

# Regeringens proposition

## 2005/06:12

Haveriutredningen vid mindre allvarliga  
luftfartsolyckor

Prop.  
2005/06:12

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 22 september 2005

*Göran Persson*

*Ulrica Messing*  
(Näringsdepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

Statens haverikommission har till regeringen inkommit med förslag till några lagändringar som skulle medföra en påtaglig effektivisering av verksamheten vid myndigheten. Det gäller att upphäva den obligatoriska skyldigheten att alltid utreda samtliga olyckor och tillbud som inträffar där flygskärmar, hängglidare och liknande mindre luftfartyg är inblandade.

I dag måste varje händelse där en person bryter en arm eller ett ben i samband med en luftfärd med sådana flygskärmar och liknande utredas, vilket tar mycket av myndighetens begränsade resurser i anspråk till men för andra, viktigare utredningar. Erfarenheten visar att utredningar av olyckor och tillbud där flygskärmar, hängglidare och liknande mindre luftfartyg är inblandade sällan utmynnar i några säkerhetsrekommendationer. Förslaget innebär att utredningar bara skall göras när man kan anta att utredningen är av betydelse ur säkerhetssynpunkt.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2006.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor .....	4
3	Ärendet och dess beredning.....	6
4	Framställningen .....	6
4.1	Bakgrund.....	6
4.2	Statens haverikommissions förslag.....	9
5	Överväganden och förslag.....	10
5.1	Olyckor och tillbud i Sverige.....	10
5.2	Olyckor och tillbud i utlandet .....	12
5.3	Ikraftträdande.....	12
5.4	Konsekvenser .....	13
6	Författningskommentar .....	13
Bilaga	Statens haverikommissions lagförslag .....	14
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 september 2005.....	16

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2005/06:12

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

## 2 Förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor

Härigenom föreskrivs att 2 och 4 §§ lagen (1990:712) om undersökning av olyckor skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §

Olyckor skall undersökas enligt denna lag, om de är av sådan allvarlig art som anges i det följande, nämligen

1. *luftfartsolyckor*: Olyckor vid användningen av luftfartyg som har medfört att

- a) någon har avlidit eller blivit allvarligt skadad,
- b) luftfartyget eller egendom som inte transporteras med luftfartyget har fått betydande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller
- c) luftfartyget är oåtkomligt eller har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas,

2. *sjöolyckor*: Olyckor vid användningen av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg som har medfört att

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade,
- b) fartyget eller egendom som inte transporteras med fartyget har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller
- c) fartyget har försvunnit eller har övergetts i sjön,

3. *järnvägsolyckor*: Olyckor vid järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift som har medfört att

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller
- b) spårfordon, spåranläggningar eller egendom som inte transporteras med spårfordonet har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön,

4. *andra allvarliga olyckor*: Andra olyckor än som avses i 1–3, om de har medfört att

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller
- b) omfattande skador har uppkommit på egendom eller i miljön.

Tillbud till olyckor som avses i första stycket skall undersökas enligt denna lag, om tillbudet inneburit allvarlig fara för att en olycka skulle inträffa eller om tillbudet tyder på ett väsentligt fel hos luftfartyget, fartyget, spårfordonet eller spåranläggningen eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Olyckor som avses i första stycket 4 och tillbud till sådana olyckor skall undersökas endast om en undersökning är av betydelse från säkerhetssynpunkt.

Olyckor som avses i första stycket 1 och som rör luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg vilka inte skall ha luftvärdighetsbevis, och olyckor som avses i första stycket 4 samt tillbud till sådana olyckor skall undersökas endast om en undersökning är av betydelse från säkerhetssynpunkt.

Undersökning enligt denna lag skall göras i fråga om händelser som har inträffat i Sverige. Om en sådan händelse berör ett utländskt fartyg, får undersökning enligt denna lag dock göras endast om det finns särskilda skäl och fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium.

Undersökning enligt denna lag av en händelse som berör ett svenskt fartyg eller luftfartyg skall göras även när händelsen har inträffat utomlands, om annat inte följer av en internationell överenskommelse som har biträtts av Sverige.

Undersökning enligt denna lag av en händelse som berör ett svenskt fartyg eller luftfartyg skall göras även när händelsen har inträffat utomlands, om annat inte följer av en internationell överenskommelse som har biträtts av Sverige. *Om händelsen berör ett luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg och som inte skall ha luftvärdighetsbevis, skall en undersökning göras endast om det är av synnerlig vikt från säkerhetssynpunkt och en undersökning inte görs i den stat inom vars territorium händelsen inträffade.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2006. Den får tillämpas på händelser som inträffat före ikraftträdandet.

### 3 Ärendet och dess beredning

Statens haverikommission har i en skrivelse av den 22 september 2003 begärt att lagen (1990:712) om undersökning av olyckor skall justeras så att olyckor med hängglidare, flygskärmar och liknande mindre luftfartyg inte nödvändigtvis måste utredas i sådana fall där man redan från början vet att en utredning av Statens haverikommission inte kommer att leda fram till nya säkerhetsrekommendationer.

Framställningen har remissbehandlats. Remissinstanser var Försvarsmakten, Luftfartsverket, Föreningen Svenskt Flyg, Svenska Allmänflygföreningen, Kungliga Svenska Aeroklubben och Svenska Flygsportförbundet. Alla remissinstanser utom Föreningen Svenskt Flyg och Svenska Allmänflygföreningen har svarat. En sammanställning av remissvaren finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2003/7873/TP). Ingen remissinstans motsätter sig förslagen i skrivelsen. Det lagförslag som finns fogat till framställningen återfinns i *bilagan* till denna proposition.

Propositionen bygger på en överenskommelse mellan den socialdemokratiska regeringen och Vänsterpartiet.

#### *Lagrådet*

Regeringen bedömer att detta lagstiftningsärende, såväl lagtekniskt och annars, är av sådan enkel beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse.

### 4 Framställningen

#### 4.1 Bakgrund

Statens haverikommission inrättades den 1 juli 1978 med uppgift att utreda allvarliga civila och militära flygolyckor. Genom ikraftträdandet den 1 juli 1990 av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor utökades Statens haverikommissions uppgifter till att avse undersökningar från säkerhetssynpunkt av allvarliga olyckor och tillbud till sådana olyckor också inom sjöfarten, i spårbunden trafik och i annan verksamhet.

Regeringen har i regleringsbrev bl.a. angett att Statens haverikommission med sin verksamhet främst skall bidra till att uppfylla det transportpolitiska delmålet om en säker trafik, dvs. att ingen skall dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Statens haverikommission skall därtill med sin kompetens inom området också främja säkerheten inom andra samhällssektorer.

Inom flygområdet gäller att olyckor med luftfartyg enligt 2 § 1 a lagen om undersökning av olyckor skall undersökas av Statens haverikommission om någon har avlidit eller blivit allvarligt skadad eller luftfartyget eller egendom som inte transporteras med detta har fått betydande skador. Luftfartyg definieras enligt Luftfartsverkets föreskrift (LFS 2000:50) som en anordning som kan erhålla bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av dess reaktioner mot jordytan. Hit

räknas således traditionella flygplan och helikoptrar samt ultralätta flygplan, hängglidare, flygskärmar och ballonger. Till kategorin luftfartyg räknas också obemannade luftfarkoster. Gällande praxis innebär, mot bakgrund av bestämmelser i 1944 års Chicagokonvention om den civila luftfarten, att allvarlig kroppsskada föreligger om det krävs intagning på sjukhus eller motsvarande och vård under mera än 48 timmar. Till allvarlig skada räknas också brutna armar, ben, fötter m.m. När det gäller skador på luftfartyget anses betydande skador enkelt uttryckt ha uppkommit om vingar, flygkropp eller manöverorgan skadats så att luftfartyget inte är flygdugligt.

Sedan tillkomsten av lagen om undersökning av olyckor har nöjesflygning med hängglidare, flygskärmar m.m. utvecklats explosionsartat. Det samma gäller också flygning med s.k. ultralätta flygplan. Flygning med obemannade luftfarkoster är något som kan förväntas inom en inte alltför avlägsen framtid. Ingentida kategorin kan sägas ingå i transportsystemet.

Flygning med hängglidare och flygskärmar bedrivs inom flygklubbar, men också helt oorganiserat av enskilda personer i egen regi såväl med som utan licens. Flygning med de angivna typerna av luftfartyg måste betecknas som en typiskt sett riskabel verksamhet. Flygning sker också i betydande omfattning utomlands, exempelvis i samband med semestrar. Ibland bortses också från grundläggande flygsäkerhetsaspekter och olyckor eller tillbud händer relativt lätt.

I en hängglidare eller flygskärm sitter eller hänger föraren helt oskyddad under vingen. Det är uppenbart att det vid sådant förhållande lätt uppkommer skador även vid mindre missöden såsom hårda landningar m.m. – ben och fötter fungerar ju som landningsställ. Normalt är de skador som förare och luftfartyg åsamkas vid en olycka dock av jämförelsevis lindrig beskaffenhet – brutna ben, fötter och armar, hjärnskakningar och böjda eller knäckta delar av luftfartyget. I flertalet fall kan omedelbart konstateras att olycksorsaken varit felbedömningar av vindstyrka eller vindriktning m.m. samt felaktigt handhavande av luftfartyget. I de flesta fall finns inga eller mycket begränsade lärdomar i flygsäkerhetshänseende att inhämta.

I proposition 1989/90:104, som ligger till grund för lagen om undersökning av olyckor, anges på s. 34 att bestämmelsen i 2 § 1 a i grunden bygger på bestämmelser i Chicagokonventionen och därför har mindre stränga krav i fråga om olyckans omfattning än vad som är fallet beträffande övriga olyckor.

Ett av syftena med Chicagokonventionen var att skapa regler för internationell luftrafik som innebär att man i en stat skall kunna vara säker på att ett luftfartyg som flyger in över gränsen från en annan fördragslutande stat normalt håller en minimistandard i flygsäkerhetshänseende. För sådana luftfartyg utfärdas s.k. luftvärdighetsbevis. Detta innebär att i princip endast luftfartyg med luftvärdighetsbevis får flyga utanför det land där beviset utfärdats. Luftvärdighetsbevis utfärdas i Sverige av eller på delegation från Luftfartsstyrelsen, före den 1 januari 2005 Luftfartsverket.

Vad som nu nämnts om luftvärdighetsbevis avser inte luftfartyg för vilka ett s.k. flygtillstånd utfärdats. Ett flygtillstånd har endast nationell giltighet.

För experimentflygplan och ultralätta flygplan kan endast nationella flygtillstånd utfärdas. För hängglidare och flygskärmar utfärdas inte heller flygtillstånd, utan flygning med dessa typer av luftfartyg sker ibland med stöd av licenser från respektive förbund. De flygs dock inte sällan, som ovan nämnts, i privat regi helt utan varje form av tillstånd eller licens.

Utöver luftvärdighetsbevis kan tillåtelse till flygning inom en annan stats territorium även medges genom särskilda beslut eller överenskommelser. För experimentklassade amatörbyggda luftfartyg finns också en multilateral överenskommelse inom Europa.

Sammantaget innebär det sagda att experimentflygplan, ultralätta flygplan samt hängglidare och flygskärmar torde falla utanför Chicagokonventionens tillämpningsområde.

Den nuvarande utformningen av 2 § 1 lagen om undersökning av olyckor innebär emellertid att det i Sverige föreligger ett obligatoriskt krav på utredning också i de fall då t.ex. en hängglidflygare – i en i övrigt mindre allvarlig olyckshändelse – brutit ett ben eller en arm eller hängglidaren skadats mer än helt obetydligt. Detsamma gäller olyckor med olika typer av flygskärmar m.m. Givetvis behövs inte några stora utredningsinsatser i sådana fall, men eftersom denna typ av olyckor förekommer i ett betydande antal blir den arbetsinsats som Statens haverikommission tvingas lägga ned på sådana utredningar ändå betungande. Som exempel kan nämnas att av 50 rapporter avseende flyghändelser som avlämnats 2003 avsåg 24 händelser med luftfartyg som saknar luftvärdighetsbevis. För år 2004 var siffrorna 15 av 36 och för de första sju månaderna 2005 var siffrorna 4 av 16. Av 26 inledda undersökningar under tiden januari – juli 2005 avser 11 luftfartyg utan luftvärdighetsbevis.

Statens haverikommissions utredningsresurser är påtagligt begränsade och myndigheten tvingas till hårda prioriteringar rörande vad som bör utredas utöver de utredningar som myndigheten enligt lagen om undersökning av olyckor är skyldig att genomföra. Inte sällan tvingas Statens haverikommission avstå från att utreda i jämförelse mycket allvarligare olyckor och tillbud till sådana inom områden där kravet på utredning inte är lika högt ställda, för att klara de obligatoriska utredningarna av mindre allvarliga olyckor med t.ex. hängglidare och flygskärmar. I och med breddningen av Statens haverikommissions uppdrag till att avse också andra typer av olyckor än flygolyckor har denna obalans efterhand blivit allt tydligare och mera besvärande.

Det förekommer givetvis att en undersökning är påkallad från säkerhetssynpunkt även när det gäller mindre olyckor med t.ex. flygskärmar och hängglidare. Sådana olyckor skall självfallet utredas även fortsättningsvis. När det gäller händelser med tyngre luftfartyg – med en totalvikt över 2 250 kg – bör Statens haverikommissions utredningsskyldighet kvarstå oförändrad även fortsättningsvis.

Enligt 4 § lagen om undersökning av olyckor skall undersökning avse händelser som inträffat inom riket, dvs. inom Sveriges landområde eller sjöterritorium eller i luftrummet över landområdet och sjöterritoriet. Enligt paragrafens andra stycke skall undersökning ske också när en händelse har inträffat utanför svenskt territorium, såvida annat inte följer av en internationell överenskommelse som har biträtts av Sverige. För



den civila luftfarten har en sådan internationell överenskommelse biträtts av Sverige genom tillträdet till Chicagokonventionen. Enligt bilaga 13 till konventionen har ansvaret för utredning av en olycka lagts på den stat där olyckan inträffat.

Eftersom Chicagokonventionen inte äger giltighet för andra luftfartyg än sådana för vilka luftvärdighetsbevis utfärdats, torde det inte finnas någon internationell överenskommelse enligt vilken utredningsansvaret åligger den stat där en olycka inträffat med ett luftfartyg tillhörande någon av kategorierna experimentflygplan, ultralätta flygplan, hängglidare eller flygskärmar. Detta torde i sin tur innebära att olyckor och tillbud utomlands med svenska luftfartyg av de angivna kategorierna enligt 4 § andra stycket lagen om undersökning av olyckor i princip alltid skall utredas av Statens haverikommission.

Olyckor med hängglidare och flygskärmar utreds enligt Statens haverikommissions erfarenhet i mycket begränsad omfattning av andra staters haveriutredande myndigheter. Detsamma torde gälla i varje fall i viss utsträckning också för de övriga kategorierna av luftfartyg som saknar luftvärdighetsbevis, dvs. experimentflygplan och ultralätta flygplan i de fall tillåtelse att flyga in i ett annat land meddelats för den sistnämnda kategorin. Endast en bråkdel av utomlands inträffade olyckor med luftfartyg utan luftvärdighetsbevis kommer överhuvudtaget till Statens haverikommissions kännedom – det är i princip fråga om rena tillfälligheter när så sker. Regelmässigt har det också förflutit lång tid innan en eventuell anmälan inkommer och utredning kan påbörjas. Oftast får Statens haverikommission nöja sig med att höra föraren av det aktuella luftfartyget när vederbörande återvänt till Sverige. Att genomföra en teknisk undersökning av vrak, höra vittnen m.m. och ta del av eventuella polisutredningar eller liknande i den stat där olyckan inträffat är i princip uteslutet utan stöd av en internationell överenskommelse där sådana frågor regleras.

Enligt Statens haverikommissions uppfattning står de lärdomar i flygsäkerhetshänseende som kan inhämtas genom utredningar av händelser utomlands med luftfartyg som inte omfattas av Chicagokonventionen inte i rimligt proportion till de resurser som Statens haverikommission måste avsätta för genomförandet av dem.

## 4.2 Statens haverikommissions förslag

Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår Statens haverikommission att den nuvarande skyldigheten att utreda luftfartsolyckor och tillbud till sådana olyckor inskränks till att avse luftfartyg för vilka luftvärdighetsbevis har utfärdats eller som har en totalvikt överstigande 2 250 kg.

När det gäller olyckor och tillbud rörande luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg och som inte skall ha luftvärdighetsbevis föreslås att dessa skall utredas endast i de fall en undersökning är av betydelse från säkerhetssynpunkt.

Tekniskt sker ändringarna genom ett tillägg till 2 § tredje stycket lagen om undersökning av olyckor.

De föreslagna ändringarna innebär att Statens haverikommissions resurser på flygområdet i högre grad kan fokuseras på allvarigare

olyckor och incidenter och på flygverksamhet som ingår i transport-systemet.

Genom den föreslagna förändringen möjliggörs för Statens haverikommission att *dels* koncentrera resurserna och genomföra mera djupgående undersökningar i de fall som är av betydelse från säkerhetssynpunkt, *dels* underlåta att lägga resurser på utredningar där man genast ser att orsakerna till en olycka eller ett tillbud står att finna i felbedömningar av väder och vind eller uppenbara felaktigheter i handhavandet av luftfartyget. Därmed torde utredningskapacitet också kunna styras över till mera angelägna utredningar på andra områden.

Den nuvarande skyldigheten i 4 § andra stycket lagen om undersökning av olyckor att utreda händelser utomlands föreslås, i den del som avser händelser med luftfartyg, inskränkt till att avse endast händelser rörande luftfartyg för vilka luftvärdighetsbevis utfärdats eller som har en totalvikt överstigande 2 250 kg. Tillämpningsområdet för lagen om undersökning av olyckor skulle på detta sätt bringas i bättre överensstämmelse med vad som i detta hänseende gäller under Chicagokonventionen.

Samtidigt bör skyldigheten för Statens haverikommission att utreda allvarliga olyckor och tillbud som inträffat utomlands kvarstå i de fall det antingen rör tyngre luftfartyg eller – oberoende av luftfartygets totalvikt – det finns synnerliga skäl från flygsäkerhetssynpunkt att händelsen utreds.

Eftersom en undersökning utomlands *dels* är mycket svår att genomföra, *dels* drar stora resurser, *dels* sannolikt ger ett begränsat resultat, bör en sådan undersökning inte komma i fråga annat än om det av flygsäkerhetsskäl framstår som utomordentligt viktigt och mer eller mindre stötande om händelsen inte skulle utredas. En förutsättning bör därför i båda fallen vara att staten inom vars territorium händelsen inträffade beslutat att inte undersöka händelsen.

Lagtekniskt sker förändringen genom ett tillägg till 4 § andra stycket lagen om undersökning av olyckor.

## 5 Överväganden och förslag

### 5.1 Olyckor och tillbud i Sverige

**Regeringens förslag:** Olyckor och tillbud som rör luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg och som inte skall ha luftvärdighetsbevis (flygskärmar, hängglidare och liknande mindre luftfartyg) skall bara utredas enligt lagen om undersökning av olyckor när det kan förväntas att man kan dra viktiga lärdomar för framtiden ur säkerhetssynpunkt.

**Haverikommissionens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Försvarsmakten* välkomnar ett mer rationellt nyttjande av Statens haverikommissionens utredningsresurser. *Dåvarande Luftfartsinspektionen vid Luftfartsverket* finner den föreslagna lag-

ändringen påkallad. Man framhåller dock att orden ”saknar luftvärdighetsbevis” i förslaget kan tolkas så att även luftfartyg som skall ha men inte vid olyckstillfället hade luftvärdighetsbevis kan undantas från undersökning. För att undvika denna tolkningsmöjlighet föreslår man att orden ”inte skall ha luftvärdighetsbevis” används i stället. *Kungliga Svenska Aeroklubben, KSAK*, tillstyrker förslaget, och anser att förslaget borde göras ännu mer flexibelt så att även olyckor och tillbud med uppenbar orsak och av enkel natur med tyngre luftfartyg kan utredas av annan organisation än Statens haverikommission. *Svenska Flygsportförbundet* instämmer i intentionerna i förslaget, och föreslår att problemet löses genom en omdefinition av flygskärmar, hängglidare och liknande från ”luftfartyg” till ”anordning”.

**Skälen för regeringens förslag:** Statens haverikommission har som huvuduppgift att utreda olyckor och tillbud på framför allt transportområdet. Utredningarna som Haverikommissionen genomför skall inte primärt leda fram till att slå fast frågor om straffrättslig skuld. Det gäller i stället att finna brister i föreskrifter och tillsyn, svagheter i samspelet människa, teknik och organisation, brister i konstruktioner och sätt att manövrera det aktuella fordonet m.m. När det är påkallat lämnar man rekommendationer om ändrade tillverkningsmetoder, rutiner och liknande så att nya olyckor och tillbud kan undvikas.

Det synes råda samsyn inom flygbranschen att olyckor och tillbud med flygskärmar, hängglidare och liknande mindre luftfartyg oftast beror på enkla och återkommande orsaker. Det är mycket sällan som en utredning av en olycka med en flygskärm, hängglidare eller liknande mindre luftfartyg leder fram till en säkerhetsmässig rekommendation. Sådana utredningar tar i de flesta fallen bara resurser i anspråk utan att ge något mer värde tillbaka till flygbranschen. Regeringen ställer sig därför bakom det förslag till justering av lagen om undersökning av olyckor som Statens haverikommission presenterat.

Särskilda utredningar av nu aktuella olyckor och tillbud från Statens haverikommissions sida skall bara komma i fråga när en undersökning kan vara av betydelse från säkerhetssynpunkt. Företrädare för Statens haverikommission har framhållit att det alltid förekommer underhandskontakter med Haverikommissionen när en olycka eller tillbud inträffat och innan en formell utredning har påbörjats. Redan vid dessa underhandskontakter får haveriutredarna en god bild av vad som förekommit. Det är därför inte svårt för Haverikommissionen att hitta de fall där en undersökning kan vara av betydelse från säkerhetssynpunkt.

Regeringen beaktar vad dåvarande Luftfartsinspektionen framfört om en tydligare formulering av lagtexten.

Även om också utredningar av vissa slag av olyckor och tillbud där luftfartyg med en totalvikt överstigande 2 250 kg är inblandade kan vara i detta sammanhang enkla och kanske inte leda till någon ny säkerhetsrekommendation är regeringen i dag inte beredd att, som KSAK föreslagit, gå längre än vad Statens haverikommission föreslagit.

Den alternativa lösning på problemet som Flygsportförbundet förespråkat har övervägts, men regeringen finner att det nu presenterade lagförslaget är ett lämpligare alternativ.

**Regeringens förslag:** När en olycka eller ett tillbud rör ett svenskt luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg och som inte skall ha luftvärdighetsbevis (flygskärmar, hängglidare och liknande mindre luftfartyg) och händelsen ägt rum i utlandet skall en utredning endast utföras med stöd av lagen om undersökning av olyckor om det är av synnerlig vikt.

**Haverikommissionens förslag:** Överensstämmer i stort med regeringens.

**Remissinstanserna:** De remissinstanser som yttrat sig tillstyrker förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Som framgår av Statens haverikommissionens framställning finns det många tunga skäl för att lyfta bort det obligatoriska kravet på undersökningar med stöd av lagen om undersökning av olyckor där flygskärmar, hängglidare och liknande mindre luftfartyg är inblandade och som skett utomlands.

I sammanhanget skall särskilt understrykas att det framgår av bilaga 13 till Chicagokonventionen att alla större olyckor och tillbud där luftfartyg är inblandade skall utredas av den stat där olyckan eller tillbudet inträffade. Även de internationella vattnen är indelade i områden som faller under olika staters ansvar ur ett lufrättsligt perspektiv. Nästan alla jordens stater är anslutna till Chicagokonventionen. Det finns därför ingen större risk för att allvarliga flyghändelser inte blir utredda. Därför bör också det lagförslag som Statens haverikommission presenterat kunna förenklas något genom att de avslutande orden ”eller en undersökning annars inte skulle komma till stånd” utmönstras i lagförslaget.

### 5.3 Ikraftträdande

**Regeringens förslag:** Lagändringarna skall träda i kraft den 1 april 2006. De skall få tillämpas på händelser som inträffat dessförinnan.

**Haverikommissionens förslag:** Innehåller inget förslag om tidpunkt för ikraftträdandet.

**Remissinstanserna** har inte yttrat sig i denna del.

**Skälen för regeringens förslag:** Lagen bör träda i kraft relativt snart efter det att riksdagen haft möjlighet att ta ställning till denna proposition. Regeringen bedömer den 1 april 2006 som en lämplig tidpunkt. De flesta händelser med de typer av luftfartyg som nu är aktuella sker i Sverige under den varma delen av året, och då är det lämpligt med ett ikraftträdande innan nästa ”säsong” börjar. Statens haverikommission bör också kunna avsluta påbörjade ärenden som berörs av detta förslag utan vidare åtgärder. Därför föreslår regeringen att den nya lydelsen får tillämpas på händelser som ägt rum före ikraftträdandet. Någon skyldighet att avsluta dessa ärenden föreslås dock inte, utan det får bedömas från fall till fall av Statens haverikommission.

Förslaget får inga konsekvenser för statsbudgeten, eftersom det bara innebär att Statens haverikommission kan göra omfördelningar av sina befintliga resurser.

Förslaget bör medföra att andra utredningar kan bli fylligare och bättre då frigjorda resurser kan läggas där de kan göra bättre nytta.

Inga andra konsekvenser som brukar redovisas i detta sammanhang torde uppkomma.

## 6 Författningskommentar

### 2 §

*Sista stycket* av bestämmelsen kompletteras, så att olyckor och tillbud som rör luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg och som inte kräver luftvärdighetsbevis för att framföras, inte behöver utredas om en sådan undersökning inte har betydelse från säkerhetssynpunkt.

### 4 §

I *andra stycket* införs en bestämmelse om att undersökningar av olyckor och tillbud som inträffar utomlands och som rör luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg och som inte kräver luftvärdighetsbevis för att framföras, bara skall undersökas av svensk myndighet om det är av synnerlig vikt från säkerhetssynpunkt och en motsvarande undersökning inte görs i den stat där händelsen inträffade.

## Förslag till ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1990:712) om undersökning av olyckor att 2 och 4 §§ skall ha följande lydelse

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**2 §**

Olyckor skall undersökas enligt denna lag, om de är av sådan allvarlig art som anges i det följande, nämligen

1. *luftfartsolyckor*: Olyckor vid användningen av luftfartyg som har medfört att

- a) någon har avlidit eller blivit allvarligt skadad,
- b) luftfartyget eller egendom som inte transporteras med luftfartyget har fått betydande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller
- c) luftfartyget är oåtkomligt eller har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas,

2. *sjöolyckor*: Olyckor vid användningen av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg som har medfört att

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade,
- b) fartyget eller egendom som inte transporteras med fartyget har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller
- c) fartyget har försvunnit eller har övergetts i sjön,

3. *järnvägsolyckor*: Olyckor vid järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift som har medfört att

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller
- b) spårfordon, spåranläggningar eller egendom som inte transporteras med spårfordonet har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön,

4. *andra allvarliga olyckor*: Andra olyckor än som avses i 1–3, om de har medfört att

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller
- b) omfattande skador har uppkommit på egendom eller i miljön.

Tillbud till olyckor som avses i första stycket skall undersökas enligt denna lag, om tillbudet inneburit allvarlig fara för att en olycka skulle inträffa eller om tillbudet tyder på ett väsentligt fel hos luftfartyget, fartyget, spårfordonet eller spåranläggningen eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Olyckor som avses i första stycket 4 och tillbud till sådana olyckor skall undersökas endast om en undersökning är av betydelse från säkerhetssynpunkt.

Olyckor som avses i första stycket 1 och som rör luftfartyg med en totalvikt av högst 2250 kg, vilka saknar luftvärdighetsbevis eller för vilka endast flygtillstånd utfärdats, och olyckor som avses i

första stycket 4 *samt* tillbud till sådana olyckor skall undersökas endast om en undersökning är av betydelse från säkerhetssynpunkt.

Prop. 2005/06:12  
Bilaga

#### 4 §

Undersökning enligt denna lag skall göras i fråga om händelser som har inträffat i Sverige. Om en sådan händelse berör ett utländskt fartyg, får undersökning enligt denna lag dock göras endast om det finns särskilda skäl och fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium.

Undersökning enligt denna lag av en händelse som berör ett svenskt fartyg eller luftfartyg skall göras även när händelsen har inträffat utomlands, om annat inte följer av en internationell överenskommelse som har biträtts av Sverige.

Undersökning enligt denna lag av en händelse som berör ett svenskt fartyg eller luftfartyg skall göras även när händelsen har inträffat utomlands, om annat inte följer av en internationell överenskommelse som har biträtts av Sverige. *Om händelsen berör ett luftfartyg med en totalvikt understigande 2250 kg som saknar luftvärdighetsbevis, skall en undersökning göras endast om det är av synnerlig betydelse från säkerhetssynpunkt och en undersökning inte görs av den stat inom vars territorium händelsen inträffade eller en undersökning annars inte skulle komma till stånd.*

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 september 2005.

Närvarande: Statsministern Persson, statsråden Ringholm, Freivalds, Sahlin, Pagrotsky, Östros, Messing, Y. Johansson, Bodström, Nykvist, Andnor, Nuder, M. Johansson, Hallengren, Björklund, Holmberg, Österberg, Orback, Baylan

Föredragande: statsrådet Ulrica Messing

---

Regeringen beslutar proposition 2005/06:12 Haveriutredningen vid mindre allvarliga luftfartsolyckor.