomstol ska pröva. Enligt andra stycket ska de myndigheter som regeringen bestämmer pröva frågor om omhändertagande av certifikat. Enligt samma stycke får regeringen uppdra åt någon annan att pröva sådana frågor.



Av 21 § tredje stycket följer att ett certifikat inte gäller när det är omhändertaget. Ett omhändertagande utgör därför enligt Lagrådets mening en så ingripande åtgärd att de grundläggande bestämmelserna kring ett omhändertagande bör tas in i lagen. I lagen bör enligt Lagrådet inte endast föreskrivas vem som får besluta om ett omhändertagande utan föreskrifter meddelas också om förfarandet efter det att ett omhändertagande skett och ett krav föras in på skyndsamhet vid handläggningen (jfr 7 kap. 4 och 5 §§ körkortslagen). Lagen bör tillförsäkra certifikatinnehavaren en rätt att få ett beslut om omhändertagande prövat av domstol.

Av lagrådsremissen framgår att avsikten är att polismyndighet eller Transportstyrelsen ska få besluta om omhändertagande av certifikat. Det sägs där också att det inte nu är aktuellt att ge någon annan än myndighet sådant uppdrag, men att det inte är uteslutet att det i framtiden kan bli aktuellt att uppdra åt en enskild att fullgöra sådana uppgifter.

Möjligheten att överlåta myndighetsutövning till enskild med en så ingripande verkan som ett omhändertagande av ett flygcertifikat får bör enligt Lagrådets mening användas med försiktighet. I lagrådsremissen har inte närmare kommenterats vem som skulle kunna komma i fråga för uppgiften utöver de här båda nämnda myndigheterna. Frågan bör belysas närmare under den fortsatta beredningen. Lagrådet vill i anslutning härtill hänvisa till vad Lagrådet uttalat i yttrandet under första stycket till 1 kap. 9 §. Även här uppkommer frågan vilket krav på kompetens som en sådan enskild person avses uppfylla.

Bestämmelserna om omhändertagande bör enligt Lagrådet lyftas ur 28 § och tas in i en särskild paragraf.

I paragrafens tredje stycke finns bestämmelser om återkallelse eller begränsning tills vidare av elevtillstånd och flygcertifikat. Bestämmelserna kommer med Lagrådets nyssnämnda förslag att bilda paragrafens andra stycke. Lagrådet föreslår att det ges följande lydelse:

Frågor om återkallelse eller begränsning tills vidare av elevtillstånd eller flygcertifikat prövas av domstol dock endast om handlingen har omhändertagits enligt 21 § första stycket eller om i annat fall fråga om återkallelse eller begränsning är anhängig vid domstol.

Om Lagrådets förslag godtas får givetvis lagrådsremissens efterföljande paragrafer i 4 kap. numreras om.

#### 4 kap. 30 §

Paragrafen ger domstolen möjlighet att i ett mål om återkallelse av exempelvis flygcertifikat avstå från att besluta om återkallelse och i stället meddela särskilda villkor för certifikatet eller besluta att en ny personutredning ska göras vid en senare tidpunkt. Lagförslaget innehåller inga bestämmelser om personutredning. Enligt Lagrådets uppfattning bör man under den fortsatta beredningen klargöra vad som åsyftas med en sådan utredning och vad ett beslut om en sådan utredning avses leda till.

#### 5 kap. 5 §

I paragrafen finns bestämmelser som ger rätt att använda våld i samband med upprätthållande av ordning. Av bestämmelserna framgår enligt

Lagrådets uppfattning inte klart hur långt denna rätt sträcker sig. Med hänsyn till hur bestämmelserna formulerats ligger det enligt Lagrådets uppfattning närmast till hands att våld ska få tillgripas endast ombord på ett luftfartyg. I så fall bör ordet ombord läggas till i första stycket enligt följande: ”Om någon genom sitt uppträdande ombord utgör ...”. Frågan bör belysas i det fortsatta lagstiftningsarbetet.

#### 5 kap. 6 §

I paragrafen finns särskilda bestämmelser om befrielse från straffansvar eller nedsättning av straff för den som i fall som avses i 5 § brukat större våld än i varje fall är medgivet.

Enligt Lagrådets mening hör bestämmelsen hemma i 13 kap. och bör därför föras över dit.

#### 5 kap. 9 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om rapporteringsskyldighet vid olyckshändelser och liknande situationer. Skyldigheten ska enligt första stycket fullgöras av luftfartygets befälhavare.

Enligt Lagrådets mening blir bestämmelserna i andra stycket om att ägare eller brukare ska vara rapporteringsskyldiga tydligare om stycket ges följande lydelse:

Fartygets ägare eller, om fartyget inte används av ägaren, den som brukar det ska

1. fullgöra de skyldigheter som anges i första stycket, om befälhavaren inte kan fullgöra sin skyldighet, och
2. rapportera om ett fartyg har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas.

Genom tredje stycket första meningen avses att en vidgning av kretsen rapporteringsskyldiga ska kunna beslutas till att omfatta även andra som har utfört arbete som har samband med en berörd flygning. Avsikten torde vara att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska bemyndigas att meddela föreskrifter om skyldigheten. Lagrådet föreslår därför att bestämmelsen formuleras om till ett sådant bemyndigande.

#### 6 kap.

I kapitlet finns paragrafer i vilka det ibland talas om innehavaren av en flygplats och på andra ställen om flygplatshållare, den som driver en flygplats, flygplatsinnehavare och flygplatshavare. Det framgår inte av lagrådsremissen vad de olika benämningarna står för eller i vilka avseende de sinsemellan skiljer sig åt. Under det fortsatta lagstiftningsarbetet bör skillnaderna och innebörden av de olika benämningarna klargöras och begreppen om möjligt renodlas.

#### 6 kap. 1 §

I den föreslagna paragrafen behandlas frågor om användningen av flygplatser och andra start- och landningsplatser för luftfartyg.

I författningskommentaren ges en definition av vad som avses med en flygplats. Lagrådet förordar att en definition av flygplats tas in i paragrafens första stycke.

Huvudregeln i paragrafen är att start och landning ska ske på mark- eller vattenområde, vilket är inrättat som flygplats. I detta sammanhang erinrar Lagrådet om att tillstånd krävs enligt miljöbalken för flygplats om rullbanan är längre än 1200 meter eller om flygrörelserna med motordrivna luftfartyg är fler än 500 per kalenderår (jfr förordningen [1998:890] om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, bilagan, nr 63.30, 63.40 och 63.50).

Samtidigt föreslås i paragrafen att för start och landning får tillfälligt eller i begränsad omfattning även ett land- eller vattenområde användas som inte särskilt har inrättats som flygplats. Skulle start eller landning innebära avsevärt men för områdets ägare eller innehavare krävs dennes samtycke. Vidare föreslås ett bemyndigande att meddela föreskrifter för här nämnda situationer.

Nödsituationer och jämförbara fall är undantagna från paragrafens tillämpningsområde.

Av författningskommentaren framgår att bestämmelserna om start och landning på platser utanför flygplatser är en nyhet i förhållande till vad som i dag föreskrivs i luftfartslagen. I kommentaren sägs vidare att enligt praxis inget uttryckligt samtycke krävs när en start eller landning inte innebär något avsevärt men för den som äger eller innehar det aktuella området. Denna princip avses enligt remissen bli lagfäst genom den nu föreslagna regleringen. Lagrådet kan notera att remissen dock inte innehåller någon närmare redovisning av grunden för uttalandet om innebörden av praxis.

Som Lagrådet förstår lagförslaget avses således att exempelvis en markägare ska ha rätt att motsätta sig en start eller landning på sin mark endast om detta medför "avsevärt men" för honom eller henne. Innebörden av förslaget synes därmed vara att markägaren på grund av ett uttryckligt lagstöd skulle vara tvingad att utan någon kompensation tåla betydande ingrepp i sin egendom.

Enligt Lagrådets uppfattning utgör emellertid det som redovisas i remissen inte ett tillräckligt underlag för att man ska kunna göra någon säker bedömning av lagförslaget. Det står enligt Lagrådet inte klart exempelvis i vad mån förslaget egentligen leder till en förändring av rättsläget och om det i så fall kan anses föreligga godtagbara skäl för nyssnämnda ingrepp. Lagrådet efterlyser därvid ett klagörande av hur lagförslaget förhåller sig till föreskrifterna om egendomsskyddet i 2 kap. 18 § regeringsformen. Vad gäller bestämmelsen om allemansrätten i tredje stycket i detta lagrum kan nämnas att den rätten är begränsad på det sättet att nyttjande av annans mark inte får ske så att det medför nämnvärd skada eller olägenhet för fastighetsägaren eller annan rättsinnehavare (jfr NJA 2006 s. 495). Enligt Lagrådets mening måste den nu väckta frågan klaras ut innan lagförslaget förs vidare.

När det gäller lagförslaget i övrigt vill Lagrådet framföra följande.

I remissen hävdas att en utgångspunkt för bestämmelserna i paragrafen är att det med en markägares tillstånd är tillåtet att starta och landa överallt med ett luftfartyg på hans mark. Visserligen föreslås i den därpå följande paragrafen ett bemyndigande som innebär att föreskrifter ska

kunna meddelas som innebär att ett visst område inte får användas för landning om sådana föreskrifter behövs av hänsyn till natur- eller miljövård, friluftsliv, kommunikationer, fiske eller annan näringsverksamhet. Trots detta gör Lagrådet bedömningen att avfattningen av den här kommenterade paragrafen och framför allt författningskommentaren kan ge en alltför knapphändig och snäv bild av rättsläget. En läsare kan få uppfattningen att det i princip med en markägares tillstånd är fritt fram att företa upp till 500 flygrörelser årligen på en markägares fastighet, om nu inte ett bemyndigande utnyttjats som inskränker den möjligheten.

Vad som i sammanhanget särskilt bör uppmärksammas är att det inom grannelagsrätten och miljörätten finns regler, som begränsar möjligheterna att starta och landa fritt var som helst även om man har en markägares tillstånd (jfr bl.a. 3 kap. 1 § jordabalken och 26 kap. 9 § miljöbalken). Störningarna vid flygverksamhet till och från en fastighet får således inte ens med en markägares medgivande vara av det slaget att omgivande fastigheter drabbas på sådant sätt och i sådan omfattning att detta strider mot 3 kap. 1 § jordbalken eller bestämmelserna i miljöbalken.

Mot bakgrund av det ovan anförda måste enligt Lagrådets mening den föreslagna paragrafen och författningskommentaren till denna övervägas på nytt under den fortsatta beredningen av lagstiftningsärendet och en mera heltäckande beskrivning av rättsläget göras med avseende på möjligheter och begränsningar att starta och landa på platser som inte är inrättade som flygplats.

#### 6 kap. 4 §

I paragrafens första stycke första meningen föreskrivs att det krävs tillstånd för att inrätta en flygplats. I författningskommentaren sägs att det föreslagna första stycket motsvarar 6 kap. 4 § i nuvarande lag. I den paragrafen är emellertid kravet på tillstånd begränsat till flygplatser för allmänt bruk (allmänna flygplatser); jfr dock också 6 kap. 8 § i nuvarande lag. Av den nu föreslagna paragrafens andra stycke framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter får inrättas utan tillstånd.

Lagförslaget innebär således den nyheten i sak, att det i fortsättningen kommer att krävas tillstånd för att inrätta flygplatser som i dag inte är allmänna flygplatser, om inte flygplatsen i det enskilda fallet undantas från tillståndskravet. För flygplatser som inrättats redan före lagens ikraftträdande kommer dock de nya bestämmelserna inte att gälla. Lagrådet har ingen erinran mot förslaget, men anser att den ändring i sak som förslaget innebär bör presenteras i författningskommentaren.

#### 6 kap. 7 §

I paragrafens första stycke första meningen föreskrivs att en flygplats inte får tas i bruk innan den har godkänts från flygsäkerhetssynpunkt och meddelats ett drifttillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer. Det framgår inte av lagtexten om ett drifttillstånd är avsett att knytas till flygplatsen som sådan eller till flygplatsens innehavare eller någon

annan. Lagförslaget bör under det fortsatta lagstiftningsarbetet förtydligas i den delen.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 7

## 6 kap. 11 §

Av paragrafens första stycke framgår att det ska finnas en flygtrafiktjänst för att trygga och underlätta luftfarten. Verksamheten ska vara godkänd från flygsäkerhetssynpunkt.

Det finns varken i paragrafen eller i författningskommentaren någon definition av vad som avses med ”flygtrafiktjänst” eller vad det är för slags verksamhet som kräver godkännande. I avsnitt 10.6.1 har däremot lämnats en redogörelse för vad som innefattas i en sådan tjänst. Det framgår emellertid inte vad redogörelsen där grundas på. Enligt det som sägs i avsnittet består en flygtrafiktjänst av fem delar, bl.a. flygledningstjänst i vilken ingår bl.a. flygtrafikledning som i sin tur rymmer ett antal tjänster, bl.a. flygkontrolltjänst. Denna sistnämnda tjänst sägs vara en sammanfattande benämning på tre närmare angivna kontrolltjänster. – Definitionen av flygledningstjänst sägs i avsnitt 10.6.1 vara något vidare än den som återfinns bl.a. i förordningen (EG) nr 549/2004, men att arbetet i detta lagstiftningsärende måste utgå från denna vidare definition då det saknas erforderligt underlag för en annan utgångspunkt.

Enligt Lagrådets mening är det otillfredsställande att det inte i lagen ges en definition av detta för flygtrafiken så centrala begrepp som flygtrafiktjänst innebär. Visserligen sägs i paragrafens andra stycke att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om flygtrafiktjänsten. Uppenbarligen åsyftas här ett bemyndigande och paragrafen bör därför utformas som ett sedvanligt normgivningsbemyndigande med behörighet att besluta ytterligare föreskrifter. Trots de ytterligare föreskrifter som kan förväntas, skulle det enligt Lagrådets mening vara värdefullt om 11 § utformades så att i vart fall de väsentligaste komponenterna i en flygtrafiktjänst redovisades.

Enligt paragrafens tredje stycke första meningen får en flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till en flygplats ombesörjas av innehavaren av flygplatsen eller den som fått ett sådant uppdrag av innehavaren av flygplatsen. Enligt tredje stycket tredje meningen får den som utför en sådan trafikledningstjänst lämna tillstånd till klarering och anvisningar om färdväg för luftfartyg, dvs. fatta myndighetsutövande beslut. Att det är fråga om överlämnande av myndighetsutövning framgår inte av lagtexten. Men även om lagtexten förtydligas i detta avseende torde regeringsformen inte ge utrymme för att en enskild får överlämna myndighetsutövning till en annan.

Först måste dock enligt Lagrådets mening klargöras vad som menas när man i 11 § tredje stycket föreskriver att en flygtrafikledningstjänst får ”ombesörjas” av en innehavare av flygplatsen eller annan. Det är enligt Lagrådets mening över huvud taget inte förenligt med bestämmelserna i 17 §, som i princip kräver certifikat för den som tjänstgör som flygledare i flygtrafikledningstjänst, att låta en innehavare av en flygplats enbart med stöd av 11 § utföra flygledningstjänster.

Sammanfattningsvis måste de frågor som Lagrådet här väckt övervägas närmare under det fortsatta lagstiftningsarbetet.

I lagen (2004:1100) om luftfartsskydd och i vissa EG-rättsakter finns närmare bestämmelser om luftfartsskyddet på flygplatser m.m. En upplysning om lagen och dessa rättsakter finns i paragrafens första stycke. I andra stycket föreskrivs att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer i ett enskilt fall får besluta att en anläggning eller en verksamhet vid en anläggning som används för luftfart inte får användas eller att en verksamhet inte får bedrivas om inte luftfartsskyddets krav är uppfyllda, eller ange under vilka förutsättningar anläggningen får användas eller bedrivas.

Bestämmelsen är ny och har, såvitt Lagrådet kunnat finna, inte motiverats i lagrådsremissen. Lagrådet efterlyser de överväganden som ligger till grund för paragrafens andra stycke. Av särskilt intresse är hur bestämmelserna är avsedda att tillämpas i sak. Hit hör bl.a. de närmare förutsättningarna för att ett beslut om avstängning eller annan begränsning ska kunna meddelas, begränsningens omfattning, den tid en avstängning eller annan begränsning kan pågå och frågan om ersättning ska kunna utgå för den tid en avstängning pågår.

Lagrådet saknar i lagrådsremissen även en kommentar till frågan hur bestämmelserna i paragrafens andra stycke förhåller sig till bestämmelserna i 7 och 8 §§ och till de åtgärder som kan bli aktuella med stöd av 9 § i lagen om luftfartsskydd.

De nu väckta frågorna bör belysas närmare under den fortsatta beredningen av lagstiftningsärendet.

## 6 kap. 16 §

Enligt paragrafens första stycke första meningen får den som driver en flygplats och den som tillhandahåller tjänster för luftfarten ta ut avgifter för användningen av flygplatsen och tjänsterna.

Motsvarande bestämmelser finns i 6 kap. 13 § i nuvarande luftfartslag. Bestämmelserna där avser dock avgifter inte endast för användningen av allmänna flygplatser eller tjänster utan även för användningen av allmänna anläggningar. Det framgår inte av lagrådsremissen om den nu föreslagna begränsningen är avsiktlig. Frågan bör uppmärksammas under det fortsatta lagstiftningsarbetet.

De nu föreslagna bestämmelserna innebär, till skillnad mot nuvarande bestämmelser, att den som driver en flygplats eller tillhandahåller tjänster för luftfarten själv får bestämma avgifterna för användningen av flygplatsen eller tjänsterna. I paragrafens första stycke andra meningen ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigande att meddela föreskrifter om enligt vilka principer sådana avgifter får tas ut.

Enligt Lagrådets mening är föreskrifter om avgifter som en enskild får besluta om att ta ut för den som använder en flygplats eller andra tjänster som tillhandahålls att se som civilrättsliga föreskrifter. Till den del föreskrifter om avgifterna meddelas i offentligrättslig ordning, såsom i förhållande till en statlig myndighet som driver flygplatsen, torde föreskrifterna däremot vara att se som icke betungande offentligrättsliga

föreskrifter, om de medel som inflyter också går till verksamheten där. Något bemyndigande att meddela sådana föreskrifter krävs då inte.

Regeringsformen medger inte att riksdagen delegerar normgivningskompetens på det civilrättsliga området. Däremot får regeringen eller efter delegation från regeringen en myndighet meddela verkställighetsföreskrifter på detta område. Frågan är då om den normgivningskompetens som åsyftas i första stycket andra meningen ryms inom regeringens primärområde såvitt föreskrifterna hänför sig till det civilrättsliga området.

I lagrådsremissen motiveras bestämmelsen med att man vill säkerställa att vissa internationella åtaganden, bl.a. vad avser icke-diskriminering, som Sverige gjort inte åsidosätts. Med hänsyn till detta uttalande och till hur de föreskrifter beskrivits som anges i första stycket andra meningen anser Lagrådet att det ligger närmast till hands att se dem som verkställighetsföreskrifter. Något bemyndigande från riksdagens sida krävs inte för meddelande av sådana föreskrifter.

Sammanfattningsvis ifrågasätter Lagrådet behovet av det föreslagna normgivningsbemyndigandet.

## 6 kap. 17 §

I första stycket första meningen ställs det upp krav på certifikat för flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker. Som Lagrådet anført under 6 kap. 11 § begreppet flygtrafikledningstjänst definieras. Det hade varit klargörande om även benämningarna flygledare och flygtekniker hade definierats i lagen med hänsyn till att de föreslagna straffbestämmelserna i 13 kap. 4 § 14 innebär att det kan vara straffbart att bryta mot 6 kap. 17 § första stycket och att omfattningen av straffbarheten annars blir beroende av vad man vid sidan av lagen bestämmer att benämningarna ska stå för. En *beskrivning* och inte en *benämning* av arbetsuppgifterna är således att föredra.

Vidare anges i första stycket andra meningen att den ”som vill genomgå utbildning till flygledare” ska ha elevtillstånd. Enligt Lagrådets uppfattning kan det ifrågasättas om det inte är tillräckligt att närmare reglera frågor om utbildning på lägre nivå och följaktligen att andra meningen kan tas bort. Om så inte sker bör det i vart fall preciseras när kravet på elevtillstånd ska vara uppfyllt, t.ex. när antagningen till den särskilda utbildningen äger rum, och det kan då också finnas behov av att skapa lagstöd för att kunna göra undantag från ett sådant krav.

Sista stycket i paragrafen innebär att undantag från kravet på certifikat i första stycket kan få göras enligt förordning eller myndighetsföreskrifter eller enligt beslut i enskilda fall när det gäller arbete som utförs inom ”vissa angivna organisationer”. Enligt Lagrådets mening kan den föreslagna ordalydelsen tyda på att det är fråga om en författningsreglering i enskilda fall. Bestämmelsen bör hellre ges en generell utformning och dessutom ha ett mer avgränsat bemyndigande. På grundval av författningskommentaren om att bestämmelsen är tänkt för personal inom en organisation som själv kan svara för att personalen har den kompetens och de kunskaper som krävs skulle bestämmelsen förslagsvis kunna avslutas med orden ”organisationer som uppfyller flygsäkerhetens krav med hänsyn till arbetets omfattning”.

Enligt Lagrådets mening bör paragrafen vidare disponeras om något, bl.a. så att sista stycket, som är oberoende av andra stycket, förs ihop med första stycket som det i sak hör samman med. En del redaktionella ändringar bör också göras.

Mot denna bakgrund förordar Lagrådet med utgångspunkt i den föreslagna texten att paragrafen ges följande lydelse:

Endast den får arbeta som flygledare i flygtrafikledningstjänst eller flygmekaniker som har ett gällande certifikat för arbetet. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från kravet på certifikat när det gäller arbete som utförs inom organisationer som uppfyller flygsäkerhetens krav med hänsyn till arbetets omfattning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. att annan personal med uppgifter inom markorganisationen eller med andra uppgifter av betydelse för flygsäkerheten än som avses i 4 kap. ska ha behörighetsbevis,

2. att det krävs elevtillstånd och medicinskt intyg för att genomgå utbildning för certifikat och för att få certifikat och behörighetsbevis, och

3. godtagande i Sverige av utländska elevtillstånd, certifikat och behörighetsbevis.

I fråga om elevtillstånd, certifikat, behörighetsbevis och medicinskt intyg gäller bestämmelserna i 4 kap. 6 och 8–31 §§.

#### 6 kap. 18 §

Paragrafen innebär att förbud mot tjänstgöring vid sjukdom m.m. kan gälla för flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker, men också för – under förutsättning att regeringen föreskriver det – viss annan personal inom markorganisationen. Vad gäller sistnämnda personalkategori torde avses ett sedvanligt bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter. Enligt Lagrådets uppfattning bör bemyndigandet formuleras på ordinarie sätt. Paragrafen bör därför ges följande lydelse:

Bestämmelsen i 5 kap. 10 § gäller också flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker. Regeringen får meddela föreskrifter om att bestämmelsen i 5 kap. 10 § ska gälla även annan personal inom markorganisationen med uppgifter som är av betydelse för flygsäkerheten.

#### 6 kap. 19 §

I författningskommentaren framhålls att paragrafen har två syften, dels att förebygga att märken, belysningar och andra anordningar sätts upp på ett sådant sätt att flygsäkerheten äventyras, dels att befintliga flyghinder ska markeras.

Första stycket bör enligt Lagrådets bedömning kunna förtydligas i flera avseenden. I första stycket första meningen hänvisas det till föreskrifter om ”uppsättning av märken”. Den valda lagtexten ger ett annat intryck än vad det såvitt framgår av remissen i själva verket är fråga om, nämligen att förhindra uppsättning av anordningar som kan utgöra fara för flygsäkerheten. En mer träffande skrivning skulle kunna vara ”förbud mot



eller annan begränsning av märken”. Vidare bör det av lagtexten tydligt framgå vad som ska förstås med termen flyghinder. Dessutom bör paragrafen utformas så att det i första meningen angivna syftet att förebygga fara för flygsäkerheten även täcker det bemyndigande som ges i andra meningen.

Enligt andra stycket får föreskrifter som meddelas med stöd av första stycket inte innebära något avsevärt men för ”markägarna eller dem som har särskild rätt till marken”. Med en sådan formulering kan det enligt Lagrådet ifrågasättas om man inte utesluter en del personer som i betydande grad kan påverkas av sådana föreskrifter men som det egentligen finns lika starka skäl att ta särskild hänsyn till. Om avsikten är att också de personerna ska falla under bestämmelsen skulle det förslagsvis kunna talas om ”dem som äger eller har särskild rätt till mark, anläggningar eller andra objekt som berörs av föreskrifterna”.

Lagrådet föreslår vidare att tredje stycket, som innehåller bestämmelser som endast är tillämpliga på den ena typen av fall som avses i första stycket (markering av flyghinder), bryts ut till en egen paragraf. Fjärde stycket bör däremot stå kvar i paragrafen, således som ett tredje stycke.

Lagrådet föreslår med utgångspunkt i den föreslagna lagtexten att paragrafen ges följande lydelse:

För att förebygga fara för flygsäkerheten får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om

1. förbud mot eller annan begränsning av uppsättning av märken, belysning och andra anordningar som kan utgöra en sådan fara, och
2. markering av byggnader, andra anläggningar och objekt som kan utgöra en sådan fara (flyghinder).

Föreskrifter som meddelas med stöd av första stycket får inte leda till något avsevärt men för dem som äger eller har särskild rätt till berörd mark.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om åtgärder som får vidtas när föreskrifter som avses i första stycket inte följs.

Av vad som ovan sagts följer att bestämmelserna i tredje stycket i remissförslagets 16 § om kostnader för markering av flyghinder bör tas in i en närmast följande paragraf.

Det framgår inte av remissen närmare vilka kostnader för markering av flyghinder som avses. Enligt Lagrådets uppfattning bör detta utvecklas under det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Lagrådet anser vidare att de föreslagna bestämmelserna kan göras mer lättlästa och föreslår att de ges följande lydelse:

I fråga om kostnader för markering av flyghinder enligt 19 § första stycket 2 gäller följande, om inte annat har avtalats.

Vid inrättande eller ändring av en flygplats eller tillhörande inflygnings- eller utflygningsprocedurer ska kostnaderna betalas av den som inrättar eller ändrar flygplatsen eller procedurerna.

Vid uppförande av en byggnad eller annan anläggning vid en befintlig flygplats och tillhörande inflygnings- eller utflygningsprocedurer ska kostnaderna betalas av den som uppför byggnaden eller anläggningen.

Om Lagrådets förslag om en ändrad paragrafindelning godtas bör påföljande paragrafer givetvis omnumreras.

I paragrafen införs en skyldighet att under närmare angivna förutsättningar lämna en flyghinderanmälan innan vissa byggnadsarbeten påbörjas. Lagrådet har inga invändningar i sak mot bestämmelserna men kan konstatera att innehållet är påfallande detaljrikt i förhållande till andra närmast jämförbara bestämmelser i lagen. Detaljrikedomen gäller både den materiella regleringen i första stycket och den formella i andra stycket. Enligt Lagrådet kan det finnas goda skäl för att i lagen begränsa innehållet till grunderna för anmälningsskyldigheten och överlåta till regeringen att meddela närmare föreskrifter. Lagrådet vill därför peka på möjligheten att i stället ge paragrafen följande utformning:

Den som för egen räkning utför eller låter utföra arbeten som avser uppförande eller tillbyggnad av en byggnad eller annan anläggning som kan utgöra fara för flygsäkerheten är skyldig att göra en anmälan om arbetena innan dessa påbörjas (flyghinderanmälan).

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om skyldigheten att göra flyghinderanmälan.

#### 7 kap. 6 §

Enligt den föreslagna paragrafen krävs tillstånd (bruksflygtillstånd) för att få utföra vissa arbeten med hjälp av luftfartyg, t.ex. lyft, bogsering, inspektioner och övervakning.

Av andra stycket framgår att regeringen får föreskriva att den myndighet som prövar frågor om bruksflygtillstånd får uppdra åt någon annan att göra prövningen. Här återkommer de frågor som Lagrådet har kommenterat redan under 1 kap. 9 § första stycket tredje meningen och 3 kap. 8 §, dvs. den oklarhet i ordalydelsen som innebär att man inte riktigt vet om den som gör prövningen ska göra denna i myndighetens eller eget namn och om det senare är fallet vad som då avses gälla för myndighetsutövning genom någon utanför myndighetssfären.

Vidare finns i tredje stycket en möjlighet att i ett enskilt fall besluta om undantag från kravet på bruksflygtillstånd om verksamheten ”inte är av större omfattning” eller om det i övrigt finns särskilda skäl. Frågan om vad som avses med uttrycket ”inte är av större omfattning” kommenteras inte närmare i lagrådsremissens författningskommentar. Enligt Lagrådets mening bör under den fortsatta beredningen klargöras vad som avses med det här nya uttryckssättet. Detta bör kunna ske med bl.a. några exempel.

#### 7 kap. 8 §

Paragrafen innehåller flera normgivningsbemyndiganden. Lagrådet hänvisar här till det som sagts under 6 kap. 17 §.

Paragraferna har den gemensamma underrubriken Trafikregler och båda innehåller bestämmelser om trafik vid luftfart. Enligt Lagrådets uppfattning blir bestämmelserna mer lättlästa om de förs samman till en paragraf som ges följande lydelse:

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. trafik vid luftfart,
2. vad som i övrigt ska iaktas vid luftfart för att olyckor och olägenheter ska undvikas,
3. flygvägar som luftfartyg ska följa inom svenskt område,
4. begränsningar i användningen av luftrum i anslutning till sådana flygvägar, och
5. flygningar över landets gränser.

Om förslaget godtas måste övriga paragrafer i kapitlet numreras om.

### 8 kap. 3 §

I paragrafen regleras frågor om landningsplikt. Till paragrafen ansluter en straffbestämmelse i 13 kap. 4 § första stycket 18.

Enligt Lagrådets uppfattning bör första stycket första meningen formuleras om så att den ger klart besked om att en uppmaning att landa ska riktas till föraren av luftfartyget. Av liknande skäl bör tredje stycket ges en annan utformning, förslagsvis följande:

Om bestämmelserna i första eller andra stycket inte följs, får luftfartygets fortsatta färd hindras.

När det gäller sistnämnda bestämmelse vill Lagrådet tillägga att remissen saknar några kommentarer om vilka åtgärder som det i praktiken kan bli aktuellt att vidta för att hindra fortsatt färd.

Enligt fjärde stycket första meningen överlämnas det åt regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva vem som får besluta om åtgärder enligt paragrafen och meddela ytterligare föreskrifter. I andra meningen sägs vidare att det också får föreskrivas eller i ett enskilt fall beslutas om att sådana åtgärder får beslutas av en enskild. Det har vid föredragningen inför Lagrådet upplysts att nyssnämnda andra meningen om enskildas beslutanderätt inte är nödvändig utan kan utgå.

Mot bakgrund av vad som upplysts bör det fjärde stycket förslagsvis kunna formuleras på följande sätt:

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om skyldighet att landa. Beslut i frågor som avses i denna paragraf meddelas av myndighet som regeringen bestämmer.

### 8 kap. 5 §

Lagrådet föreslår att paragrafens senare led ges följande lydelse: ”... föreskrifter om handlingar som ska medföras vid luftfart (luftfartygs-handlingar).

Med hänvisning till vad Lagrådet nedan säger under 12 kap. 8 § bör en definition av Genèvekonventionen tas in i andra stycket.

## 11 kap. 1 §

Enligt paragrafen ankommer det på Transportstyrelsen eller den som myndigheten utser att i vissa fall förbjuda eller hindra ett luftfartygs avgång.

Av författningskommentaren framgår att med Transportstyrelsen ska i regel avses en person som tjänstgör vid styrelsen och som bl.a. har till uppgift att utföra tillsyn av flygverksamheten eller över luftfartygs luftvärdighet samt annan tillsyn. Vidare avses en person som Transportstyrelsen särskilt befullmäktigat att vid behov vidta sådana åtgärder som regleras i paragrafen.

Enligt Lagrådets mening uppkommer inte här på samma sätt som på flera andra ställen i lagförslaget tvekan om huruvida ett beslut ska fattas i Transportstyrelsens eller eget namn. I nu avsedda situationer torde besluten tas utslutande i Transportstyrelsens namn (jfr dock Lagrådets kommentar till bl.a. 1 kap. 9 § första stycket tredje meningen och 3 kap. 8 §).

## 12 kap. 1 §

Av andra stycket följer att regeringen får meddela föreskrifter om att en tillsynsmyndighet får ”anlita någon annan” vid tillsynen. Vidare framgår av tredje stycket att en sådan person ska ges omedelbart tillträde till luftfartyg m.m.

Regleringen innebär enligt författningskommentaren att även enskilda på myndighetens uppdrag kan fullgöra tillsynsuppgifter. Det tyder enligt Lagrådet på att uppgifter som innefattar myndighetsutövning ska få överlämnas till enskilda. Därmed väcks sådana frågor med anknytning till rättssäkerheten som Lagrådet tagit upp under bl.a. 1 kap. 9 första stycket tredje meningen och 3 kap. 8 §. I likhet med vad som tidigare sagts bör därför den närmare innebörden också av den här föreslagna bestämmelsen belysas.

I fjärde stycket anges att tillsynsåtgärder får vidtas stickprovsvis om det sker på ett icke-diskriminerande sätt. Av remissen framgår att bestämmelsen baseras på ett EG-direktiv som tar sikte på sådana luftfartyg från tredje land som använder flygplatser inom gemenskapen. I dessa fall ska tillsyn få genomföras enligt ett stickprovsförfarande utan att särskild misstanke föreligger om att några regler för luftfarten inte följs.

Enligt Lagrådets uppfattning innebär den valda formuleringen av fjärde stycket knappast att dess tillämpning kan begränsas till de fall som avses i EG-direktivet. Bestämmelsen torde i stället innebära att varje tillsynsåtgärd, oavsett luftfartygets nationalitet e.d., måste vidtas inom ramen för ett stickprovsförfarande. En myndighet skulle alltså inte få genomföra tillsynsåtgärder på någon annan urvalsgrund. Lagrådet är inte övertygat om att lagförslaget avses få denna innebörd.

Att tillsynsåtgärder inte får vidtas på ett diskriminerande sätt torde vara en självklarhet (jfr 1 kap. 9 § regeringsformen). Någon särskild bestämmelse i den delen erfordras därför inte enligt Lagrådets mening. Däremot skulle i första stycket kunna tas in att tillsynsåtgärder får vidtas även stickprovsvis. Paragrafens fjärde stycke kan då utgå.

#### 12 kap. 4 §

I första stycket behandlas överklaganden av Transportstyrelsens beslut i frågor som rör trafiktillstånd. Lagrådet kan emellertid konstatera att enligt 7 kap. 9 § trafiktillstånd meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Överklagandebestämmelsen bör därför formuleras så att den bättre knyter an till 7 kap. 9 §.

Andra stycket tar upp överklaganden av Luftfartsverkets och Transportstyrelsens övriga beslut. Lagrådet kan mot detta anmärka att Luftfartsverket över huvud taget inte nämns i lagen i övrigt. En annan invändning gäller att det i likhet med vad som nyss sagts om 7 kap. 9 § i flera paragrafer föreskrivs att beslut ska fattas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer och således utan att Transportstyrelsen eller någon annan myndighet pekas ut.

Enligt Lagrådets uppfattning bör paragrafen utgöra utgångspunkten för en heltäckande reglering av möjligheterna till överklagande. Det skulle också stämma bättre överens med kapitelrubriken Tillsyn, överklagande m.m. och underrubriken Överklagande. De bestämmelser om överklagande som återfinns på andra ställen i lagen bör därför flyttas hit eller till någon direkt påföljande paragraf. Det gäller i fråga om dels förbudet i 4 kap. 21 § sista stycket mot överklagande av beslut om omhändertagande av flygcertifikat, dels bestämmelserna i 4 kap. 25 § tredje stycket och 29 § andra stycket om begränsningar i rätten att särskilt överklaga vissa förelägganden och dels kravet i 4 kap. 28 § sista stycket på prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten av beslut om återkallelse av flygcertifikat m.m. som länsrätt fattar som första instans.

I andra stycket i remissförslaget anges att möjligheten att överklaga hos allmän förvaltningsdomstol gäller beslut ”vid myndighetsutövning mot enskild”. Det förefaller Lagrådet mer ändamålsenligt att, om avsikten med detta citat är att normbeslut – dvs. beslut om att meddela föreskrift – inte ska få överklagas, i stället ha en uttrycklig överklaganderegulering som gäller sådana beslut.

Lagrådet bedömer vidare att läsningen skulle underlättas om överklaganderegleringen delas upp på flera paragrafer.

Mot denna bakgrund skulle bestämmelserna om överklagande kunna föras in som 4–6 §§ enligt följande:

4 § En förvaltningsmyndighets beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat följer av 5 §.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten av beslut i mål som avses i första stycket och i mål som avses i 4 kap. 28 §.

5 § En förvaltningsmyndighets beslut i frågor som rör trafiktillstånd får överklagas hos regeringen.

Ett beslut enligt 4 kap. 21 § om omhändertagande av flygcertifikat får inte överklagas. Detsamma gäller beslut i ärenden som avses i 20 § första stycket 5 förvaltningslagen (1986:223).

Ett föreläggande enligt 4 kap. 25 § får prövas av allmän förvaltningsdomstol endast i samband med prövning av frågan om återkallelse på grund av att föreläggandet inte har följts. Ett föreläggande enligt 4 kap. 29 § får överklagas endast i samband med ett överklagande av det beslut genom vilket målet avgörs.

6 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen gäller omedelbart, om inte annat anges i beslutet.

Om detta godtas behöver 12 kap. 5–8 §§ i remissförslaget numreras om.

Slutligen vill Lagrådet – som har påtalats i anslutning till bl.a. 1 kap. 9 § första stycket sista meningen – nämna att flera bestämmelser i remissförslaget innehåller oklarheter om vilken roll andra organ än myndigheter avses ha och vad för slags beslut som de ska kunna fatta. Det bör därför framhållas att överklagande av beslut av sådana organ förutsätter uttryckligt stöd i författning.

#### 12 kap. 5 § (12 kap. 7 § enligt Lagrådets förslag)

I denna paragraf pekas Transportstyrelsen ut på ett liknande sätt som i 4 §. Regeln här tar sikte på beslut om tillstånd att inrätta flygplatser (6 kap. 4 §) och tillstånd att driva flygplatser (6 kap. 7 §). Inte i fråga om något av dessa båda lagrum namnges Transportstyrelsen. Regeln i paragrafen bör enligt Lagrådet därför kunna inledas med följande ord: ”En förvaltningsmyndighets beslut om ...”.

#### 12 kap. 6 §

I paragrafens första stycke ges regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer ett vittgående bemyndigande att meddela föreskrifter. Lagrådet förordar att bemyndigandet ges följande utformning:

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela de ytterligare föreskrifter i de avseenden som behandlas i lagen och som behövs till skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik.

#### 12 kap. 8 §

I paragrafen beskrivs närmare vad som ska förstås med två konventioner, varav den ena (Genèvekonventionen) bara nämns på ett annat ställe i lagen, 10 kap. 6 § andra stycket, medan den andra (Chicago-konventionen) inte alls förekommer i lagen i övrigt. Enligt Lagrådets uppfattning förenklas regleringen om definitionen av Genèvekonventionen i stället tas in i 10 kap. 6 § andra stycket och definitionen av Chicagokonventionen helt utgår. Paragrafen kan då slopas.

I det föreslagna kapitlet finns förhållandevis vittomfattande straffbestämmelser. När regler utformas inom straffrätten är det enligt Lagrådets mening särskilt viktigt av rättssäkerhetsskäl att principer om förutsebarhet, enhetlighet, proportionalitet, legalitet och likabehandling iakttas (jfr bl.a. 1 kap. 9 § regeringsformen). I det följande ger Lagrådet några exempel på de iakttagelser som har gjorts vid genomgång av förslaget till straffbestämmelser i lagrådsremissen. Sammantaget är Lagrådets bedömning att bestämmelserna måste bli föremål för en förnyad genomgång under den fortsatta beredningen av lagstiftningsärendet innan de läggs till grund för lagstiftning.

Lagrådet vill här också erinra om sitt förslag att föra över bestämmelserna i 5 kap. 6 § till detta kapitel.

### 13 kap. 1 §

Enligt paragrafens första stycke döms den som uppsåtligen eller av grov oaksamhet manövrerar ett luftfartyg på ett sådant sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara för *vårdslöshet i flygtrafik* ”till böter eller till fängelse” i högst sex månader. Uttryckssättet bör enligt Lagrådets mening vara ”...till böter eller fängelse...” (jfr t.ex. 12 kap. 1 § brottsbalken).

Är brottet grovt döms enligt andra stycket till fängelse i högst två år. Lagrådet kan konstatera att det inte vare sig i författningstexten eller av författningskommentaren ges någon närmare ledning till frågan vad som särskilt ska beaktas vid bedömning av om huruvida brottet är grovt. I stället överlämnas till rättstillämpningen att göra en helhetsbedömning av samtliga omständigheter. Enligt Lagrådets mening förtjänar frågan att övervägas ytterligare under den fortsatta beredningen (jfr t.ex. 13 kap. 3 §).

### 13 kap. 2 §

I paragrafens första stycke finns bestämmelser om att den som ”tjänstgör ombord på ett luftfartyg” efter att har förtärt alkoholhaltiga drycker kan under vissa förutsättningar dömas för *flygfylleri*. Vidare sägs att detsamma gäller den som ”utövar tjänst” som anges i 6 kap. 18 §.

Av författningskommentaren framgår att uttrycket ”tjänstgör ombord på luftfartyg” avses omfatta såväl flygbesättning som kabinpersonal. Genom hänvisningen till 6 kap. 18 § inbegrips även flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker samt i den mån regeringen har föreskrivit det även annan personal inom markorganisationen med tjänstgöring som är av väsentlig betydelse för säkerheten.

Lagrådet kan konstatera att vid kriminalisering av onyckterhetsbrott i samband med andra trafikslag har andra lösningar valts. Ofta tar straffbestämmelserna sikte på förare och andra personer som har uppgifter som är av väsentlig betydelse för säkerheten. T.ex. föreskrivs i 20 kap. 4 § sjölagen (2004:1009) att den som framför ett fartyg eller i övrigt på ett fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat

medel, att det kan antas, att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms för *sjöfylleri* till böter eller fängelse i högst sex månader.

Det som i den här kommenterade paragrafen kan leda fel är framför allt ordet "tjänstgör" även om ordet har förts över från gällande rätt. I författningstexten saknas en definition av vad som avses med "tjänstgör" i denna lag. Enligt allmänt språkbruk menas med "tjänstgöra" att "vara anställd", att "vara i tjänst, arbeta" och "tjäna, fungera" (jfr Svenskt språkbruk, utarbetad av Svenska språknämnden, 2003).

Ordet "tjänstgör" kan således leda tanken till någon som är "anställd" i allmän eller enskild tjänst eller kanske till och med bedriver egen yrkesverksamhet. Men man kan onekligen fråga sig vad som gäller för den som berusad framför ett luftfartyg för nöjes skull på sin fritid. Sannolikt ska väl också en sådan flygförare omfattas av straffbestämmelsen, men frågan är om den beskrivna situationen täcks av författningstextens ordalydelse när nu ordet "tjänstgör" används. Här kan erinras om att det särskilt inom straffrätten är av största vikt av rättssäkerhetsskäl att bestämmelserna inte är utformade så att de kan ge upphov till tvekan om innebörden.

En annan fråga där tvekan möjligen kan uppstå är vad som avses med uttrycket "ombord på ett luftfartyg". Att en berusad befälhavare kan göra sig skyldig till och dömas för flygfylleri när han eller hon är inne i själva luftfartyget torde vara uppenbart. Men vad avses gälla för samme befälhavare om han eller hon exempelvis i stället befinner sig på en genomgång inför en flygning eller på väg ut till luftfartyget.

Enligt Lagrådets mening måste frågorna uppmärksammas under den fortsatta beredningen och bl.a. övervägas om paragrafen i nu berörd del bör utformas med 20 kap. 4 § sjölagen som förebild.

#### 13 kap. 4 §

Paragrafens första stycke innehåller en omfattande brottskatalog på 19 punkter. Läser man sedan paragrafen tillsammans med främst föreslagna 5 och 6 §§, där hänvisning sker både till EG-förordningar och flertalet kapitel i lagen, står det klart att man i 13 kap. har en anmärkningsvärt omfattande kriminalisering.

Gemensamt för de 19 punkterna är att här straffbeläggs med böter eller fängelse i högst sex månader gärningar som anges direkt i lagen eller i kommande föreskrifter som har meddelats av regeringen. T.ex. följer av punkten 17 bl.a. att till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som uppsåtligen vid utövandet av luftfart åsidosätter de villkor som har meddelats av regeringen med stöd av 7 kap. 9 § andra stycket. Paragrafen handlar om meddelande och återkallande av trafikillstånd för luftfart. Sådana trafikillstånd meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Av andra stycket framgår att när ett trafikillstånd meddelas får tillståndet förenas med villkor. Om tillståndet meddelas av regeringen får sådana villkor beslutas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Såvitt Lagrådet kan förstå av lagrådsremissen är avsikten att den som bryter mot ett trafikillståndsvillkor som har meddelats av regeringen kan dömas till fängelse. Har däremot motsvarande villkor meddelats av en



myndighet utgör överträdelsen av villkoret inget brott. I andra punkter i den här kommenterade paragrafen synes effekten i jämförbara enskilda fall kunna bli likartad, dvs. att den som bryter mot villkor meddelat av regeringen kan komma att dömas till fängelse medan motsvarande överträdelse av villkor meddelat av en myndighet i en del fall inte utgör brott och i andra fall som mest kan föranleda böter (jfr 13 kap. 4 och 6 §§). Enligt Lagrådets mening bör t.ex. en näringsidkare som i här nämnt fall dömts till fängelse på grund av överträdelse av ett villkor meddelat av regeringen kunna hävda att sådan lagstiftning strider mot inledningsvis nämnda principer i och med att en annan näringsidkares överträdelse av motsvarande villkor utfärdat av en myndighet är straffri. Under den fortsatta beredningen av lagstiftningsärendet måste mot denna bakgrund enligt Lagrådets mening en förnyad genomgång göras av paragrafen och de paragrafer till vilka det hänvisas.

En annan fråga som uppkommer vid granskning av paragrafens första stycke är att bakom de 19 punkterna ligger enbart uppsåtliga gärningar. Av andra stycket framgår emellertid att samtliga punkter utom en också avser den som av oaktsamhet bryter mot vad som sägs i punkterna i första stycket. Vidare hänvisas i andra stycket till en punkt 20, trots att någon sådan punkt inte finns. Enligt Lagrådets mening bör man redan i första stycket ta med oaktsamhetsbrotten och skriva "...den som uppsåtligen eller av oaktsamhet..." Med en sådan lösning kan man i andra stycket nöja sig med att göra undantag för den punkt (punkten 9) som enligt remissen endast tar sikte på uppsåtliga gärningar.

Andra exempel som motiverar en ytterligare genomgång av paragrafen är att det i punkten 1 talas om "förbud" när det sannolikt är mera korrekt att använda ordet "föreskrifter". Vidare bör i punkten 2 inte bara anges "villkor", utan även "förbud" och "föreskrifter". Vad gäller punkten 7 skulle den bli tydligare om den fick följande lydelse: "tillverkar eller utför underhålls-, reparations- eller ändringsarbeten på luftfartyg eller tillbehör eller reservdelar till luftfartyg utan tillstånd".

Dessutom behöver punkterna 11 och 12 kompletteras så att beskrivningen inte bara sker genom hänvisning till lagrum (jfr övriga punkter). Beträffande punkten 14 kan ifrågasättas om hänvisningen till 6 kap. 17 § första stycket ska gälla även styckets andra mening, dvs. om de som vill genomgå utbildning till flygledare men inte har elevtillstånd också ska omfattas. Till detta kommer frågan i punkten 16 om med "utövar luftfart" egentligen avses "utövar luftfartsverksamhet". Vidare finns i punkten 19 en hänvisning till "9 kap. 3 §" där fråga är om inte hänvisningen rätteligen bör göras till "9 kap. 2 eller 3 §".

### 13 kap. 6 §

Enligt punkten 1 döms den till böter som uppsåtligen eller av oaktsamhet 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.

Av författningskommentaren, i vilken för övrigt tas upp och kommenteras fem punkter trots att lagtexten bara innehåller tre punkter, är det svårt att finna någon ledning för hur punkten 1 och oriktig uppgiftslämning "vid prov" ska förstås.

Uttrycket ”vid prov” är enligt Lagrådets mening alltför allmänt hållet varför frågan bör uppmärksammas under den fortsatta beredningen.

Prop. 2009/10:95  
Bilaga 7

### 13 kap. 9 §

Enligt den föreslagna paragrafen döms inte till ansvar enligt denna lag om gärningen är belagd med ”samma eller strängare straff i brottsbalken”, eller om gärningen utgör en överträdelse av ett föreläggande eller förbud som förenats med vite.

Paragrafens första del har sin förebild i 13 kap. 5 § första stycket luftfartslagen. Enligt vad som föreskrivs i det stycket ska inte dömas till ansvar enligt denna lag för gärning som är belagd med ”straff enligt brottsbalken”.

Av författningskommentaren till paragrafen finns inte någon närmare förklaring till den citerade ändringen som görs i förhållande till gällande rätt och inte heller om frågor kan uppkomma med anknytning till 5 § brottsbalkens promulgationslag.

Enligt Lagrådets mening bör frågorna belysas under den fortsatta beredningen av lagstiftningsärendet.

### 14 kap.

I remissen framhålls att regeringen har tillsatt en arbetsgrupp inom Regeringskansliet för att se över regleringen i detta kapitel och att nu gällande bestämmelser förts över till den nya lagen i ett i det närmaste oförändrat skick. Remissförslaget innehåller dock det nya begreppet statsluftfart men utan att detta ges någon definition. Enligt Lagrådets uppfattning är det en fördel om man även i detta avseende håller fast vid gällande lydelse. Kapitelrubriken bör därför liksom i dag vara Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. Vidare bör 2 § första stycket ges följande lydelse:

För annan luftfart med svenska luftfartyg, som utan att vara militära används endast för statsändamål och inte för affärsdrift, gäller bestämmelserna i denna lag utom 10 kap. 3–6 §§.

Begreppet statsluftfart bör bytas ut också i 1 kap. 5 §.

### Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

I 6 kap. 16 § och 11 kap. 4 § finns bestämmelser om avgifter för användningen av flygplatser och tjänster resp. för förrättningar och tillstånd m.m. enligt lagen. Bestämmelserna ersätter 6 kap. 13 § resp. 12 kap. 4 § i nuvarande lag. De äldre bestämmelserna bör enligt Lagrådet ges fortsatt giltighet såvitt avser avgifter som är hänförliga till tiden före ikraftträdandet.

13 §

I paragrafen finns bestämmelser om Konsumentverkets tillsyn över att transportörer fullgör sina skyldigheter enligt artiklarna 3a och 6 i förordningen (EG) nr 2027/97. Bestämmelserna motsvarar 9 kap. 10 § första stycket, men endast delvis andra stycket i nuvarande luftfartslag. Det framgår inte av lagrådsremissen av vilket skäl de nuvarande bestämmelserna inte förts över i sin helhet (se om nuvarande bestämmelser prop. 2007/08:115 s. 168 f.). Frågan bör uppmärksammas under det fortsatta beredningsarbetet.

*Förslaget till lag om ändring i lagen om marknadsdomstol m.m.*

I punkten 9 i 1 § första stycket anges att Marknadsdomstolen ska handlägga mål och ärenden enligt den nu föreslagna luftfartslagen. Lagrådet kan emellertid inte förstå annat än att de frågor som Marknadsdomstolen ska hantera med anledning av den nya lagstiftningen bara avser förslaget till lag om lufttransporter. Hänvisningen i punkten bör därför ändras. En motsvarande ändring får göras även i paragrafens andra stycke.

*Förslaget till lag om ändring i lagen om alkoholutandningsprov*

2 §

I paragrafens första stycke föreslås att alkoholutandningsprov under vissa förutsättningar ska få tas på bl.a. den som ”tjänstgör” ombord på ett luftfartyg eller som utövar tjänst som avses i 6 kap. 18 § luftfartslagen (2009:000).

Beträffande frågor kring orden ”tjänstgör” och ”ombord”, se Lagrådets kommentar till 13 kap. 2 § förslaget till luftfartslag.

Av andra stycket framgår att prov enligt denna paragraf även får tas av bilinspektör som avses i fordonslagen (2002:574).

Enligt Lagrådets mening, är avsikten knappast att en bilinspektör ska kunna ta prov på t.ex. en flygförare, varför även denna fråga bör uppmärksammas under den fortsatta beredningen av lagstiftningsärendet och lagtexten justeras så att det klart framgår av vilka slags förare och andra som en bilinspektör kan kräva utandningsprov.

*Förslaget till lag om ändring i lagen om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken*

2 §

Enligt gällande rätt får ögonundersökning göras på vissa slags förare om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till i paragrafen nämnda onycterhetsbrott eller till något ”annat brott” på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

I ett nytt andra stycke föreslås att en ögonundersökning får göras även på den som "tjänstgör" ombord på ett luftfartyg som avses i 6 kap. 18 § luftfartslagen om det kan misstänkas att personen gjort sig skyldig till brott som avses i 13 kap. 2 § luftfartslagen (flygfylleri).

Beträffande frågor kring orden "tjänstgör" och "ombord", se Lagrådets kommentar till 13 kap. 2 § förslaget till luftfartslag.

Av författningskommentaren framgår inte varför ögonundersökning är påkallad vid "annat brott" enligt annan lagstiftning (se paragrafens första stycke), men inte vid "annat brott" vid luftfartsverksamhet. Enligt Lagrådets mening förtjänar frågan att belysas under den fortsatta beredningen av lagstiftningsärendet.

### *Övriga lagförslag*

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 4 februari 2010.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Olofsson, Odell, Bildt, Ask, Husmark Pehrsson, Larsson, Erlandsson, Torstensson, Carlgren, Hägglund, Björklund, Carlsson, Littorin, Borg, Sabuni, Billström, Adelsohn Liljeroth, Tolgfors, Ohlsson.

Föredragande: Statsrådet Torstensson.

---

Regeringen beslutar proposition 2009/10:95 Luftfartens lagar.

---

<b>Författningsrubrik</b>	<b>Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande</b>	<b>Celexnummer för bakomliggande EG-regler</b>
Luftfartslag	1 kap. 6, 7, 8, 9 och 11 §§  2 kap. 4 §  3 kap. 2, 5, 8, 10 och 11 §§  4 kap. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 21, 27 och 32 §§  5 kap. 1, 2 och 8 §§  6 kap. 2, 3, 5, 8, 12, 13, 16, 18, 19, 20, 21 och 23 §§  7 kap. 4, 9, 10 och 12 §§  8 kap. 1, 2, 3, 4 och 6 §§  9 kap. 3 §  10 kap. 1 och 9 §§  11 kap. 4 §  12 kap. 1, 3, 8 och 9 §§  14 kap. 1, 2 och 3 §§	32004R0785 32006R1107 32008R1008

Lag om lufttransporter 10 §

31997R2027  
32004R0261  
32004R0785  
32005R2111  
32006R1107  
32008R1008