

Promemoria

Effektiva sanktioner inom luftfarten

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås ändringar i luftfartslagen (2010:500) och luftfartsförordningen (2010:770). Ändringarna innebär följande.

Straffbestämmelserna ska omfatta även överträdelse av bestämmelser i EU-förordningar och omfatta obemannade luftfartygssystem, inklusive hanteringen av obemannade luftfartyg och operatörer och fjärrpiloter av obemannade luftfartyg. I fråga om vårdslöshet i lufttrafik ska även vårdslöshet som inte är grov kunna ligga till grund för ansvar och det förtydligas när ett brott ska bedömas som grovt. Bestämmelsen om vårdslöshet i lufttrafik utvidgas så att den även omfattar de som agerar som observatörer vid en flygning i ett obemannat luftfartygssystem. I fråga om flygfylleri föreslås att det i bestämmelsen anges vilka som kan dömas till ansvar och att alla som i anslutning till en flygning utför åtgärder av väsentlig betydelse för flygsäkerheten i tjänsten – även de som tjänstgör utanför ett luftfartyg – ska kunna dömas till ansvar. Ansvaret ska omfatta även dem som agerar som observatörer vid flygning med ett obemannat luftfartygssystem.

Den som av oaktsamhet bryter mot straffsanktionerade bestämmelser i Transportstyrelsens föreskrifter eller beslut ska kunna dömas till ansvar.

Transportstyrelsen ska få en allmän rätt att utfärda förelägganden för att säkerställa att luftfartslagen, luftfartsförordningen, Transportstyrelsens föreskrifter och tillämpliga EU-rättsakter följs. Bestämmelserna om vite samlas i luftfartslagen.

Transportstyrelsen ska få besluta om att erkända utländska flygcertifikat inte ska gälla vid luftfart i Sverige.

Regeringen ska få delegera till en myndighet att meddela föreskrifter om vem som ska ha en skyldighet att rapportera händelser.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2025.

Innehållsförteckning

1	Författningsförslag.....	4
1.1	Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500).....	4
1.2	Förslag till lag om ändring i miljöbalken	27
1.3	Förslag till förordning om ändring i luftfartsförordningen (2010:770).....	28
2	Hur regleras luftfarten i Sverige i dag?	43
2.1	En kort introduktion	43
2.2	Regelverk inom luftfartsområdet.....	44
2.3	Nuvarande systematik i luftfartslagen och luftfartsförordningen	46
3	Nykriminalisering	47
3.1	Krav för kriminalisering.....	47
3.2	Legalitetsprincipen	48
3.3	Utvidgade och utökade sanktioner behövs	49
4	Sanktionsbestämmelser och EU-rätt	51
4.1	EU-förordningarnas förhållande till och påverkan på de nationella sanktionsbestämmelserna.....	51
4.2	Sanktionskrav i EU-förordningar	53
4.3	Val av lagstiftningsteknik.....	53
5	Obemannade luftfartyg	55
6	Luftfartslagen kompletterar EU-förordningar på den civila luftfartens område	58
7	EU-rätten och straffbestämmelserna i luftfartslagen och luftfartsförordningen	59
7.1	Straffbestämmelserna behöver ändras	59
7.2	Straffbestämmelserna i luftfartslagen ska omfatta även EU-rätt	61
7.3	Straffbestämmelserna i luftfartsförordningen ska omfatta alla Transportstyrelsens föreskrifter	69
7.4	Överträdelser av bestämmelser som sker av oaktsamhet, som inte är ringa, ska vara straffbara.....	76
7.5	En straffbestämmelse om överträdelse av bestämmelser i EU-förordningar ska införas.....	78
7.6	Nya EU-bestämmelser för obemannade luftfartyg behöver i ett fall särskilt straffsanktioneras.....	86
8	Sanktionsbestämmelser för luftfarten behöver i vissa andra avseenden anpassas till nuvarande förhållanden.....	87
8.1	Varför behöver åtgärder vidtas?	87
8.2	All vårdslöshet inom luftfarten som inte är ringa ska beivras	88
8.3	Fler personer som under berusning utför en uppgift utanför ett luftfartyg ska kunna dömas för flygfylleri	94
8.4	Föreläggande och vite ska kunna beslutas vid överträdelser av både svensk rätt och EU-rätt.....	101

9	Övriga ändringsbehov i luftfartslagen och luftfartsförordningen	109
9.1	Utländska certifikat	109
9.2	Händelserapportering	112
9.3	Regeringen ska kunna besluta om förbud mot luftfart inom hela landet	115
9.4	Luftfartyg av särskild beskaffenhet	115
9.5	Ändringar till följd av EU-rätt och redaktionella ändringar.....	118
10	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	119
11	Konsekvenser	120
12	Författningskommentar	123
12.1	Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)	123
12.2	Förslaget till lag om ändring i miljöbalken.....	157

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)

Härigenom föreskrivs i fråga om luftfartslagen (2010:500)¹

dels att 1 och 12 kap. och 13 kap. 13 § ska upphöra att gälla,

dels att rubriken närmast före 13 kap. 13 § ska utgå,

dels att 2 kap. 11–13 §§, 4 kap. 10, 16 och 25–27 §§, 6 kap. 8 och 9 §§, 8 kap. 2 §, 10 kap. 9 §, 13 kap. 1, 2, 4, 6, 8 och 11 §§, 14 kap. 2, 6 och 10 §§ och rubriken närmast före 4 kap. 26 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya kapitel, 1 och 12 kap., och tio nya paragrafer, 4 kap. 25 a och 26 a §§, 6 kap. 8 a och 10 a §§, 8 kap. 2 a §, 13 kap. 2 a, 4 a och 6 a §§ och 14 kap. 2 a och 6 a §§, av följande lydelse.

Föreslagen lydelse

1 kap. Lagen och dess tillämpning samt övergripande bestämmelser om luftfart

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om luftfart. För militär luftfart och annan luftfart för statsändamål gäller lagen endast i den utsträckning som följer av 14 kap.

Luftfart inom svenskt område

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

EU-förordningar om civil luftfart

3 § Lagen kompletterar EU-förordningar med gemensamma bestämmelser på den civila luftfartens område. Regeringen meddelar föreskrifter om vilka EU-förordningar det är.

4 § När det i denna lag hänvisas till länder inom Europeiska unionen gäller hänvisningen 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, om inte annat särskilt föreskrivs.

¹ Senaste lydelse av

12 kap. 1 § 2011:868

12 kap. 3 a § 2022:1121

12 kap. 3 b § 2022:1121

12 kap. 3 c § 2022:1121

12 kap. 3 d § 2022:1121

12 kap. 3 e § 2022:1121

12 kap. 3 f § 2022:1121

12 kap. 3 g § 2022:1121

12 kap. 5 § 2018:838

12 kap. 7 § 2010:896.

Civilrättsliga bestämmelser om lufttransporter

5 § I lagen (2010:510) om lufttransporter finns bestämmelser av civilrättsligt slag om villkoren vid olika former av lufttransporter.

Registreringskrav på luftfartyg som används 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.

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att luftfart trots 6 § får äga rum med luftfartyg som inte är registrerat och om de villkor som i så fall ska gälla. Sådana föreskrifter och beslut får endast avse luftfart där det finns särskilda skäl att avvika från registreringskravet.

Miljörestriktioner mot luftfart inom svenskt område

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

Överljudsfart inom svenskt område

9 § Luftfartyg får inte framföras med överljudsfart inom svenskt område.

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om undantag från förbudet mot överljudsfart och om de villkor som i så fall ska gälla. Sådana föreskrifter och beslut får endast avse luftfart där det finns synnerliga skäl att tillåta överljudsfart.

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

Restriktionsområden för luftfart

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av landet (restriktionsområde).

Sådana föreskrifter och beslut får endast avse restriktioner som behövs av militära skäl eller av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, flygsäkerhet, friluftsliv, natur- eller miljövård eller för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning.

13 § Föreskrifter eller beslut enligt 12 § 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.

14 § Regeringen får meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om tillfälliga inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela landet.

Sådana föreskrifter och beslut får endast avse inskränkningar eller förbud som behövs på grund av utomordentliga förhållanden eller i övrigt krävs av hänsyn till allmän säkerhet.

Luftfart utanför svenskt område

15 § Vid luftfart utanför svenskt område ska, i den mån det är förenligt med den främmande lag som är tillämplig,

1. denna lag och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen gälla svenska luftfartyg, om inte annat följer av denna lag, och

2. följande bestämmelser gälla utländska luftfartyg som används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd:

a) 3–5 kap. och 8 kap. 1 och 4–6 §§ och föreskrifter som meddelats med stöd av de bestämmelserna,

b) 12 kap. 1–3 och 5–8 §§ när det gäller tillsyn över att bestämmelser som anges i a följs, och

c) 13 kap. 1–3 §§, 4 § första stycket 6, 8–10, 4 a §, 5 §, 6 § första stycket 2 och 7 och 9 §§.

Luftfartyg av särskild beskaffenhet

16 § 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 eller i ett enskilt fall besluta om undantag från de krav som ställs i 6 § och 2–8 kap. och meddela de ytterligare föreskrifter som behövs.

Sådana föreskrifter och beslut 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.

17 § Särskilda föreskrifter gäller för föremål som är inrättade för rörelse i luften men som inte är att anse som luftfartyg.

Luftfartyg registrerade hos en internationell organisation

18 § 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

19 § 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.

Allmänt bemyndigande

20 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, utöver det som följer av andra bestämmelser i denna lag, meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som behandlas i lagen och som behövs till skydd för trafik, liv, personlig säkerhet eller hälsa.

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

Krig eller krigsfara

21 § När Sverige är i krig eller krigsfara, eller det råder sådana utomordentliga förhållanden som beror på krig eller krigsfara som Sverige har befunnit sig i får regeringen, i den utsträckning det behövs på grund av rådande förhållanden,

1. meddela de föreskrifter eller i enskilda fall besluta om de undantag från denna lag och andra författningar om luftfarten som behövs, och

2. meddela de ytterligare föreskrifter om luftfarten som behövs.

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.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

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).

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

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.

Om ett luftfartyg används enligt föreskrifter eller beslut meddelade med stöd av 1 kap. 7 §, gäller de villkor som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

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.

Om ett luftfartyg används enligt föreskrifter eller beslut meddelade med stöd av 1 kap. 7 §, gäller de villkor som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

4 kap.

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.
4. krav på särskild behörighet för att en certifikatinnehavare ska få fullgöra vissa uppgifter vid luftfart om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten,
 5. krav i fråga om hälsotillstånd samt fysiska och psykiska förhållanden för att ett medicinskt intyg ska få utfärdas, godkännas eller erkännas, *och*
6. förordnande av läkare för att utfärda medicinska intyg och krav som ska vara uppfyllda för ett sådant förordnande.

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,
1. om innehavaren har gjort sig skyldig till brott *som avses i* 13 kap. 2 eller 3 §,

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

4. om innehavaren i annat fall *än som avses i 1–3* 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,

8. om innehavaren 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,

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, *eller*

10. om innehavaren själv begär det.

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 prövar frågor om certifikat får *besluta*

1. att den som innehar ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska lämna ett intyg om sin fysiska och psykiska lämplighet att inneha tillståndet eller certifikatet, och

2. att en certifikatinnehavare ska genomgå de undersökningar och prov som behövs (certifikatkontroll), om det kan antas att innehavaren inte på ett betryggande sätt kan utföra de uppgifter som certifikatet avser.

Den myndighet som avses i första stycket får även förelägga den som

innehär ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat att lämna ett intyg om sin fysiska och psykiska lämplighet som innehavare av elevtillstånd respektive flygcertifikat.

25 a §

En certifikatinnehavare ska anmäla omständigheter som kan antas ha betydelse för behörigheten till den myndighet som prövar frågor om certifikat.

Godkännande av utländska flygcertifikat

Utländska flygcertifikat

26 §

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

Ett utländskt flygcertifikat får godkännas i Sverige endast för den tid då certifikatet är giltigt.

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

- Det som sägs om*
- 1. återkallelse och begränsning av certifikat i 16–18 och 20 §§ ska också gälla återkallelse och begränsning av ett godkännande,*
 - 2. varning och erinran i 19 § ska också gälla innehavare av ett godkänt utländskt flygcertifikat,*
 - 3. omhändertagande i 21 § ska också gälla godkända utländska flygcertifikat,*
 - 4. spärrtid för utfärdande av certifikat i 22 § ska också gälla för beslut att godkänna ett utländskt flygcertifikat,*
 - 5. beslut om ytterligare ingripande i 23 § ska också gälla ingripande i fråga om godkända utländska flygcertifikat,*
 - 6. prövning och utfärdande av nytt certifikat efter återkallelse i 24 § ska också gälla prövning och beslut om nytt godkännande efter att ett godkännande har återkallats, och*
 - 7. certifikatkontroll i 25 § ska också gälla innehavare av ett godkänt utländskt certifikat.*

26 a §

Om det i fråga om någon som har ett erkänt utländskt flygcertifikat finns en omständighet som enligt 16 § medför att ett flygcertifikat ska återkallas, får det beslutas att det erkända utländska flygcertifikatet inte ska gälla för luftfart i Sverige. För ett sådant beslut ska det som sägs i 17 och 18 §§ om återkallelse och begränsning av ett certifikat tillämpas på motsvarande sätt.

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.

Transportstyrelsen prövar, med de undantag som anges i 28 §, frågor om elevtillstånd, flygcertifikat, medicinska intyg, godkännande av utländska flygcertifikat och erkända utländska flygcertifikats giltighet för luftfart i Sverige.

Om ett medicinskt intyg har utfärdats eller förlängts av en sådan förordnad läkare som avses i 10 § 6, får Transportstyrelsen inom en tid av sextio dagar från dagen för utfärdandet eller förlängningen ompröva om den enskilde uppfyller föreskrivna medicinska krav.

6 kap.

8 §

En flygplats får inte tas i bruk innan den har godkänts från flygsäkerhetssynpunkt och meddelats ett drifttillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer. Detsamma gäller om en flygplats byggts om, såvida inte ombyggnaden är av

En flygplats, eller en flygplats som har byggts om, får inte tas i bruk innan den har godkänts från flygsäkerhetssynpunkt och fått ett drifttillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer.

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.

Ett drifttillstånd ska ges för viss tid. Tillståndet ska ges till den som driver flygplatsen och ska innehålla de villkor som ska gälla.

Trots första stycket får en ombyggd flygplats tas i bruk om ombyggnaden är av mindre betydelse för flygplatsens användning.

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.

8 a §

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.

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

Den myndighet som har gett ett drifttillstånd enligt 8 § ska

1. återkalla tillståndet, om de föreskrifter eller villkor som avses i 8 och 8 a §§ åsidosätts i väsentlig grad eller om flygplatsen annars inte uppfyller de krav som gäller för flygplatser, eller

2. begränsa tillståndet till att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar,

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.

om det finns förutsättningar för återkallelse men en begränsning är tillräcklig för att upprätthålla flygsäkerheten.

Om det i ett ärende om återkallelse finns sannolika skäl att anta att tillståndet slutligt kommer att bli återkallat, ska myndigheten besluta att återkalla tillståndet tills vidare i väntan på myndighetens slutliga beslut i ärendet.

Om det i ett ärende om begränsning finns sannolika skäl att anta att tillståndet slutligt kommer att begränsas, får myndigheten besluta att begränsa tillståndet tills vidare i väntan på myndighetens slutliga beslut i ärendet.

10 a §

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 ett drifttillstånd innan den tas i bruk.

8 kap.

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.

Ett luftfartyg, som utan föreskrivet tillstånd kommer in i ett sådant område som avses i 1 kap. 12 och 14 §§, 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.

2 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om skyldighet att landa.

10 kap.

9 §²

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 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.

Föreslagen lydelse

12 kap. Tillsyn, marknadskontroll och överklagande

Tillsyn

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över

1. att 1–8, 10 och 11 kap., EU-förordningar om luftfart som lagen kompletterar och föreskrifter och beslut som meddelats i anslutning till de angivna kapitlen och EU-förordningarna följs, och

2. att den som har skyldigheter enligt artiklarna 5–11 i 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 följer dessa bestämmelser.

Tillsynen omfattar inte domstolar.

2 § Tillsynsåtgärder får göras i form av stickprov.

3 § Regeringen får meddela föreskrifter om att tillsynsmyndigheten får anlita någon annan vid tillsynen.

4 § 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.

5 § I den utsträckning det behövs för tillsynen ska tillsynsmyndigheten eller den som myndigheten anlitar för tillsynen ges omedelbart tillträde till luftfartyg, flygplatser, anläggningar, lokaler och andra objekt. Denna rätt omfattar inte bostäder.

6 § Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får ingå avtal med annat land om att tillsynen över svenska luftfartyg samt tillsynen i övrigt över luftvärdigheten och luftfartygsunderhållet ska utövas av det andra landet.

7 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att lagen, de EU-förordningar som lagen kompletterar och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen och EU-förordningarna ska följas.

Första stycket gäller inte förelägganden inom ramen för marknads kontroll eller sådana förelägganden i mål om tillstånd eller certifikat som avses i 4 kap. 29 §.

8 § Ett föreläggande enligt 7 § får förenas med vite.

Myndigheten får dock inte förelägga någon vid vite att medverka i en utredning som kan leda till straff eller sanktionsavgift för den som föreläggandet riktar sig mot.

Marknadskontroll

9 § Bestämmelser om marknadskontroll finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 av den 20 juni 2019 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011.

Den myndighet som regeringen bestämmer är marknadskontrollmyndighet.

10 § Vid marknadskontroll enligt förordning (EU) 2019/1020 har marknadskontrollmyndigheten befogenhet

1. att enligt artikel 14.4 a–14.4 c kräva att ekonomiska aktörer ska tillhandahålla handlingar, specifikationer, data eller uppgifter,

2. att enligt artikel 14.4 d utföra oanmälda inspektioner på plats och fysiska kontroller av produkter,

3. att enligt artikel 14.4 e få tillträde till lokaler, mark eller transportmedel,

4. att enligt artikel 14.4 f inleda undersökningar på eget initiativ,

5. att enligt artikel 14.4 g kräva att ekonomiska aktörer ska vidta lämpliga åtgärder för att få en bristande överensstämmelse att upphöra eller att eliminera en risk,

6. att enligt artikel 14.4 h själv vidta åtgärder,
7. att enligt artikel 14.4 j införskaffa, inspektera och demontera varuprover, och

8. att enligt artikel 14.4 k kräva att innehåll på ett onlinegränssnitt ska avlägsnas, att en varning ska visas eller att åtkomsten ska begränsas.

Marknadskontrollmyndigheten får införskaffa ett varuprov under dold identitet enligt artikel 14.4 j i förordning (EU) 2019/1020 endast om det är nödvändigt för att syftet med kontrollen ska uppnås. Myndigheten ska underrätta den ekonomiska aktören om att införskaffandet har skett under dold identitet, så snart det går utan att syftet med åtgärden går förlorat.

Befogenheten enligt första stycket 8 gäller inte i fråga om databaser som omfattas av tryckfrihetsförordningens eller yttrandefrihetsgrundlagens skydd.

När ändrade förhållanden ger anledning till det, ska marknadskontrollmyndigheten besluta att en sådan skyldighet som avses i första stycket 8 inte längre ska gälla.

11 § Marknadskontrollmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att förordning (EU) 2019/1020 ska följas.

12 § Ett beslut om föreläggande enligt 10 eller 11 § får förenas med vite.

13 § Marknadskontrollmyndigheten får, när den fattar beslut enligt 10 eller 11 §, bestämma att beslutet ska gälla omedelbart.

14 § Polismyndigheten ska på begäran av marknadskontrollmyndigheten lämna den hjälp som behövs för att marknadskontrollmyndigheten ska kunna vidta åtgärder enligt 10 §.

Hjälp enligt första stycket får begäras endast om

1. det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att en polismans särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) behöver tillgripas, eller

2. det annars finns synnerliga skäl.

15 § Den som har tagit befattning med ett ärende som gäller marknadskontroll enligt denna lag får inte obehörigen röja eller utnyttja vad denne har fått veta om någons affärs- eller driftförhållanden.

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

Överklagande

16 § Ett beslut enligt denna lag, enligt de EU-förordningar som lagen kompletterar eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen eller EU-förordningarna gäller omedelbart, om inte annat anges i beslutet.

17 § En förvaltningsmyndighets beslut enligt denna lag, enligt de EU-förordningar som lagen kompletterar eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen eller EU-förordningarna får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat följer av 18–21 §§.

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

18 § En förvaltningsmyndighets beslut i frågor som rör trafikillstånd får överklagas till regeringen.

19 § Ett beslut enligt 4 kap. 19 § andra stycket om erinran, enligt 4 kap. 21 § om omhändertagande av flygcertifikat eller enligt 4 kap. 25 § om certifikatkontroll eller ett föreläggande om certifikatkontroll får inte överklagas.

20 § Ett beslut enligt 4 kap. 25 § om certifikatkontroll eller ett föreläggande om certifikatkontroll får prövas av allmän förvaltningsdomstol endast i samband med prövning av frågan om återkallelse på grund av att beslutet eller föreläggandet inte har följts.

21 § Ett föreläggande enligt 4 kap. 29 § får överklagas endast i samband med ett överklagande av det beslut genom vilket målet avgörs.

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 kap.

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.

*För vårdslöshet i flygtrafik döms till böter eller fängelse i högst sex månader *den* som uppsåtligen eller av oaktsamhet manövrerar ett luftfartyg *eller utför en uppgift som observatör vid flygning med ett obemannat luftfartygssystem* på ett sådant sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara.*

Om brottet är grovt, döms för grov vårdslöshet i flygtrafik till fängelse i högst två år. Vid bedömningen av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om gärningen innefattat ett medvetet risktagande av allvarligt slag eller om gärningspersonen visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom.

Den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten efter att ha intagit alkohol 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 döms till böter eller fängelse i högst sex månader den som alkohol- eller drogpåverkad

1. manövrerar ett luftfartyg,
2. ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten,
3. utövar tjänst som flygledare, AFIS-tjänsteman eller flygtekniker,
4. som observatör vid flygning med ett obemannat luftfartygssystem utför en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten, eller
5. i en tjänst, som inte omfattas av 1–4 men som har samband med en flygning, fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten.

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 receptutfärdades 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 alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

2 a §§

Som alkohol- eller drogpåverkad enligt 2 § ska den anses som

1. har intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter fullgörandet av uppgiften uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften,

2. har intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter fullgörandet av uppgiften finns något narkotiskt ämne kvar i blodet, eller

3. är så påverkad av alkohol eller annat medel att det kan antas att uppgiften inte kan fullgöras på ett betryggande sätt.

Första stycket 2 gäller inte narkotika som intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

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,

1. bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 8 § om att ett luftfartyg av miljöskäl inte får användas inom svenskt område,

2. framför ett civilt luftfartyg i överljudsfart utan tillstånd,

3. bryter mot föreskrifter eller beslut om restriktionsområden som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 12 eller 14 §,

4. lämnar oriktiga uppgifter vid ansökan eller anmälan om registrering i luftfartygsregistret,

5. framför ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret men inte märkt enligt

a) 2 kap. 13 § eller föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av den bestämmelsen, eller

b) kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg,

6. bryter mot 3 kap. 1 § första stycket första meningen genom att använda ett luftfartyg som inte är luftvärdigt eller miljövärddigt,

6. använder ett luftfartyg som inte är luftvärdigt eller miljövärddigt,

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,

8. bryter mot bestämmelser om behörighet genom att

a) framföra ett luftfartyg utan gällande certifikat eller motsvarande handling,

b) framföra ett luftfartyg av annan kategori, klass eller typ än den som anges i certifikatet eller motsvarande handling,

c) framföra ett luftfartyg i strid med de villkor och behörigheter som anges i certifikatet eller i motsvarande handling,

d) ensam framföra ett luftfartyg under utbildning för flygcertifikat i strid med de förutsättningar som anges i elevtillståndet,

e) tjänstgöra som flyglärare utan gällande flygcertifikat för den kategori, klass eller typ av luftfartyg som utbildningen avser eller utan sådan särskild behörighet som föreskrivits med stöd av 4 kap 10 §, eller

f) inte följa föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 4 kap. 1, 3, 4 eller 5 §,

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

9. som passagerare inte lyder det som befälhavaren bestämmer om ordningen ombord,

10. som befälhavare på ett luftfartyg som råkat i nöd inte gör det som rimligen kan krävas för att rädda ombordvarande, luftfartyg och gods,

11. inrättar eller bygger om en flygplats utan föreskrivet tillstånd

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.

enligt bestämmelser om civil luftfart eller tar i bruk en flygplats innan den har godkänts och fått drifttillstånd,

12. bryter mot föreskrifter om tillståndskrav för andra anläggningar för luftfarten än flygplatser som regeringen har meddelat med stöd av 6 kap. 12 §,

13. arbetar som flygledare i flygtrafikledningstjänst eller flygtekniker utan att ha ett gällande certifikat för arbetet, när ett sådant certifikat krävs,

14. utövar luftfartsverksamhet med bemannat luftfartyg

a) i strid med eller utan att ha det drifttillstånd, bruksflygtillstånd, utbildningstillstånd eller trafikstillstånd som krävs, eller den auktorisation för kommersiell specialiserad flygverksamhet som krävs, eller

b) utan den deklaration som krävs,

15. utövar luftfartsverksamhet med obemannat luftfartyg

a) i strid med eller utan att ha det tillstånd som krävs, eller

b) utan den deklaration som krävs,

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

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

4 a §

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som

uppsåtligen vid tjänstgöring ombord på ett luftfartyg inte följer befälhavarens order.

6 §⁴

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,

2. som ägare eller, om luftfartyget inte används av ägaren, som brukare i ägarens ställe inte ser till att ett luftfartyg är bemannat på föreskrivet sätt, eller

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.

6 a §

Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en bestämmelse i en EU-förordning med gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet som denna lag kompletterar och som avser

1. märkning av luftfartyg,

2. arbets- och vilotider eller påverkan av alkohol eller andra medel vid fullgörande av uppgifter av betydelse för flygsäkerheten ombord på ett luftfartyg,

3. inrättande, underhåll och drift av flygplatser,

4. drifttillstånd, bruksflygtillstånd, utbildningstillstånd, auktorisation eller deklaration för luftfartsverksamhet med bemannat luftfartyg,

5. tillstånd eller deklaration för luftfartsverksamhet med obemannat luftfartyg,

6. tillstånd för att hyra in eller hyra ut luftfartyg,

- 7. trafikregler för luftfarten,
- 8. förbud att från luftfartyg kasta eller släppa ut föremål som kan medföra skador, sjukdomar eller olägenheter för människors hälsa,
- 9. förbud eller villkor för lufttransport av visst gods,
- 10. krav på att medföra flygcertifikat eller motsvarande handling, medicinskt intyg eller identitetskort ombord på ett luftfartyg eller vid manövrering av ett luftfartyg i ett obemannat luftfartygssystem, eller
- 11. rapportering av händelser.

Ansvar ska inte dömas ut enligt denna paragraf, om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 4, 5 eller 6 § eller om överträdelsen avser bestämmelser om myndighetsutövning.

8 §⁵

Bestämmelser om ansvar för den som bryter mot tystnadsplikten i 6 kap. 14 § första stycket eller 12 kap. 3 g § finns i 20 kap. 3 § brottsbalken.

Bestämmelser om ansvar för den som bryter mot tystnadsplikten i 6 kap. 14 § första stycket eller 12 kap. 15 § finns i 20 kap. 3 § brottsbalken.

11 §⁶

Även om det inte finns domsrätt enligt 2 kap. 3 § brottsbalken är svensk domstol behörig att döma över 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 §§, om den som har begått brottet befinner sig här i landet och brottet begåtts

Även om det inte finns domsrätt enligt 2 kap. 3 § brottsbalken är svensk domstol behörig att döma över brott som avses i 1–3 §§, 4 § första stycket 6 och 8–10, 4 a §, 5 § och 6 § första stycket 2, om den som har begått brottet befinner sig här i landet och 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. 7 § brottsbalken.

⁵ Senaste lydelse 2022:1121.

⁶ Senaste lydelse 2021:1036.

14 kap.

2 §⁷

För militär luftfart gäller endast bestämmelserna i

1. 5 kap. 1–6 samt 8 och 9 §§ om luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord,
2. 6 kap. 13, 19 och 20 §§ om flygtrafiktjänst,

3. 8 kap. 3 § om transport av visst gods,

4. 9 kap. 6 § om jämkning av ersättning,

5. 10 kap. 2 § första och tredje styckena och 7 § om bärgning och undersökning av olyckor och tillbud,

6. 12 kap. 8 § första stycket om rätt att meddela föreskrifter och 9 § om krig eller krigsfara samt

7. 13 kap. 2 och 3 §§, 4 § första stycket 9 och 10, samt 10 § om vissa straffbestämmelser.

Regeringen meddelar föreskrifter om till vilken myndighet en anmälan enligt 5 kap. 4 § andra stycket ska göras.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter i övrigt, eller i ett enskilt fall besluta, om militär luftfart i de ämnen som anges i denna lag och som inte måste meddelas i lag.

För militär luftfart gäller endast bestämmelserna

1. i 1 kap. 20 § första stycket om rätt att meddela föreskrifter och 21 § om krig eller krigsfara,

2. i 5 kap. 1–6 samt 8 och 9 §§ om luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord,

3. i 6 kap. 13, 19 och 20 §§ om flygtrafiktjänst,

4. i 8 kap. 3 § om transport av visst gods,

5. i 9 kap. 6 § om jämkning av ersättning,

6. i 10 kap. 2 § första och tredje styckena och 7 § om bärgning och undersökning av olyckor och tillbud, och

7. i 13 kap. 2, 2 a och 3 §§, 4 § första stycket 10, 4 a och 10 §§ om vissa straffbestämmelser.

2 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om militär luftfart i de ämnen som anges i denna lag och som inte måste meddelas i lag.

6 §⁸

För annan luftfart för statsändamål gäller *bestämmelserna* i denna lag utom

1. 7 kap. om tillstånd att bedriva luftfart,

2. 9 kap. 2–5 §§ om ansvar för skador genom luftfart,

3. 10 kap. 3–6 §§ om luftpanträtt,

4. 11 kap. 4 § om avgifter och andra ersättningar för förrättningar,

5. 12 kap. 1 och 4–7 §§ om tillsyn och överklagande, samt

6. 14 kap. 2–5 §§ om militär luftfart.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om sådan luftfart som anges i första stycket. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i 1–6 och 8 kap.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om utländsk luftfart som samverkar med svensk annan luftfart för statsändamål.

För annan luftfart för statsändamål gäller denna lag, utom *bestämmelserna* om

1. militär luftfart i 2–5 §§,

2. tillstånd att bedriva luftfart i 7 kap.

3. ansvar för skador genom luftfart i 9 kap. 2–5 §§,

4. luftpanträtt i 10 kap. 3–6 §§,

5. avgifter och andra ersättningar för förrättningar i 11 kap. 4 §, och

6. tillsyn och överklagande i 12 kap. 1–6 och 22 §§.

6 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får

1. *meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om sådan luftfart som avses i 6 § och om utländsk luftfart som samverkar med sådan luftfart, och*

2. *i ett enskilt fall besluta om undantag från 1–6 och 8 kap. för sådan luftfart som avses i 6 §.*

⁸ Senaste lydelse 2013:818.

10 §⁹

Regeringen får meddela föreskrifter om att en myndighet som avses i 14 kap. 2 eller 6 § får överlämna en förvaltningsuppgift som följer av regeringens eller myndighetens föreskrifter och som gäller skydd för *liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik* till någon annan även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

Regeringen får meddela föreskrifter om att en myndighet som avses i 2 a eller 6 a § får överlämna en förvaltningsuppgift som följer av regeringens eller myndighetens föreskrifter och som gäller skydd för *trafik, liv, personlig säkerhet eller hälsa* till någon annan även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2025.

1.2 Förslag till lag om ändring i miljöbalken

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 7 § miljöbalken ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

7 §¹

I fråga om renhållning inom vissa vägområden och angränsande områden gäller 26 § väglagen (1971:948).

I fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart och luftfartygs miljövårdighet gäller 1 kap. 7 § och 3 kap. 1 § luftfartslagen (2010:500).

I fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart och luftfartygs miljövårdighet gäller 1 kap. 9–11 §§ och 3 kap. 1 § luftfartslagen (2010:500).

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 2025.

¹ Senaste lydelse 2010:504.

1.3 Förslag till förordning om ändring i luftfartsförordningen (2010:770)

Härigenom föreskrivs i fråga om luftfartsförordningen (2010:770)

dels att 3 kap. 5 § och 13 kap. 7 § ska upphöra att gälla,

dels att rubrikerna närmast före 3 kap. 5 § och 13 kap. 7 § ska utgå,

dels att 1 kap. 1, 2, 4 och 7–10 §§, 2 kap. 5 §, 6 kap. 22–24 §§, 8 kap. 13 §, 10 kap. 9, 10, 12, 15 och 16 §§, 12 kap. 2 och 4 §§, 13 kap. 1 och 2 §§, 14 kap. 16 § och rubriken närmast före 1 kap. 7 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas sju nya paragrafer, 1 kap. 7 a §, 6 kap. 24 a och 24 b §§, 8 kap. 6 a och 13 a §§, och 12 kap. 4 a och 4 b §§ och närmast före 1 kap. 8–10 §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

I denna förordning finns kompletterande bestämmelser till luftfartslagen (2010:500). Bestämmelserna ska tillämpas om inte annat följer av EU-förordningar.

Luftfartslagen (2010:500) och denna förordning kompletterar de EU-förordningar på den civila luftfartens område som anges i 2 och 6 §§ förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område.

Bestämmelserna i denna förordning ska tillämpas om inte annat följer av EU-förordningar.

2 §

Frågor om tillstånd till luftfart enligt 1 kap. 6 § *andra stycket* eller 7 § *andra stycket* luftfartslagen (2010:500) prövas av Transportstyrelsen. Ett tillstånd ska avse en viss tid. Transportstyrelsen får återkalla ett tillstånd om det finns anledning till det.

Frågor om tillstånd till luftfart enligt 1 kap. 7 eller 10 § luftfartslagen (2010:500) prövas av Transportstyrelsen. Ett tillstånd ska avse en viss tid. Transportstyrelsen får återkalla ett tillstånd om det finns anledning till det.

4 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att ett område ska vara restriktionsområde, om det behövs av hänsyn till militär verksamhet eller om allmän ordning och säkerhet kräver det. Om föreskrifterna eller beslutet rör militära förhållanden, ska samråd ske med Försvarsmakten. Vid en inskränkning som avser längre tid än två veckor ska samråd ske med länsstyrelsen.

Transportstyrelsen får också meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att ett område ska vara restriktionsområde, om det behövs av hänsyn till friluftsliv, natur- eller miljövård eller för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning. Samråd ska ske med länsstyrelsen.

I fråga om vissa restriktionsområden finns särskilda bestämmelser i förordningen (2005:801) om restriktioner för luftfart inom vissa områden.

Luftfartyg av särskild beskaffenhet m.m.

Bestämmelserna i 1 kap. 6 § första stycket och 2–8 kap. luftfartslagen (2010:500) och med stöd av dessa bestämmelser meddelade föreskrifter i denna förordning gäller inte i fråga om modelluftfartyg, fasta ballonger eller drakar. *Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter av betydelse för flygsäkerheten. Förvaltningsuppgift i anslutning till sådana föreskrifter får överlämnas till någon annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning. Om en föreskrift berör militär verksamhet, ska Transportstyrelsen samråda med Försvarsmakten.*

Transportstyrelsen får också meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att ett område ska vara restriktionsområde, om det behövs av hänsyn till *flygsäkerhet*, friluftsliv, natur- eller miljövård eller för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning. Samråd ska ske med länsstyrelsen.

Obemannade luftfartygssystem, modelluftfartyg, fasta ballonger och drakar

7 §

Bestämmelserna i 1 kap. 6 § och 2–8 kap. luftfartslagen (2010:500) och föreskrifter som meddelats med stöd av dessa bestämmelser i denna förordning gäller inte i fråga om *obemannade luftfartygssystem*, modelluftfartyg, fasta ballonger eller drakar.

7 a §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter av betydelse för flygsäkerheten i fråga om obemannade luftfartygssystem, modelluftfartyg, fasta ballonger och drakar.

Förvaltningsuppgifter i anslutning till sådana föreskrifter får överlämnas till någon annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

Innan Transportstyrelsen meddelar föreskrifter som berör militär

verksamhet ska Transportstyrelsen höra Försvarmakten.

Segelflygplan, motorsegelflygplan, ultralätta flygplan, friflygande ballonger och luftskepp

8 §¹

I fråga om luftfart inom svenskt område med segelflygplan, motorsegelflygplan, ultralätta flygplan, friflygande ballonger eller luftskepp får Transportstyrelsen *efter samråd med Försvarmakten* meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i 3 och 4 kap. och 7 kap. 9 § luftfartslagen (2010:500) och med stöd av *dessa bestämmelser meddelade* föreskrifter i denna förordning. *Transportstyrelsen får* meddela ytterligare föreskrifter av betydelse för flygsäkerheten. *Föreskrifter och beslut om undantag får meddelas bara om flygsäkerhetsskäl eller hänsyn till det allmänna inte hindrar det. Förvaltningsuppgift i anslutning till föreskrifter får överlämnas till någon annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.*

Sådana luftfartyg som anges i första stycket får fullgöra sin landningsskyldighet enligt 8 kap. 2 § luftfartslagen på varje lämpligt område i närheten. Om en särskild landningsplats anvisas, ska luftfartyget landa där om det är möjligt av flygsäkerhetsskäl. Andra stycket gäller också sjöflygplan.

I fråga om luftfart inom svenskt område med segelflygplan, motorsegelflygplan, ultralätta flygplan, friflygande ballonger och luftskepp får Transportstyrelsen

1. i den utsträckning det är förenligt med flygsäkerheten och hänsynen till det allmänna, meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om undantag från 3 och 4 kap. och 7 kap. 9 § luftfartslagen (2010:500) och från föreskrifter i denna förordning som meddelats med stöd av de bestämmelserna, och

2. meddela ytterligare föreskrifter av betydelse för flygsäkerheten.

Förvaltningsuppgift i anslutning till sådana föreskrifter får överlämnas till någon annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

Innan Transportstyrelsen meddelar föreskrifter eller beslutar enligt första stycket ska Transportstyrelsen höra Försvarmakten, om föreskrifterna eller besluten berör militär verksamhet.

**Hängglidare, flygskärmar,
fallskärmar och andra enkla
konstruktioner**

9 §

I fråga om hängglidare, flygskärmar, fallskärmar och andra enkla konstruktioner får Transportstyrelsen meddela föreskrifter *om* eller i ett enskilt fall *medge* undantag från bestämmelserna i 1 kap. 6 § första stycket och 2–8 kap. luftfartslagen (2010:500) och med stöd av *dess* bestämmelser meddelade föreskrifter i denna förordning. Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter av betydelse för flygsäkerheten. Förvaltningsuppgift i anslutning till sådana föreskrifter får överlämnas till någon annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning. Om en föreskrift berör militär verksamhet, ska Transportstyrelsen samråda med Försvarmakten.

I fråga om hängglidare, flygskärmar, fallskärmar och andra enkla konstruktioner får Transportstyrelsen

1. meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall *besluta om* undantag från 1 kap. 6 § och 2–8 kap. luftfartslagen (2010:500) och från föreskrifter i denna förordning *som meddelats* med stöd av *de bestämmelserna, och*

2. *meddela ytterligare föreskrifter av betydelse för flygsäkerheten.*

Förvaltningsuppgifter i anslutning till sådana föreskrifter får överlämnas till någon annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

Innan Transportstyrelsen meddelar föreskrifter eller beslutar enligt första stycket ska Transportstyrelsen höra Försvarmakten, om föreskrifterna eller besluten berör militär verksamhet.

**Föremål för rörelse i luften men
som inte anses vara luftfartyg**

10 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter *om sådana* föremål som är inrättade för rörelse i luften men som inte *är att anse som* luftfartyg, såsom raketer och skjutmål. Om en föreskrift berör militär verksamhet ska Transportstyrelsen samråda med Försvarmakten.

I fråga om föremål som är inrättade för rörelse i luften men som inte anses vara luftfartyg, såsom raketer och skjutmål, får Transportstyrelsen meddela föreskrifter av betydelse för flygsäkerheten.

Innan Transportstyrelsen meddelar föreskrifter som berör militär

2 kap.

5 §

Ett tillstånd till luftfart enligt 1 kap. 6 § <i>andra stycket</i> luftfartslagen (2010:500) utgör också ett sådant bevis om nationalitet som avses i 2 kap. 12 § samma lag.	Ett tillstånd till luftfart enligt 1 kap. 7 § luftfartslagen (2010:500) utgör också ett sådant bevis om nationalitet som avses i 2 kap. 12 § samma lag.
--	---

6 kap.

22 §²

Radioanläggningar får inte anordnas så att de kan förväxlas med eller störa anläggningar för lufttrafiken eller så att de i övrigt kan innebära fara för flygsäkerheten. <i>Detsamma gäller belysningar och andra anordningar.</i>	Radioanläggningar, <i>belysningar och andra anordningar</i> får inte anordnas så att de kan förväxlas med eller störa anläggningar för lufttrafiken eller så att de i övrigt kan innebära fara för flygsäkerheten.
--	--

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om förbud mot eller annan begränsning av uppsättning av märken, belysning eller andra anordningar som kan utgöra en fara för flygsäkerheten.

Post- och telestyrelsen får förelägga den som bryter mot bestämmelsen i första stycket att vidta rättelse om det gäller en radioanläggning. Transportstyrelsen får förelägga den som bryter mot bestämmelsen i första stycket att vidta rättelse i andra fall än radioanläggningar.

23 §

Transportstyrelsen ska verka för att byggnader, master, naturföremål och liknande markeras för att fara för flygsäkerheten ska undvikas.

<i>Om det utgör en fara för flygsäkerheten att en byggnad uppförs eller att en mast eller liknande sätts upp, får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om markering av flyghindret. Sådan markering får inte innebära något avsevärt men för markägarna eller dem som har särskild rätt till marken.</i>	<i>Transportstyrelsen får meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om sådan markering av ett flyghinder som behövs om en byggnad uppförs eller en mast eller liknande sätts upp som innebär en fara för flygsäkerheten. Sådana föreskrifter och beslut får inte inne-</i>
---	--

² Ändringen innebär bl.a. att tredje stycket tas bort.

bära något avsevärt men för markägarna eller dem som har särskild rätt till marken.

Transportstyrelsen ska samråda med markägarna, dem som har särskild rätt till marken samt företrädare för de övriga intressen som berörs.

Innan Transportstyrelsen meddelar föreskrifter eller beslutar om markering ska Transportstyrelsen höra markägarna, de som har särskild rätt till marken och företrädare för de övriga intressen som berörs.

24 §

Om en markering har gjorts enligt 22 § eller på grund av andra föreskrifter och någon vill vidta åtgärder som kan innebära att markeringen ändras eller inte längre fyller sin funktion tillfredsställande, ska detta anmälas till Transportstyrelsen. Anmälan ska göras senast 30 dagar innan åtgärden vidtas. Transportstyrelsen får besluta om ändrad markering tills frågan avgörs slutligt. Om någon vidtar åtgärderna utan att följa bestämmelserna om anmälningskyldighet, får Transportstyrelsen på hans eller hennes bekostnad återställa förhållandena i det tidigare skicket eller förelägga honom eller henne att vidta rättelse.

Den som avser att vidta en åtgärd som kan innebära att en markering som enligt denna förordning eller föreskrifter som meddelats med stöd av förordningen har gjorts för att undvika fara för flygsäkerheten ändras eller inte längre fyller sin funktion tillfredsställande ska anmäla detta till Transportstyrelsen senast 30 dagar innan åtgärden vidtas.

24 a §

Transportstyrelsen får besluta om ändrad markering tills en fråga enligt 24 § avgörs slutligt.

24 b §

Om någon vidtar en åtgärd med en markering utan att ha anmält det enligt 24 §, får Transportstyrelsen besluta att förhållandena ska återställas till det tidigare skicket på bekostnad av den som ansvarar för driften av det markerade objektet.

8 kap.

6 a §

Sjöflygplan, segelflygplan, motorsegelflygplan, ultralätta flygplan, friflygande ballonger och luftskepp får fullgöra sin landningsskyldighet enligt 8 kap. 2 § luftfartslagen (2010:500) på varje lämpligt område i närheten.

Om en särskild landningsplats anvisas och det är möjligt av flygsäkerhetsskäl att landa på den, ska luftfartyget landa där.

13 §

På ett luftfartyg ska under färd följande medföras:

- | | |
|--|---|
| 1. nationalitets- och registreringsbeviset eller ett tillstånd till luftfart enligt 1 kap. 1 §, och | 1. nationalitets- och registreringsbeviset eller ett tillstånd till luftfart enligt 1 kap. 2 §, och |
| 2. luftvärdighetsbeviset, miljövärdighetsbeviset, flyghandboken och luftfartygets resedagbok eller motsvarande handlingar. | |

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i första stycket i fråga om luftfartyg i inrikes luftfart. Transportstyrelsen får också meddela föreskrifter om att luftfartyg ska ha ytterligare luftfartygshandlingar och att dessa ska medföras ombord.

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om luftfartygshandlingar.

13 a §

Transportstyrelsen får

1. meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om undantag från 13 § i fråga om luftfartyg i inrikes luftfart, och

2. meddela ytterligare föreskrifter om luftfartygshandlingar och att luftfartygshandlingar ska medföras ombord på luftfartyg.

10 kap.

9 §³

Följande personer ska i enlighet med 10 kap. 9 § luftfartslagen (2010:500) till Transportstyrelsen rapportera händelser som de noterat vid utövandet av sina funktioner:

En sådan händelse som avses i 10 kap. 8 § luftfartslagen (2010:550) ska rapporteras till Transportstyrelsen om händelsen inte ska rapporteras enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG.

1. operatören eller befälhavaren på ett motordrivet luftfartyg vars maximala startvikt överstiger 400 kilogram och som används under tillsyn av svensk myndighet,

2. den som under tillsyn av svensk myndighet bedriver verksamhet som avser konstruktion, tillverkning, underhåll eller modifiering av ett motordrivet luftfartyg vars maximala startvikt överstiger 400 kilogram, eller av dess utrustning eller delar av denna,

3. den som under tillsyn av svensk myndighet undertecknar ett intyg om verkstadsrevision eller idrifttagande av ett motordrivet luftfartyg vars maximala startvikt överstiger 400 kilogram, eller av dess utrustning eller delar av denna,

4. den som utövar en funktion för vilken det krävs flygledarcertifikat eller som hanterar någon annan flygtrafiktjänst,

5. den som är chef vid en flygplats som är öppen för kommersiell trafik här i landet,

6. den som utövar en funktion som har samband med installation, modifiering, underhåll, reparation,

³ Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

översyn, flygkontroll eller inspektion av anläggningar för flygnavigation, kommunikation och övervakning som svensk myndighet ska ansvara för,

7. den som vid en flygplats som är öppen för kommersiell trafik här i landet utövar en funktion som har samband med hantering på marken av luftfartyg vars maximala startvikt överstiger 400 kilogram, inbegripet bränslepåfyllning, service, iordningställande av lastbesked, lastning, avisning och bogsering.

Enskilda får också rapportera till Transportstyrelsen via ett rapporteringssystem som en luftfartsorganisation har upprättat i enlighet

1. med föreskrifter som meddelats av Transportstyrelsen,

2. med rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart, eller

3. med 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 eller bestämmelser som meddelats med stöd av den förordningen.

10 §⁴

Ordet händelse har i denna förordning samma innebörd som i 10 kap. 8 § luftfartslagen (2010:500).

Transportstyrelsen får meddela närmare föreskrifter om rapportering av händelser. Därvid ska Transportstyrelsen iakttä bestämmelser-

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

na i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart.

1. vilka personer inom luftfart som ska vara skyldiga att rapportera händelser som avses i 10 kap. 8 § luftfartslagen (2010:550),

2. frivillig rapportering av händelser, och

3. rapporteringen av händelser.

Vid meddelande av sådana föreskrifter ska Transportstyrelsen ta hänsyn till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG.

12 §

När Transportstyrelsen tar emot en händelserapport ska styrelsen, om det behövs, underrätta den behöriga myndigheten i den *medlemsstat*

1. där händelsen ägt rum,

2. där luftfartyget är registrerat,

3. där luftfartyget är tillverkat, eller

4. där operatören har fått sin behörighet.

När Transportstyrelsen tagit emot en händelserapport ska styrelsen, om det behövs, underrätta den behöriga myndigheten i den *stat där*

1. händelsen ägde rum,

2. luftfartyget är registrerat,

3. luftfartyget är tillverkat, eller

4. operatören har fått sin behörighet.

15 §

En myndighet ska avstå från att inleda andra rättsliga förfaranden än straffrättsliga förfaranden som gäller oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser som den får kännedom om endast på grund av att de rapporterats *inom ramen för systemet för obligatorisk rapportering av händelser*. Detta gäller dock inte om det rör sig om lagöverträdelser som begåtts av grov oaktsamhet.

En myndighet ska avstå från att inleda andra rättsliga förfaranden än straffrättsliga förfaranden som gäller oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser som den får kännedom om endast på grund av att de rapporterats *i enlighet med 9 §*. Detta gäller dock inte om det rör sig om lagöverträdelser som begåtts av grov oaktsamhet.

16 §

Transportstyrelsen ska vara svensk kontaktpunkt och delta i ett informationsutbyte som innebär att all relevant säkerhetsinformation som lagras i en databas enligt 11 § ska ställas till förfogande för behöriga myndigheter

i andra medlemsstater inom Europeiska unionen och för Europeiska kommissionen i den utsträckning det följer av

1. 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"),

2. *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.*

3. Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart,

4. 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 luftfarts-säkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG.

2. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, eller

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91.

12 kap.

2 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att den som står under tillsyn enligt 12 kap. 2 § luftfartslagen (2010:500) ska lämna de uppgifter som Transportstyrelsen behöver för att kunna utöva tillsyn.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. att den som står under tillsyn enligt 12 kap. 1 § första stycket 2 luftfartslagen (2010:500) ska lämna de uppgifter som Transportstyrelsen behöver för att kunna utöva tillsyn, och

2. vilka upplysningar av betydelse för flygsäkerheten och luftfartsskyddet, och vilka statistiska uppgifter i fråga om en flygplats och trafiken där, som innehavaren av flygplatsen är skyldig att lämna.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om vilka upplysningar av betydelse för flygsäkerheten och luftfartsskyddet samt vilka statistiska uppgifter i fråga om en flygplats och trafiken där som innehavaren av flygplatsen är skyldig att lämna.

4 §

Transportstyrelsen får i de avseenden som behandlas i luftfartslagen (2010:500) meddela ytterligare föreskrifter som gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik.

Transportstyrelsen får uppdra åt någon annan att biträda med förvaltningsuppgift i anslutning till föreskrifter som avses i första stycket. Avser föreskrifterna luftfartsverksamhet som inte är tillståndspliktig enligt 7 kap. luftfartslagen (2010:500) får förvaltningsuppgift som Transportstyrelsen överlämnar åt någon annan innefatta myndighetsutövning.

Den som utövar luftfartsverksamhet ska lämna de uppgifter av betydelse för flygsäkerheten och luftfartsskyddet samt de statistiska uppgifter i fråga om verksamheten samt de uppgifter enligt förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område som Transportstyrelsen föreskriver. Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att ägare och brukare av luftfartyg som inte utövar verksamhet liksom befälhavare ska lämna sådana upplysningar.

Transportstyrelsen får i de avseenden som behandlas i luftfartslagen (2010:500) meddela *de* ytterligare föreskrifter som *behövs till* skydd för trafik, liv, personlig säkerhet eller hälsa.

4 a §

Den som utövar luftfartsverksamhet ska lämna de uppgifter av betydelse för flygsäkerheten och luftfartsskyddet samt de statistiska uppgifter i fråga om verksamheten

samt de uppgifter enligt förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område som Transportstyrelsen föreskriver.

4 b §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att ägare och brukare av luftfartyg som inte utövar verksamhet liksom befälhavare ska lämna upplysningar enligt 4 a §.

13 kap.

1 §⁵

Till böter döms den som uppsåtligt

1. bryter mot föreskrifter eller beslut som har meddelats av Transportstyrelsen om restriktionsområden med stöd av 1 kap. 4 eller 5 §,

2. bryter mot föreskrifter som meddelats av Transportstyrelsen med stöd av 1 kap. 7, 8 eller 9 § i beslut om undantag från lagrum som anges i dessa paragrafer,

3. bryter mot föreskrifter om märkning av luftfartyg som har meddelats med stöd av 2 kap. 7 §,

4. bryter mot föreskrifter om behörighetskrav för den som fullgör uppgifter som kontrollant vid flygprov eller som instruktör vid flygträning på marken som har meddelats med stöd av 4 kap. 4 §,

5. fullgör en uppgift som befälhavare för luftfartyg utan att uppfylla de villkor som gäller enligt 5 kap. 1 §,

6. vid fullgörande av uppgifter ombord på ett luftfartyg av betydelse för flygsäkerheten bryter mot föreskrifter om påverkan av alkohol eller andra medel, eller föreskrifter om arbets- och vilotider, som har meddelats med stöd av 5 kap. 7 §,

Till böter döms den som uppsåtligt eller av oaktsamhet

1. bryter mot Transportstyrelsens föreskrifter eller beslut om restriktionsområden, geografiska UAS-zoner eller U-space-lufterum,

2. bryter mot Transportstyrelsens föreskrifter eller beslut om undantag från lagrum som anges i 1 kap. 8 eller 9 § eller Transportstyrelsens föreskrifter av betydelse för flygsäkerheten som meddelats med stöd av 1 kap. 7 a, 8 eller 9 §,

3. bryter mot Transportstyrelsens föreskrifter om märkning av luftfartyg,

6. vid fullgörande av uppgifter ombord på ett luftfartyg av betydelse för flygsäkerheten bryter mot Transportstyrelsens föreskrifter om påverkan av alkohol eller andra medel, eller om arbets- och vilotider,

7. bryter mot Transportstyrelsens föreskrifter eller villkor i fråga om inrättande, underhåll och drift av flygplatser,

8. bryter mot föreskrifter om landningsförbud som meddelats med stöd av 6 kap. 1 § första stycket, 2 § eller 3 § första stycket,

9. bryter mot förbud eller villkor som har meddelats med stöd av 6 kap. 9 §,

10. bryter mot föreskrifter om tillträde till eller om ordning på flygplatser som har meddelats med stöd av 6 kap. 16 §,

11. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 1 § första stycket, 2 § första stycket eller 3 § första stycket om drifttillstånd, bruksflygtillstånd respektive tillstånd att bedriva utbildning,

12. bryter mot föreskrifter som meddelats av Transportstyrelsen med stöd av 7 kap. 9 § om tillstånd för att hyra in eller hyra ut luftfartyg,

13. bryter mot föreskrifter om trafikregler för luftfarten som meddelats av Transportstyrelsen med stöd av 8 kap. 1 §,

14. bryter mot förbud enligt 8 kap. 3 § första stycket eller mot föreskrifter som meddelats med stöd av den bestämmelsen att från luftfartyg kasta eller släppa ut föremål som kan medföra skador, sjukdomar eller olägenheter för människors hälsa,

15. bryter mot föreskrifter om vad som ska iakttas för att skador genom buller och liknande störningar från luftfartyg ska undvikas eller begränsas enligt 8 kap. 3 § andra stycket,

16. bryter mot föreskrifter om var luftfartyg får passera Sveriges gräns och om vilka flygvägar som ska följas inom landet enligt 8 kap. 5 §,

17. bryter mot föreskrifter eller villkor som har meddelats med stöd av 8 kap. 12 § om lufttransport av visst gods,

18. bryter mot 8 kap. 14 § eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av den bestämmelsen genom att inte medföra flygcertifikat eller motsvarande handling ombord på ett luftfartyg, eller

11. bryter mot Transportstyrelsens föreskrifter om

a) drifttillstånd, bruksflygtillstånd, utbildningstillstånd eller tillstånd till luftfartsverksamhet med obemannat luftfartyg, eller

b) utövande av luftfartsverksamhet enligt föreskriven deklaration,

12. bryter mot Transportstyrelsens föreskrifter om tillstånd för att hyra in eller hyra ut luftfartyg,

13. bryter mot Transportstyrelsens föreskrifter om trafikregler för luftfarten,

14. från ett luftfartyg kastar eller släpper ut föremål som kan medföra skador, sjukdomar eller olägenheter för människors hälsa eller bryter mot Transportstyrelsens föreskrifter om detta,

17. bryter mot Transportstyrelsens föreskrifter eller villkor om lufttransport av visst gods,

18. som besättningsmedlem på ett luftfartyg inte medför flygcertifikat eller motsvarande handling enligt 8 kap. 14 § eller bryter mot Transportstyrelsens föreskrifter om detta,

19. bryter mot Transportstyrelsens föreskrifter genom att inte

19. inte fullgör sin rapporterings-
skyldighet enligt 10 kap. 9 §.

medföra kompetensbevis vid manövrering av ett luftfartyg i ett obemannat luftfartygssystem, eller

20. inte fullgör sin rapporterings-
skyldighet enligt 10 kap. 9 § *eller*
Transportstyrelsens föreskrifter.

2 §

Till ansvar enligt denna förordning döms inte om gärningen är belagd med straff enligt brottsbalken, luftfartslagen (2010:500) eller annan lag, *eller om gärningen utgör överträdelse av ett föreläggande eller förbud* som förenats med vite.

Till ansvar enligt denna förordning döms inte om gärningen

1. är belagd med straff enligt brottsbalken, luftfartslagen (2010:500) eller annan lag,

2. är en överträdelse av ett föreläggande som förenats med vite, *eller*

3. har begåtts av ringa oaktsamhet.

14 kap.

16 §⁶

Transportstyrelsen får efter att ha hört berörda myndigheter som bedriver annan luftfart för statsändamål *och med beaktande av 14 kap. 7 § luftfartslagen (2010:500)* meddela föreskrifter om annan luftfart för statsändamål i frågor som regleras i

1. 3–5 kap., 8 kap. och 11 kap. 1 § luftfartslagen, *samt*

2. 3 kap. 1–5 §§, 4 kap. 1, 5–8, 10, 12 och 15 §§, 5 kap. 1, 2 och 6 §§, 8 kap. 6–10 och 12 §§ och 11 kap. 3 § denna förordning.

Transportstyrelsen får också i ett enskilt fall besluta om det som regleras i de bestämmelser som anges i andra stycket, liksom i ett enskilt fall besluta om undantag från dessa bestämmelser.

Transportstyrelsen får

1. efter att ha hört berörda myndigheter som bedriver annan luftfart för statsändamål meddela

a) föreskrifter om annan luftfart för statsändamål i frågor som regleras i

– 3, 4, 5 eller 8 kap. eller 11 kap.

1 § luftfartslagen (2010:500), *eller*

– 3 kap. 1, 2, 3 eller 4 §, 4 kap. 1, 5, 6, 7, 8, 10, 12 eller 15 §, 5 kap. 1, 2 eller 6 §, 8 kap. 6, 7, 8, 9, 10 eller 12 § eller 11 kap. 3 § denna förordning, *och*

b) de ytterligare föreskrifter som behövs med hänsyn till flygsäkerheten, inklusive flygoperativa bestämmelser, *och*

2. i ett enskilt fall besluta i frågor som regleras i de bestämmelser som anges i 1 a, liksom i ett enskilt fall besluta om undantag från de bestämmelserna.

Transportstyrelsen får efter att ha hört berörda myndigheter som bedriver annan luftfart för statsändamål meddela de övriga föreskrifter som behövs med hänsyn till flygsäkerheten, inklusive flygoperativa bestämmelser. Transportstyrelsen får i ett enskilt fall besluta i sådana frågor och i ett enskilt fall besluta om undantag från sådana föreskrifter.

Om Transportstyrelsen föreskriver att den som tjänstgör på ett luftfartyg som bedriver annan luftfart för statsändamål ska ha ett särskilt bevis på sin behörighet, gäller *vad* som föreskrivs om sådana behörighetsbevis i 4 kap. luftfartslagen.

Om Transportstyrelsen föreskriver att den som tjänstgör på ett luftfartyg som bedriver annan luftfart för statsändamål ska ha ett särskilt bevis på sin behörighet, gäller *det* som föreskrivs om sådana behörighetsbevis i 4 kap. luftfartslagen.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2025.

2 Hur regleras luftfarten i Sverige i dag?

2.1 En kort introduktion

Inom luftfarten finns det både ett nationellt och ett internationellt regelverk. Inom de olika regelverken skiljer man mellan civil luftfart och statsluftfart, och statsluftfart delas i sin tur in i militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. Det är ett komplext område där de olika delarna och regelverken ibland överlappar varandra och klara skiljelinjer mellan de olika delarna är inte alltid lätt att dra. I detta avsnitt görs därför en kort genomgång av de olika regelverken, deras innehåll och inbördes förhållande till varandra.

Utöver detta görs en kort genomgång av hur ansvarsbestämmelserna i luftfartslagen (2010:500) och luftfartsförordningen (2010:770) är uppbyggda och hur de olika straffbestämmelserna är formulerade.

Syftet med genomgången är inte att ge en fullständig bild av området eller i detalj redogöra för hur de olika regelverken interagerar och påverkar varandra och luftfarten, utan att belysa komplexiteten inom regleringen av luftfarten och varför vissa val görs. För en utförligare redogörelse av det luftträttsliga regelverket och de olika delarna se propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95) s. 138–183.

2.2 Regelverk inom luftfartsområdet

Det finns såväl internationella som nationella regler inom luftfartsområdet.

De internationella reglerna

Det internationella regelverket består av, såvitt har betydelse här, konventionen om internationell civil luftfart (Chicagokonventionen) med tillhörande annex samt det EU-rättsliga regelverket. Chicagokonventionen är grunden för det internationella samarbetet inom luftfarten. Konventionen består av fyra avdelningar i vilka generella principer för den internationella luftfarten fastslås. I konventionen finns regler för den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), regler för lufttrafiken och bestämmelser om andra avtal om luftfart och undantagssituationer. Till Chicagokonventionen finns flertalet annex som innehåller detaljerade regler för den internationella luftfarten. ICAO:s bestämmelser ska, vilket framgår av konventionsnamnet, endast tillämpas på civil luftfart och inte på statsluftfart. Trots detta finns ingen definition av civil luftfart i konventionen. I Chicagokonventionen framgår dock att militär-, tull- och polisluftfart ska anses vara statsluftfart.

Sverige har ratificerat Chicagokonventionen och ska därför följa de bestämmelser i konventionen och dess annex som är tillämpliga i Sverige. För att bestämmelserna ska bli gällande i svensk rätt krävs att de implementeras i lag, förordning och myndighetsföreskrifter. Det är främst i Transportstyrelsens föreskrifter som denna implementering sker.

EU-reglerna

Inom det EU-rättsliga regelverket finns flertalet förordningar, och några direktiv, som reglerar den civila luftfarten. EU-förordningarna är direkt tillämpliga i Sverige och direktiven genomförs med lag eller förordning.

EU-reglerna baseras i stor utsträckning på Chicagokonventionen och dess annex men det sker även en fristående regelutveckling inom EU. Den utvecklingen drivs i första hand av EU-kommissionen och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, EASA (European Union Aviation Safety Agency).

EU:s bestämmelser ska som huvudregel tillämpas endast av den civila luftfarten. I det EU-rättsliga regelverket finns bestämmelser för i stort sett hela den civila luftfarten.

Vissa luftfartyg är dock, som huvudregel, undantagna från de olika EU-förordningarnas tillämpningsområde. En lista över de luftfartygen finns i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91. De luftfartygen kallas därför bilaga I-luftfartyg. Som exempel på sådana bilaga I-luftfartyg kan nämnas vissa historiska luftfartyg, flygplan och helikoptrar under en viss vikt och segelflygplan under en viss vikt.

”EU-luftfart” och ”nationell luftfart”

I denna promemoria kommer den del av luftfarten som omfattas av EU-rätt att kallas för EU-luftfart och den del av luftfarten som endast omfattas av de nationella bestämmelserna, som utgångspunkt, att kallas för nationell luftfart. Den nationella luftfarten innefattar bilaga I-luftfartyg och statsluftfart, både militär luftfart och annan luftfart för statsändamål.

I de flesta EU-förordningar på det civila luftfartsområdet finns det även bestämmelser som på olika sätt reglerar en möjlighet, och ibland en skyldighet, för medlemsstaten eller den behöriga myndigheten att antingen besluta om tillämpningen av vissa av förordningens regler eller att bestämma vad som ska gälla inom ett visst område som regleras i EU-förordningen. Medlemsstaterna ges ibland även möjlighet att utöka tillämpningsområdet för förordningen till t.ex. bilaga I-luftfart eller statsluftfart.

De svenska reglerna

Det nationella regelverket i Sverige består av, såvitt har betydelse här, luftfartslagen, luftfartsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter. I luftfartslagen och luftfartsförordningen finns bestämmelser som fastslår tillämpningsområdet, vissa detaljbestämmelser för luftfarten och straffbestämmelserna.

I lagen och förordningen finns bestämmelser både för den civila luftfarten och för statsluftfarten. Statsluftfarten delas i Sverige upp i militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. I luftfartsförordningen ges Transportstyrelsen mandat att besluta och föreskriva på flertalet områden för den civila luftfarten och för statsluftfarten. Detta sker genom Transportstyrelsens föreskrifter, TSFS. Som sagts i det föregående, finns det ibland även möjlighet eller skyldighet för medlemsstaten eller den behöriga myndigheten att föreskriva om saker som regleras i en EU-förordning eller att utöka tillämpningsområdet för EU-förordningen till annan luftfart än som anges i tillämpningsområdet. Även det sker i Sverige oftast genom föreskrifter.

Transportstyrelsen har i luftfartsförordningen ett stort antal olika specifika bemyndiganden att besluta eller meddela föreskrifter i frågor som regleras i luftfartslagen och luftfartsförordningen. Dessutom har myndigheten ett allmänt bemyndigande i 12 kap. 4 § luftfartsförordningen att i de avseenden som behandlas i luftfartslagen (2010:500) meddela ytterligare föreskrifter som gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik.

Ibland är de mandat som finns formulerade så att de inte fullt ut motsvarar den rätt att reglera ett område som finns i en EU-förordning, dvs. de specifika mandaten är inte tillräckliga. I förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område, härafter kallad behörighetsförordningen, 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. I 2 § behörighetsförordningen pekas Transportstyrelsen ut som ansvarig myndighet som ska pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger en medlemsstat enligt rättsakter som beslutats inom Europeiska unionen, som rör civil luftfart och som anges i paragrafen. För att uppfylla Sveriges åtaganden gentemot EU, i rätt tid, och bibehålla en säker luftfart kompletterar

Transportstyrelsen ibland därför de specifika bemyndigandena som tilldelats myndigheten med föreskrifter meddelade med stöd av ett specifikt bemyndigande kompletterat av det allmänna bemyndigandet i kombination med det bemyndigande som myndigheten fått genom behörighetsförordningen.

På de områden som Transportstyrelsen har ett bemyndigande att meddela föreskrifter för den nationella luftfarten, innefattande både olika former av statsluftfart och bilaga I-luftfartyg, används ibland regler från EU-förordningar i dessa föreskrifter, antingen genom hänvisning till aktuell bestämmelse eller genom att bestämmelsen skrivs ut. EU:s bestämmelser motsvarar till stor del ICAO:s bestämmelser och genom förfarandet tillses på ett enkelt sätt att Sverige följer sina åtaganden gentemot ICAO.

De föreskrifter som Transportstyrelsen meddelar i anslutning till lagen eller de EU-förordningar som lagen kompletterar, kan därför gälla både för civil luftfart i form av EU-luftfart och i form av bilaga I-luftfart, och för statsluftfart, och då för viss eller all statsluftfart.

Vad gäller för en viss luftfart?

Av det nu sagda framgår att EU:s bestämmelser som huvudregel inte gäller bilaga I-luftfartyg eller statsluftfart. Så är fallet när denna luftfart genom särskilt stadgande är undantagen tillämpningen eller då den inte ingår i uppräknningen av dem som ska tillämpa bestämmelserna. För att få en klar bild av om en viss EU-förordning gäller för viss luftfart behöver bestämmelsernas tillämpningsområde särskilt kontrolleras. Så är även fallet med Transportstyrelsens föreskrifter oavsett om de grundas helt på luftfartsförordningen eller i viss mån på en EU-förordning, via behörighetsförordningen.

Straffbestämmelserna i luftfartslagen och luftfartsförordningen kan alltså behöva anpassas för att inte vara otydliga samt för att omfatta alla gärningar och vara tillämpbara oberoende av om den materiella bestämmelsen finns i luftfartslagen, luftfartsförordningen, Transportstyrelsens föreskrifter eller i en EU-förordning. Straffbestämmelserna behöver även förhålla sig till det faktum att de olika materiella bestämmelserna i vissa fall tillämpas i förhållande till olika kategorier av luftfart i form av EU-luftfartyg, bilaga I-luftfartyg och viss statsluftfart.

Det är även så att det avseende vissa av de områden där Transportstyrelsen får meddela föreskrifter även finns föreskrifter utfärdade av andra myndigheter. Ett sådant exempel är inom området arbets- och vilotider. Vid en ändring av en straffbestämmelse kan det därför i vissa fall behövas en begränsande ram för att tillse att straffbestämmelsen inte utvidgas till att avse andra föreskrifter, än Transportstyrelsens, som behandlar samma frågor.

2.3 Nuvarande systematik i luftfartslagen och luftfartsförordningen

Straffbestämmelserna i luftfartslagen och luftfartsförordningen är i dag uppbyggda på lite olika sätt. I vissa fall anges den brottsliga gärningen direkt i straffbestämmelsen genom en uttömmande brottsbeskrivning. Det

vanligaste är dock olika blankettstraffstadganden där hänvisning sker till interna eller externa utfyllnadsbestämmelser. I dessa blankettstraffstadganden används i sin tur olika sätt att ange vad som kriminaliseras. Detta görs genom att ange att man döms till ansvar om man

- bryter mot en viss paragraf, med eller utan en kort beskrivning av vad bestämmelsen gäller eller vad som sägs i den paragraf det hänvisas till,
- bryter mot en viss paragraf eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den paragrafen,
- bryter mot antingen föreskrifter, beslut, förbud eller villkor som meddelats med stöd av en viss paragraf, eller
- bryter mot föreskrifter eller beslut som meddelats av Transportstyrelsen alternativt mot Transportstyrelsens föreskrifter eller villkor, både med och utan angivande av vilken paragraf det sker med stöd av och av vad det rör sig om.

I förarbetena till luftfartslagen saknas närmare förklaringar till varför de olika varianterna av straffbestämmelser valts.

En trolig orsak till att blankettstraffstadganden valts är att det kan vara svårt att tillräckligt detaljerat och uttömmande ange den brottsliga gärningen genom en uttömmande brottsbeskrivning. Den civila luftfarten består av en stor mängd detaljerade bestämmelser som i många fall berör samma område, trots att de finns på olika ställen i regelverken. Det kan därför finnas tillfällen där det inte går att ange det straffbara området närmare än genom att hänvisa till föreskrifter inom ett visst område. Men i flertalet fall är det både möjligt och bättre att tydligt ange den straffbara gärningen. I promemorian kommer det därför kort anges varför ett visst val görs mellan brottsbeskrivning och blankettstraffbud, eller en blandning av de båda, i samband med beskrivningen av varför straffbestämmelsen behöver ändras.

3 Nykriminalisering

3.1 Krav för kriminalisering

Kriminalisering innebär att straff föreskrivs för en viss handling. Bakom kriminalisering ligger ett politiskt ställningstagande att gärningen i fråga är så förkastlig att den bör vara straffsanktionerad. Därutöver ger kriminaliseringen en grund för polis, åklagare och domstolar att inom ramen för sina respektive roller i rättsväsendet se till att ett straff eller annan påföljd fastställs för den som gjort sig skyldig till det kriminaliserade förfarandet.

Frågan om vad som ska kriminaliseras, när kriminalisering ska ske och hur kriminalisering ska användas har behandlats i – Ett reformerat åklagarväsende, SOU 1992:61 (Åklagarutredningen). I utredningen görs en genomgång av bl.a. förutsättningarna för att använda kriminalisering, i vilka situationer det är lämpligt och påkallat samt vilka kriterier som bör gälla för att kriminalisering ska anses vara befogad.

Utredningen presenterade en lista med förutsättningar som bör vara uppfyllda för att kriminalisering ska väljas som metod. Listan innehåller fem kriterier eller principer som ska vara uppfyllda eller besvaras jakande för att nykriminalisering ska anses berättigad.

De fem principerna uttrycktes i Åklagarutredningen som:

1. Ett beteende ska kunna föranleda påtaglig skada eller fara.
2. Alternativa sanktioner står inte till buds, skulle inte vara rationella eller skulle kräva oproportionerligt höga kostnader.
3. Straffsanktion krävs med hänsyn till gärningens allvar.
4. Straffsanktion ska utgöra ett effektivt medel för att motverka det icke önskvärda beteendet.
5. Rättsväsendet ska ha resurser att klara av den eventuellt ytterligare belastning som kriminaliseringen innebär.

I denna promemoria kommer grunderna för och behovet av nykriminalisering att kort beröras särskilt i varje avsnitt där en utvidgning av det straffbara området sker eller det är fråga om att kriminalisera ett agerande som inte varit kriminaliserat innan.

3.2 Legalitetsprincipen

Legalitetsprincipen utgörs av flera grundläggande rättsstatliga principer vars huvudsakliga innebörd är att straff inte får ådömas utan direkt stöd i lag. Legalitetsprincipen fungerar som en garanti för rättssäkerheten genom att ställa sådana krav på lagstiftningen att medborgarna kan förutse när och hur de kan komma att drabbas av straffrättsliga påföljder. Av betydelse för förutsebarheten är således inte bara att vissa gärningar är kriminaliserade utan också hur de är kriminaliserade. Bestämmelserna måste uppfylla rimliga krav på begriplighet, tillgänglighet och precision och får inte vara alltför obestämda eller svåra att ta del av eller förstå.

I första hand bör en fullständig brottsbeskrivning användas som innehåller alla rekvisit för den brottsliga gärningen. Detta är dock inte alltid möjligt, särskilt inom specialstraffrätten där en stor del av de olika kraven som ska uppfyllas för att undgå straffansvar kan framgå av andra regelverk. Brottsbeskrivningen får då utformas så att det brottsliga agerandet tydligt framgår av bestämmelsen. En kontroll kan dock behöva ske av andra regelverk för att veta vad som krävs för att uppfylla kraven och få reda på vad som behöver göras för att därigenom kunna undgå straffansvar. Det behöver då finnas en hänvisning till var de bakomliggande bestämmelserna finns. Denna hänvisning behöver vara så tydlig att det går att reda ut vad som egentligen är kriminaliserat.

Inom specialstraffrätten, och särskilt den som regleras av ett stort antal EU-förordningar, går det inte alltid att ange den straffbara gärningen direkt i bestämmelsen. En viss typ av otillåtet agerande kan behöva träffa en större krets av individer och därigenom innehålla många olika varianter av ett agerande. En uttömmande brottsbeskrivning riskerar då att antingen bli alltför snäv, och inte omfatta alla de ageranden som avses, eller bli alltför vid och otydlig, och därigenom omfatta mer än vad som avses. I båda fallen leder dock detta till att den aktuella bestämmelsen inte blir tillämpbar så som avsetts.

I de fall brottsbeskrivningen inte går att ange i lag bör i stället blankettstraffbud användas. Utmärkande för blankettstraffbud är att förutsättningarna för straffbarhet inte anges i lag eller förordning utan i föreskrifter av lägre konstitutionell rang, så som förordning eller myndighetsföreskrift. Blankettstraffbud kan även fyllas ut av föreskrifter i EU-förordningar. Blankettstraffbud kan något förenklat sägas vara en straffbestämmelse som inte beskriver den straffbara gärningen, vilken i stället framgår av andra bestämmelser på samma eller lägre nivå i normhierarkin. I luftfartslagen och luftfartsförordningen används i dag i stor utsträckning blankettstraffbud.

En straffbestämmelse med fängelse i straffskalan får dock inte fyllas ut av föreskrifter meddelade av förvaltningsmyndighet eller kommun på ett sådant sätt att den gärning som straffbeläggs helt eller väsentligen anges i myndighetens eller kommunens föreskrifter, se NJA 2005 s. 33. Att fylla ut blankettstraffbud med föreskrifter i EU-förordningar kan vara tillåtet eftersom normgivningskompetensen inte delegerats utan riksdagen har här lämnat över normgivningskompetensen till EU och EU-förordningarna blir i dessa sammanhang att likställa med lag. I dessa situationer kan det också vara tillåtet att ha fängelse i straffskalan., se NJA 2007 s. 227.

3.3 Utvidgade och utökade sanktioner behövs

Under de dryga tretton år som gått sedan luftfartslagens och luftfartsförordningens införande har det vid tillämpningen uppmärksammats behov av justeringar och tillägg. Behoven har visat sig både när Transportstyrelsen, som är ansvarig myndighet för luftfarten i Sverige, tillämpat reglerna och i samband med åtalsanmälningar, utredningar av polis och åklagare och vid efterföljande förhandling i domstol. Nya EU-bestämmelser behöver också beaktas. Här berörs kort några av huvuddragen i arbetet och varför det finns ett behov av att se över delar av regelverket.

Straffbestämmelsen om vårdslöshet i luftfart har inte tillämpats i någon större utsträckning eftersom bestämmelsen kräver uppsåt eller grov oaktsamhet för att döma till ansvar. Uppsåtliga ageranden är, liksom grov oaktsamhet, relativt ovanliga inom luftfarten medan normal oaktsamhet förekommer mer frekvent. Genom att straff förutsätter grov oaktsamhet förblir ageranden som tydligt är vårdslösa ostraffade, vilket är otillfredsställande. Efter att EU-bestämmelserna om obemannade luftfartygssystem (drönare i dagligt tal) trädde i kraft har det även introducerats en ny aktör, en observatör, som deltar i flygningar med det obemannade luftfartygssystemet på ett sådant sätt att straffansvar för flygningarna bör kunna åläggas en sådan aktör inom ramen för bestämmelsen om vårdslöshet.

Genom den praxis som utvecklats har det även blivit tydligt att personer som utför uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten för luftfarten i samband med flygningar under påverkan av alkohol eller narkotika i vissa situationer inte omfattas av något straffansvar. Därför behöver dagens bestämmelser förtydligas och utvecklas så att dessa omfattar alla de personalkategorier som bör ha höga krav på nykterhet i utförandet av sina arbetsuppgifter. Även här finns det, avseende vissa ageranden, ett behov

av att med straffrättsliga medel säkerställa nykterhet för en observatör som deltar vid en flygning med obemannade luftfartyg.

Sedan införandet av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg ställs det flertalet nya krav på medlemsstaten och den behöriga myndigheten. Vissa av bestämmelserna i förordningen är sådana att det kan vara aktuellt med sanktioner för att tillse att Sverige lever upp till de krav som ställs på medlemsstaterna. Detta gäller särskilt för situationer där liknande överträdelser inom den bemannade luftfarten redan är straffsanktionerade. Men även i andra fall kan det behövas straffsanktioner vid överträdelser av reglerna om obemannade luftfartygssystem. EU kräver till exempel att medlemsstaterna ska säkerställa att vissa operatörer och luftfartyg är registrerade i särskilda register och att de registrerade uppgifterna är sanningsenliga och korrekta.

För att säkerställa att de straffbestämmelser som finns inom luftfarten fyller sin funktion behöver bestämmelserna både vara korrekt utformade och kunna tillämpas. Straffbestämmelserna i luftfartsförordningen, som främst består av sanktioner för överträdelser av vad som närmast kan benämnas trafikbestämmelser, kräver i dagsläget ett uppsåtligt agerande av en gärningsman för att de ska kunna tillämpas. Det kravet ter sig onödigt högt om man ser till vad de aktuella bestämmelserna avser att skydda, och i förhållande till motsvarande straffbestämmelser inom andra trafikslag, samt till möjligheten att tillämpa bestämmelserna och bevara säkerheten inom luftfarten. Genom att göra även oaktsamt agerande, som inte är ringa, straffbart görs bestämmelserna i högre grad tillämpbara och en bättre grund för en säker luftfart läggs.

Utöver detta har det uppstått en situation där en förflyttning av materiella bestämmelser för den civila luftfarten skett och dessa i huvudsak inte längre finns i de nationella regelverken. Straffbestämmelserna i luftfartslagen och luftfartsförordningen är därför i stor utsträckning inte längre tillämpliga på överträdelser av bestämmelser som reglerar den civila luftfarten, eftersom dessa numera finns i EU-förordningar.

Det finns alltså goda skäl att utöka det straffbara området i luftfartslagens och luftfartsförordningens bestämmelser till att omfatta EU-bestämmelser och obemannad luftfart. Det är fråga om att straffsanktionera felaktiga beteenden som kan föranleda påtaglig skada eller fara. Vid incidenter eller olyckor med luftfartyg kan nämligen effekterna på omgivningen, i form av andra luftfartyg eller personer och egendom på marken, bli stora och allvarliga.

Alternativa metoder för att komma till rätta med det oönskade beteendet eller alternativa sanktioner finns oftast inte. I vissa fall saknas helt möjligheter att ingripa mot tillstånd eller certifikat, eller att tvinga fram korrekt beteende genom förelägganden. I stor omfattning rör det sig dessutom om yrkesfolk som, tack vare risk att straffas, riskerar att hamna i belastningsregister eller risk att drabbas av de olägenheter som redan följer av en brottsmisstanke, kommer att undvika att bryta mot reglerna.

Det kommer även att finnas resurser för att hantera den ytterligare belastning som en utökad kriminalisering kommer innebära. I första hand rör det sig om att tillse att alla de handlingar som var avsedda att vara kriminaliserade vid luftfartslagens och luftfartsförordningens tillkomst ska vara kriminaliserade även när kraven flyttats till EU-förordningar. Därför

kan rättsväsendet och tillsynsmyndigheten förutsättas ha de resurser som krävs i det avseendet. Den marginella utvidgning av det kriminaliserade området som därutöver sker kan inte heller antas påverka myndigheterna i sådan grad att man bör avstå från kriminalisering.

4 Sanktionsbestämmelser och EU-rätt

4.1 EU-förordningarnas förhållande till och påverkan på de nationella sanktionsbestämmelserna

När luftfartslagen och luftfartsförordningen trädde i kraft fanns det flera EU-förordningar som tillämpades i Sverige inom den civila luftfarten. Flera av dessa var dock av ramkaraktär och innehöll inte detaljerade bestämmelser för den civila luftfarten. En stor del av de regler som brukarna hade att tillämpa avseende t.ex. krav på luftfartyget, luftfartygets skötsel och utrustning, certifikat och trafikregler fanns i svenska föreskrifter i form av luftfartslagen, luftfartsförordningen samt myndighetsföreskrifter. I dag är det dock så att den stora massan av detaljerade bestämmelser för den civila luftfarten finns i ett stort antal olika EU-förordningar.

I takt med att övergången skett från nationella bestämmelser till EU-förordningar har det uppstått brister i de nationella straffbestämmelserna. Utformningen av straffbestämmelserna är i dag i huvudsak sådan att för att kunna dömas till ansvar ska man ha gjort sig skyldig till överträdelse av en viss paragraf i luftfartslagen eller i luftfartsförordningen eller av föreskrifter som är meddelade med stöd av en viss paragraf. Det är i de flesta fallen alltså inte det brottsliga agerandet som är beskrivet i straffbestämmelserna. Detta får till följd att det i stor utsträckning numera saknas straffsanktioner för överträdelser av de materiella bestämmelser som inte längre finns i nationella föreskrifter, utan i stället finns i EU-förordningar. För att ageranden som tidigare varit straffbara men som nu saknar sanktioner, på grund av den förflyttning av materiella bestämmelser som skett, framöver återigen ska omfattas av en straffsanktion behöver flera straffbestämmelser i luftfartslagen och luftfartsförordningen ändras.

De EU-förordningar som innehåller bestämmelser som sanktioneras av de svenska straffbestämmelserna och som därmed behöver beaktas i arbetet är:

- Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.
- Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer.

- Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.
- Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.
- Kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 av den 29 april 2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.
- Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter.
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG.
- Kommissionens förordning (EU) 2015/340 av den 20 februari 2015 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygledarcertifikat samt andra certifikat och intyg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 och upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 805/2011.
- Kommissionens förordning (EU) 2018/395 av den 13 mars 2018 om detaljerade regler för ballongverksamhet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91.
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1976 av den 14 december 2018 om detaljerade regler för segelflygverksamhet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139.
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg.
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 av den 22 april 2021 om ett regelverk för U-space.

Utöver dessa EU-förordningar finns det ytterligare cirka 40 EU-förordningar som innehåller bestämmelser som i dag inte har någon motsvarande straffsanktionerad nationell bestämmelse men som är sådana att det bör finnas andra former av sanktioner, till exempel en möjlighet att utfärda förelägganden och att förena dessa förelägganden med vite, för att Sverige ska leva upp till de förpliktelser som finns gentemot EU. Samtliga de EU-

förordningar som det behöver finnas sanktioner för, antingen straffsanktioner eller andra sanktioner, anges i behörighetsförordningen.

4.2 Sanktionskrav i EU-förordningar

Det stora antalet EU-förordningar inom det civila luftfartsområdet är, precis som alla EU-förordningar, fullt ut bindande för Sverige som medlemsstat i EU och bestämmelserna i förordningarna är direkt tillämpliga. EU-förordningar ska därför tillämpas direkt av domstolar och myndigheter i medlemsstaterna som gällande rätt och kan åberopas av enskilda. Som medlemsstat är Sverige skyldigt att ha nationella bestämmelser som gör att EU-förordningarna kan tillämpas och att de får ett effektivt genomslag. Det rör sig bland annat om bestämmelser om ansvarig och behörig myndighet och om tillsyn. Som medlemsstat ska Sverige också vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att de skyldigheter som följer av fördragen eller unionens olika rättsakter fullgörs, vilket följer av lojalitetsförpliktelsen i artikel 4.3. i EU-fördraget.

En del i att tillse att bestämmelserna i de olika EU-förordningarna får effektivt genomslag är att det finns olika sanktioner vid överträdelser. Det kan vara sanktioner genom straff, förelägganden vid vite eller administrativa åtgärder i form av tillsyn och återkallelse av tillstånd. EU ställer således krav på att medlemsstaterna ska skapa regelverk i sina respektive nationella lagstiftningar för att unionens bestämmelser ska få effektivt genomslag. Något EU-gemensamt straffrättsligt system finns inte utan det åligger medlemsstaterna att anta sanktionsbestämmelser inom ramen för sina nationella system.

Av rättspraxis framgår även att medlemsstaterna enligt lojalitetsprincipen ska se till att överträdelser av unionsrätten beivras på ett sätt som motsvarar vad som gäller för sådana överträdelser av nationell rätt som är av liknande art och svårighetsgrad. Sanktionerna ska enligt EU-domstolens fasta praxis under alla förhållanden vara effektiva, stå i rimlig proportion till överträdelserna och vara avskräckande.

4.3 Val av lagstiftningsteknik

Utgångspunkten för arbetet med att uppdatera de svenska straffbestämmelserna i förhållande till EU-rätten är att de befintliga straffbestämmelserna i luftfartslagen och luftfartsförordningen ska bibehållas och att de gärningar som, avseende överträdelser av nationella bestämmelser, i dag är straffsanktionerade även fortsättningsvis ska vara detta. De nuvarande straffbestämmelserna behöver emellertid även omfatta EU-rätt. Det rör sig alltså i första hand om en uppdatering i förhållande till de brister som uppstått i förhållande till EU-rätten efter de olika regelverkens ikraftträdande och är inte fråga om en total omarbetning av regelverken eller de aktuella straffbestämmelserna. Ändringar i straffbestämmelserna görs utifrån detta för att se till att Sverige lever upp till de krav som ställs på Sverige som medlemsstat i EU. De överträdelser som är kriminaliserade när det rör sig

om svenska bestämmelser behöver vara kriminaliserade även när det rör sig om motsvarande överträdelse av EU-bestämmelser.

Detsamma gäller för överträdelse av de EU-bestämmelser som ersatt Transportstyrelsens föreskrifter. Det saknas i nuläget i stor utsträckning straffbestämmelser på detta område. Att anpassa nuvarande straffbestämmelser i luftfartslagen eller luftfartsförordningen så att dessa även omfattar överträdelse av de aktuella EU-bestämmelserna bedöms dock inte vara lämpligt. Det behövs därför en ny straffbestämmelse som täpper till den lucka som uppstått.

Med hänsyn till de krav som ställs på medlemsstaterna när det gäller bestämmelserna om obemannade luftfartygssystem, förordning (EU) 2019/947 och förordning (EU) 2021/664, behöver det även skapas några helt nya straffbestämmelser som tar sikte på obemannad luftfart.

Vid arbetet med såväl de befintliga bestämmelserna som de nya är inriktningen att skapa fullständiga brottsbeskrivningar. Det är dock inte möjligt i alla lägen. Detta beror på att det i flera fall inte rör sig om ett enda beteende som lätt kan beskrivas, det rör sig om bestämmelser som ska träffa olika delar av luftfarten och som finns i flera olika EU-förordningar samt att det rör sig om ett stort antal olika bestämmelser som behöver regleras i samma straffbestämmelse.

Utöver detta kompliceras det hela av det sätt som bestämmelserna är skrivna på. I flera straffbestämmelser finns ett behov av att samtidigt hänvisa till en bestämmelse i luftfartslagen eller luftfartsförordningen, till föreskrifter som är skapade med stöd av lagen eller förordningen, till en eller flera EU-förordningar eller, för luftfartsförordningens del, till föreskrifter som är skapade i anslutning till luftfartsförordningen eller en eller flera av EU-förordningarna. Detta leder till att det ibland blir omöjligt att skapa en fullgod brottsbeskrivning.

Det är också så att olika adressater ska träffas av de olika straffbestämmelserna – civil luftfart i form av EU-luftfartyg och bilaga I-luftfartyg samt i vissa fall statsluftfart – vilket behöver beaktas vid utformningen av de olika straffbestämmelserna.

När det inte har gått att skapa en fullständig brottsbeskrivning har det i första hand eftersträvat ett blankettstraffbud med en öppen dynamisk hänvisning till den eller de aktuella EU-förordningarna. Straffbestämmelsen har då även försetts med en ram som begränsar det straffbara området. I några fall rör det sig dock om så många olika EU-förordningar att detta inte har varit möjligt eller lämpligt eftersom det funnits en risk att straffbestämmelsen tyngts av mängden hänvisningar. I de fallen har i stället blankettstraffbudet försetts med en öppen hänvisning till bestämmelser i EU-förordningar med gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet. Hänvisningen har då även här försetts med en begränsande ram. Det kommer att framgå av de straffbestämmelserna att det rör bestämmelser i de EU-förordningar som lagen kompletterar.

Avslutningsvis kan tilläggas att för de straffbestämmelser som i dag endast straffsanktionerar överträdelse av nationella bestämmelser och som ändras för att de även ska omfatta överträdelse av bestämmelser inom EU-rätten innebär ändringen i praktiken att det straffbara området utvidgas till att träffa fler beteenden och individer än som var fallet innan ändringen. Detta beror dock endast på att Sverige inte fullt ut uppfyllt sina åtaganden gentemot EU och tillsett att de bestämmelser inom EU-rätten som skulle

uttryck som omfattade obemannade luftfartyg, för att straffbestämmelserna innehåller brottsbeskrivningar som sanktionerar överträdelse av bestämmelser som motsvarar de bestämmelser som skapats för obemannade luftfartyg eller för att straffbestämmelserna är skrivna så att de genom sin lydelse redan omfattar obemannade luftfartyg, trots att inga tydliga överväganden kring formuleringarna gått att härleda.

Det finns i dag dock flera straffbestämmelser som inte kan eller kommer att kunna tillämpas på obemannade luftfartygssystem. Det beror delvis på att det i och med förordning (EU) 2019/947 förts in nya begrepp, helt nya bestämmelser, nya tillsynsobjekt och nya tillstånd. Men även på det obemannade luftfartygets särart och hur det används i förhållande till andra luftfartyg. I och med att obemannade luftfartyg i framtiden kommer utgöra ett större inslag inom luftfarten behöver ställning därför tas till om nuvarande straffbestämmelserna behöver anpassas till dessa nya förhållanden och de situationer som uppstår. Eftersom det även kommer behöva ske en anpassning av de nationella föreskrifterna i förhållande till EU:s bestämmelser om obemannade luftfartygssystem kommer även straffbestämmelserna att behöva anpassas så att de går att tillämpa i de situationer när nationella föreskrifter gäller för obemannade luftfartyg. En särskild fråga är även om de nya bestämmelser som införs och de skyldigheter som uppstår när obemannade luftfartyg ska integreras i luftrummet ska sanktioneras genom införande av nya straffbestämmelser som endast riktar sig emot drönakollektivet.

Utöver drönarförordningen finns särskilda bestämmelser för obemannade luftfartyg i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 av den 22 april 2021 om ett regelverk för U-space, U-space-förordningen. U-space är ett koncept av nya tjänster och förfaranden som på ett automatiserat och digitaliserat sätt ska möjliggöra en integrering av obemannade luftfartyg i luftrummet. I förlängningen ska konceptet stödja en säker och effektiv tillgång till luftrummet för ett stort antal obemannade luftfartyg samtidigt som den säkra och effektiva tillgången för den bemannade luftfarten bibehålls. U-space är något helt nytt som saknar motsvarighet både nationellt och internationellt varför det sedan tidigare inte finns några bestämmelser som tar sikte på detta. Även avseende denna EU-förordning behöver det övervägas om straffrättsliga bestämmelser behöver införas.

De straffbestämmelser i luftfartslagen och luftfartsförordningen som redan i dag är direkt tillämpliga på obemannade luftfartygssystem och där inga ändringar behöver ske kommer inte att beröras ytterligare i promemorian. I de situationer särskild hänsyn behöver tas till obemannade luftfartygssystem, oavsett om det beror på det obemannade luftfartygets egenheter, på svenska bestämmelser eller på bestämmelser i EU-rätt kommer detta särskilt att kommenteras i samband med hanteringen av den specifika befintliga bestämmelsen. I några fall saknas det i dag liknande eller motsvarande bestämmelser för den bemannade luftfarten. Det kan till exempel röra sig om en helt ny företeelse, ett nytt koncept som behöver regleras eller brottsliga gärningar som inte tidigare regleras i luftfartslagen eller luftfartsförordningen. Dessa bestämmelser kommer då att hanteras i ett eget avsnitt, 7.6.

Vid genomgången av de olika straffbestämmelserna och förhållandet till obemannade luftfartygssystem kommer en del termer att användas som är bra att känna till. Här följer därför några uttryck med den definition som

finns i förordning (EU) 2019/947, förordning (EU) 2021/664 eller som skapats av Transportstyrelsen.

Obemannat luftfartygssystem (UAS): ett obemannat luftfartyg och utrustning för att kontrollera det på avstånd.

Operatör av obemannat luftfartygssystem (UAS-operatör): varje juridisk eller fysisk person som använder eller avser att använda ett eller flera UAS.

Geografisk UAS-zon: en del av luftrummet som inrättats av den behöriga myndigheten för att underlätta, begränsa eller utesluta drift av UAS i syfte att ta itu med de risker för säkerhet, personlig integritet, skydd av personuppgifter, luftfartsskydd eller miljö som följer av drift av UAS.

Fjärrpilot: En fysisk person som ansvarar för att på ett säkert sätt genomföra flygningen av ett obemannat luftfartyg genom att använda dess styrorgan, antingen manuellt eller, när det obemannade luftfartyget flyger automatiskt, genom att följa dess kurs och när som helst kunna ingripa och ändra denna.

Observatör av det obemannade luftfartyget: En person som är belägen jämsides med fjärrpiloten och som genom visuell observation, utan hjälp, av det obemannade luftfartyget hjälper fjärrpiloten att hålla det inom synhåll och utföra flygningen säkert.

Luftrumsobservatör: En person som bistår fjärrpiloten genom att utföra visuell avsökning av det luftrum där det obemannade luftfartyget befinner sig för att upptäcka eventuella faror i luften.

U-space-luftrum: En geografisk UAS-zon som utsetts av medlemsstaterna, där UAS-drift endast får äga rum med stöd av U-space-tjänster.

Det finns tre olika kategorier inom vilket luftfart med obemannade luftfartyg bedrivs. Kategorierna, som definieras i tre olika artiklar i förordning (EU) 2019/947, är öppna kategorin (artikel 4), specifika kategorin (artikel 5) och den certifierade kategorin (artikel 6). Förkortat och förenklat kan de olika kategorierna definieras enligt följande:

Öppna kategorin: Drift av UAS för vilken det inte krävs något operativt tillstånd i förväg och inte heller att UAS-operatören avger en operativ deklARATION före påbörjandet av driften.

Specifika kategorin: Drift av UAS för vilken det krävs ett operativt tillstånd eller en deklARATION av en UAS-operatör.

Certifierade kategorin: Drift av UAS för vilken det krävs certifiering av UAS och operatören, samt i tillämpliga fall, utfärdande av licens till fjärrpiloten.

6 Luftfartslagen kompletterar EU-förordningar på den civila luftfartens område

Förslag: Det ska framgå att luftfartslagen kompletterar EU-förordningar med gemensamma bestämmelser på den civila luftfartens område.

Regeringen meddelar föreskrifter om vilka EU-förordningar detta är. Det förtydligas att den tillsyn som utövas av den myndighet som regeringen bestämmer även omfattar tillsyn över bestämmelser i de EU-förordningar som lagen kompletterar.

Beslut enligt de EU-förordningar som lagen kompletterar eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till EU-förordningarna ska gälla omedelbart om inget annat anges i beslutet.

Skälen för förslaget: Som kort redogörs för i avsnitt 2.2. består luftfartsregelverket av både en nationell del och en internationell del. Nationellt består regelverket i huvudsak av luftfartslagen, luftfartsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter. Det är främst de olika EU-förordningarna som utgör den internationella delen.

EU-förordningarna gäller som utgångspunkt för all civil luftfart. De ska dock som sagt som huvudregel inte tillämpas på bilaga I luftfartyg eller statsluftfart, varken militär eller annan luftfart för statsändamål.

De svenska reglerna gäller dock, i lite olika omfattning, både för civil luftfart och statsluftfart. Det finns nationella bestämmelser som gäller all luftfart, dvs. både EU-luftfart och nationell luftfart, och vissa som bara gäller för nationell luftfart. Av de som i sin tur bara gäller för nationell luftfart finns det vissa som är allmänt tillämplbara och vissa som bara gäller för den civila luftfarten, dvs inte för statsluftfart.

EU-rätten har dock, i fråga om den civila luftfarten, företräde framför de nationella bestämmelserna och om det finns nationella bestämmelser i en fråga som är reglerad inom EU-rätten gäller EU-bestämmelserna.

Det är därför mest korrekt att säga att det svenska regelverket kompletterar EU-förordningar med gemensamma bestämmelser på den civila luftfartens område. Men de nationella bestämmelserna kompletterar även EU-rätten på övriga områden, där det inte finns några EU-bestämmelser. Samtliga aktörer inom luftfarten delar i Sverige samma luftrum och det finns inte några särskilda delar för statsluftfart, varken för annan luftfart för statsändamål eller för militär luftfart. För att det svenska luftrummet ska vara säkert och reglerat för alla krävs det därför nationella bestämmelser, utöver EU:s bestämmelser. Vilket innebär att även bestämmelser på områden som inte regleras av EU kompletterar befintliga EU-bestämmelser. De två regelområdena kompletterar på så sätt varandra för att skapa ett heltäckande luftfartsregelverk. Det bör därför komma till uttryck i lagen att så är fallet.

Vilka EU-förordningar som det rör sig om bör dock inte bestämmas i eller framgå av lag. Det finns ett stort antal EU-förordningar på det civila luftfartsområdet och det kommer löpande till nya och gamla tas bort. Rege-

ringen bör därför vara den som genom föreskrifter meddelar vilka förordningar det rör sig om. Transportstyrelsen pekas ut som den myndighet som ska utföra huvuddelen av de uppgifter som åligger Sverige och är behörig myndighet för de EU-förordningar inom den civila luftfartens område som anges i behörighetsförordningen. Förordningen har funnits sedan 1994 och uppdateras löpande när förändringar sker. I behörighetsförordningen är hänvisningen till de olika EU-förordningarna dynamisk vilket innebär att inga ändringar i förordningen behöver ske bara för att EU-förordningarna ändras materiellt. Regeringen bör därför föreskriva om vilka EU-förordningar lagen kompletterar genom att i luftfartsförordningen hänvisa till behörighetsförordningen.

Transportstyrelsen är alltså redan i dag utsedd att utöva tillsyn över de aktuella EU-förordningarna i behörighetsförordningen. Det bör dock förtydligas att den tillsyn som avses i luftfartslagen även omfattar de EU-förordningar som lagen kompletterar.

Det framgår av luftfartslagen att beslut enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, dvs. luftfartsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter, gäller omedelbart om inget annat anges i beslutet. De beslut som fattas enligt de EU-förordningar som lagen kompletterar eller enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till EU-förordningarna handlar om samma saker som besluten enligt lagen. Det är företrädesvis Transportstyrelsen som fattar dessa beslut och det som skiljer mellan de olika besluten är i stor utsträckning endast de bakomliggande bestämmelserna. Det är samma syfte och grunder för besluten, dvs. en trygg och säker luftfart, varför det också bör vara samma förutsättningar för samtliga beslut, oavsett om dessa fattas med stöd av nationella bestämmelser eller EU-bestämmelser. Beslut enligt de EU-förordningar som lagen kompletterar eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till EU-förordningarna bör därför även gälla omedelbart om inget annat anges i beslutet.

7 EU-rätten och straffbestämmelserna i luftfartslagen och luftfartsförordningen

7.1 Straffbestämmelserna behöver ändras

Som anges i avsnitt 3.3 och 4.1. har det i luftfartslagen och luftfartsförordningen uppstått brister i straffregleringen som beror på förflyttningen av materiella bestämmelser från lag, förordning och myndighetsföreskrifter till EU-förordningar. Det behöver därför vidtas åtgärder i de straffbestämmelser som berörs. De bestämmelser som behöver åtgärdas har det gemensamt att de antingen i delar eller i sin helhet baserar den kriminaliserade gärningen på brott mot antingen en specifik bestämmelse i lagen eller förordningen eller på föreskrifter skapade med stöd av den bestämmelsen. För att tillse att de ageranden och bestämmelser som vid luftfartslagens och luftfartsförordningens tillkomst avsågs skulle omfattas

av kriminalisering faktiskt gör det, bör det i första hand, när det är möjligt, skapas en komplett brottsbeskrivning som beskriver den brottsliga gärningen. Brottsbeskrivningarna kommer då endast att innehålla det brottsliga agerandet och inte de krav som ligger till grund för kriminaliseringen.

I de situationer det inte är möjligt att skapa en komplett brottsbeskrivning kommer nuvarande systematik att behållas, och användas för de nya bestämmelser som skapas, men med ändrade eller utökade hänvisningar till gällande bestämmelser eller med de tillägg av rekvisit och begränsande ramar som behövs.

Det kommer oavsett vilken teknik som används att vara i de bakomliggande handlingsreglerna, här främst olika EU-förordningar, som kunskap behöver sökas för att kunna avgöra vilken regel man överträder. Frågan uppstår då om det ska krävas subjektiv täckning i förhållande till existensen av och innehållet i de bakomliggande handlingsnormerna eller om det räcker med subjektiv täckning i förhållande till de omständigheter som utgör överträdelsen (dvs. egentligen det som framgår av straffbestämmelsen).

Huvudregeln i svensk rätt är att bristande uppsåt eller oaktsamhet rörande straffbudets innehåll inte fritar från ansvar. En förutsättning för att så ska vara fallet är dock att de rekvisit som utgör straffbestämmelsen (blankettstraffbudet och förhållningsregeln eller utfyllnadsnormen) är tillräckligt preciserade och tydliga så att erforderlig förutsebarhet finns och de krav som legalitetsprincipen ställer kan anses vara uppfyllda.

Blankettstraffbud används i första hand av praktiska skäl och det är otympligt att upprepa de normer till vilka det hänvisas. Så är även fallet här. Det finns därför skäl att godta ett synsätt som innebär att de normer som det hänvisas till anses ingå i brottsbeskrivningen. Vilket innebär att man måste förstå vad man gör men inte att det man gör faller under den aktuella bestämmelsen och följaktligen inte heller att man överträder bestämmelsen.

Det ska alltså inte krävas kunskap om den bakomliggande bestämmelsen, och därigenom varken att individen har uppsåt eller är oaktsam till att denne bryter mot den bakomliggande bestämmelsen, för att kunna dömas till ansvar. Det ska vara fullt tillräckligt att man är medveten om sitt eget agerande i förhållande till den straffbestämmelse som är aktuell, d.v.s. det ska endast krävas uppsåt eller oaktsamhet i förhållande till den brottsliga gärningen i sig. Genom att det tydligt framgår av straffbestämmelsen vad som är det felaktiga beteendet, t.ex. att framföra ett luftfartyg utan föreskrivet flygcertifikat, innebär detta att den som ska ut och flyga görs medveten om att straff kan dömas ut om detta sker utan tillstånd. Det ges även då en möjlighet att själv, eller genom kontakter med den ansvariga myndigheten, ta reda på vilka krav som ställs och var dessa krav kan hittas. Allt för att kunna undvika att överträda bestämmelserna och dömas till ansvar. Det blir då tillräckligt tydligt vad som gäller, erforderlig förutsebarhet föreligger, och de krav som legalitetsprincipen ställer är uppfyllda.

7.2 Straffbestämmelserna i luftfartslagen ska omfatta även EU-rätt

Förslag: Alla straffbestämmelserna i luftfartslagen ska gälla även när överträdelsen avser EU-bestämmelser.

Skälen för förslaget

Oriktiga uppgifter vid registrering i luftfartygsregistret

Den första straffbestämmelsen i luftfartslagen som behöver åtgärdas i sak är bestämmelsen om att det är straffbart att lämna oriktiga uppgifter vid en ansökan eller anmälan till luftfartygsregistret, 13 kap. 4 § 4. I dag sker kriminaliseringen genom en hänvisning till de bakomliggande bestämmelserna i 2 kap. luftfartslagen. I framtiden måste dock certifierade obemannade luftfartyg registreras i ett register, vilket kommer att ske i luftfartygsregistret, och då enligt förordning (1986:172) om luftfartygsregistret m.m. som innehåller bestämmelser om detta. Registreringen kommer att ske enligt krav i förordning (EU) 2019/947. Det kommer dock även krävas föreskrifter av Transportstyrelsen som bestämmer var registreringen ska ske.

De obemannade luftfartyg som kommer att omfattas av ett krav på registrering är antingen så avancerade och stora eller utför sådana uppgifter att de är att likställa med ett bemannat luftfartyg vad gäller risker. Det bör därför ställas motsvarande krav på att korrekta uppgifter lämnas vid registrering i luftfartygsregistret för dessa obemannade luftfartyg som det gör för bemannad luftfart, med motsvarande sanktionsmöjligheter när så inte sker. Genom nuvarande lydelse omfattas dock endast ansökningar och anmälningar som sker enligt 2 kap. luftfartslagen av det straffansvar som finns för den som lämnat oriktiga uppgifter. För att alla registreringar av luftfartyg i luftfartygsregistret ska omfattas behöver bestämmelsen ändras.

Bristande märkning

Det är förbjudet att framföra ett luftfartyg som är registrerat i luftfartygsregister utan korrekt märkning av luftfartyget, 13 kap. 4 § 5 luftfartslagen. Ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret eller antecknat i bihanget till registret ska vara märkt med sina nationalitets- och registreringsbeteckningar.

Bestämmelser om märkning har tidigare endast funnits nationellt och straffbestämmelsen hänvisar i dag till en specifik bestämmelse i luftfartslagen och föreskrifter meddelade med stöd av denna bestämmelse. Straffbestämmelsen omfattar därför endast överträdelser av nationella bestämmelser om märkning i luftfartslagen och luftfartsförordningen.

Genom förordning (EU) 2019/947 har det införts regler, som ska tillämpas i Sverige, om hur obemannade luftfartyg ska vara märkta. I EU-förordningen finns det krav på att obemannade luftfartyg i de öppna och specificerade kategorierna ska vara märkta med UAS-operatörens registreringsnummer. Dessa behöver dock inte registreras i luftfartygsregistret och kommer därför att hanteras i avsnitt 7.5. För obemannade luftfartyg i den

certifierade kategorin, som alltså kommer utföra mer avancerade flygningar, finns det krav på märkning som motsvarar de som finns för bemannad luftfart. Märkningen av dessa ska utföras enligt samma bestämmelser i annex 7 till Chicagokonventionen som för bemannade luftfartyg. Dessa obemannade luftfartyg kommer även, eftersom de är certifierade, att behöva registreras. Det kommer att ske i luftfartygsregistret.

Märkningen av obemannade luftfartyg är, precis som för vanlig luftfart, till för att kunna identifiera luftfartyget. Det kan t.ex. vara vid överträdelse av bestämmelser eller olika incidenter, så som tillbud eller olyckor. Det bör därför även vara straffbart att framföra ett certifierat obemannat luftfartyg som är registrerat i luftfartygsregistret men som inte är märkt enligt det som är föreskrivet.

I sin nuvarande utformning omfattas inte bestämmelserna om krav på märkning i förordning (EU) 2019/947 av det straffansvar som finns i luftfartslagen.

Det är här, med hänsyn till bakomliggande svenska bestämmelsers utformning som omfattar mer än endast ett krav på märkning, inte möjligt att genom en fullständig brottsbeskrivning täcka alla de situationer som är kriminaliserade genom nuvarande bestämmelser samtidigt som EU-förordningens bestämmelser omfattas. Det är inte heller möjligt att bara ta bort hänvisningen till lagen eller regeringens föreskrifter eftersom det skulle innebära att även andra bestämmelser, t.ex. Transportstyrelsens föreskrifter, skulle komma att omfattas av straffbestämmelsen. För att undvika en för snäv och tydlig brottsbeskrivning eller en utvidgning av det straffbara området är det därför lämpligast att ha kvar det befintliga blankettstraffbudet och tillföra förordning (EU) 2019/947 till bestämmelsen.

I nuläget är det endast en bestämmelse i förordning (EU) 2019/947 som reglerar märkning av obemannade luftfartyg. Trots detta bör inte den aktuella artikeln anges i straffbestämmelsen utan det bör endast anges att det rör märkning enligt den aktuella EU-förordningen. Förordning (EU) 2019/947 trädde i kraft under 2019 och började tillämpas vid årsskiftet 20/21. Utvecklingen av lagstiftningen för obemannade luftfartyg är dock inte färdig utan pågår i takt med den snabba utveckling av tekniken som möjliggör utvecklingen av såväl de obemannade luftfartygen som deras kapacitet och plats i luftrummet. Förordning (EU) 2019/947 har redan uppdaterats i sak en gång och det pågår regelprojekt som syftar till att ändra förordningen. Förordningen kommer därför troligen att uppdateras flera gånger under de kommande åren. Det är med tanke på den snabba utvecklingen inom området inte otänkbart att det även kan tillkomma fler krav på märkning och registrering än de som finns i dag. Det befintliga kravet kan även komma att utvecklas och eventuellt få ändrad lydelse eller placering. Det är därför inte lämpligt att införa bestämmelser som pekar på den specifika artikeln i förordningen. Det skulle kunna leda till att straffbestämmelsen relativt snabbt blir inaktuell och att det behöver göras ytterligare ändringar i luftfartslagen under de kommande åren. Den lämpligaste lösningen är därför nu att i straffbestämmelsen endast hänvisa till förordning (EU) 2019/947. Med tanke på den snabba utvecklingen inom det aktuella området och för att säkerställa att ändringar i EU-förordningen får genomslag vid tillämpningen av straffbestämmelserna bör hänvisningen vara dynamisk. Genom en öppen och dynamisk hänvisning till förordningen

som kombineras med en begränsande ram säkerställs att samtliga vid varje tillfälle gällande krav på märkning vid framförande av ett luftfartyg omfattas.

Genom att det framgår av straffbestämmelsen att det krävs att luftfartyget framförs utan att vara korrekt märkt enligt förordning (EU) 2019/947 och att det krävs att luftfartyget är registrerat i luftfartygsregistret skapas en ram som begränsar det straffbara området till endast de situationer då registrerade luftfartyg framför utan korrekt märkning.

Luft- och miljövårdighet

I dag är det straffbart att använda ett luftfartyg som inte är luftvärdigt eller miljövärdigt, 13 kap. 4 § 6 luftfartslagen.

Även här finns det bestämmelser om luftvärdighet och miljövårdighet i EU-rätten, nämligen i förordning (EU) nr 748/2012 och förordning (EU) nr 1321/2014. De förordningarna omfattas inte av det straffansvar som finns i den nuvarande utformningen av straffbestämmelsen. Den nuvarande bestämmelsen innehåller en komplett brottsbeskrivning och en hänvisning till en specifik bestämmelse i luftfartslagen. Denna hänvisning tillför inget i sak och bör därför strykas så att det som sanktioneras är att använda ett luftfartyg som inte är luftvärdigt eller miljövärdigt, utan en begränsning till vissa bestämmelser.

Straffbestämmelsen kommer efter ändringen även att träffa de obemannade luftfartyg som tillhör den certifierade kategorin. Dessa obemannade luftfartyg anses, av EU, utgöra en sådan risk att de behöver tillämpa vissa bestämmelser som gäller för bemannad luftfart, bl.a. bestämmelser om luftvärdighet i förordning (EU) nr 1321/2014. Med hänsyn till de krav på flygsäkerhet som ställs på de certifierade obemannade luftfartygen och de potentiella effekter en överträdelse av bestämmelserna kan få för övrig luftfart, tredje man, egendom och miljö bör de behandlas likadant som den bemannade luftfarten och det bör därför även vara straffbart att framföra ett obemannat luftfartyg utan att det är luftvärdigt, när så krävs.

Krav på innehav av certifikat

Det är i dag straffbart att bryta mot vissa bestämmelser om innehav av certifikat i luftfartslagen eller föreskrifter som regeringen meddelat med stöd av bestämmelserna, 13 kap. 4 § 8 luftfartslagen. De aktuella bestämmelserna innehåller krav på att inneha ett certifikat för att få framföra ett luftfartyg och att det certifikatet ska vara giltigt för det luftfartyg som framförs. Dessutom finns bestämmelser om hur flygning ensam under utbildning får ske, att den som utbildar ska ha gällande certifikat för det luftfartyg utbildningen rör och att regeringen får meddela föreskrifter om det som framgår av dessa paragrafer.

Det finns på området även sex olika EU-förordningar som hanterar frågor om framförande av luftfartyg, certifikat och utbildning. Dessa är förordning (EU) nr 1178/2011, förordning (EU) 2015/340, förordning (EU) 2018/395, förordning (EU) 2018/1139, förordning (EU) 2018/1976 och förordning (EU) 2019/947.

I sin nuvarande utformning omfattar straffbestämmelsen inte överträdelser av någon av de angivna EU-förordningarna. För att även EU-rätten ska omfattas av straffansvaret behöver alltså något göras.

Att föra in hänvisningar till EU-förordningarna i paragrafen, på samma sätt som hänvisning i dag sker till bestämmelser i luftfartslagen, är inte en lämplig lösning, vare sig det rör hänvisning till individuella artiklar eller förordningarna i dess helhet. Det är fråga om många EU-förordningar och flertalet olika regler i dem vilket gör bestämmelsen svårsläst och svår att tillämpa. Den skulle även riskera att bli inaktuell väldigt fort med hänsyn till den utveckling som sker löpande inom luftfartsområdet. Ändringar i lagen skulle troligen behöva genomföras löpande.

Bestämmelsen bör utformas så att det framgår vilka slags gärningar som är straffbelagda, dvs. införa en tydlig brottsbeskrivning och ta bort hänvisningen till bestämmelserna i fjärde kapitlet. Med en sådan lösning kommer straffbestämmelsen att omfatta överträdelse av alla handlingsregler som rör det som är tänkt att vara straffbelagt, både svenska bestämmelser och bestämmelser i EU-förordningar. Delar av det tidigare blankettstraffbudet behöver dock vara kvar genom en hänvisning till föreskrifter meddelade av regeringen med stöd av 4 kap. 1–5 §§ luftfartslagen eftersom straffsanktionerade bestämmelser, för bilaga I luftfartyg och annan luftfart för statsändamål, även finns i luftfartsförordningen.

Genom förordning (EU) 2019/947 infördes nya former av tillstånd som inte benämns certifikat, t.ex. kompetensbevis, men som i betydelse motsvarar certifikat och som ska innehas och medföras för att få framföra ett obemannat luftfartyg. Den obemannade luftfarten delar samma lufttrum som den bemannade luftfarten och krav på kompetens och giltiga tillstånd är lika viktiga för denna typ av luftfart. Den aktuella straffbestämmelsen bör därför utökas så att den även omfattar dessa tillstånd. Med hänsyn till den utveckling som pågår inom den obemannade luftfarten är det dock troligt att det under de närmaste åren kommer tillkomma fler varianter av tillstånd som betecknas som något annat än certifikat och det är inte heller uteslutet att de tillstånd som finns i dag byter beteckning. Det bör framöver även vara straffbart att utan tillstånd framföra luftfartyg som kräver tillstånd, oavsett vilken beteckning dessa tillstånd har. Straffbestämmelsen behöver därför utformas så att den omfattar befintliga tillstånd utan att utesluta kommande varianter och så att den inte behöver ändras löpande under de kommande åren. I 8 kap 14 § luftfartsförordningen används formuleringen ”certifikat eller motsvarande handling” vid beskrivande av vilka handlingar som ska medtas ombord på ett luftfartyg. Det är även den formuleringen som används i den straffbestämmelse som sanktionerar bristande uppfyllelse av kravet. Genom att även här införa formuleringen ”motsvarande handling” kommer även andra tillstånd och behörighetsbevis än de som är benämnda som certifikat att omfattas av straffbestämmelsen.

Befälhavarens skyldigheter

En befälhavare på ett luftfartyg har ett ansvar att göra allt vad han eller hon kan för att rädda ombordvarande, luftfartyg och gods och att ta hand om luftfartygshandlingarna om luftfartyget överges (5 kap. 7 § luftfartslagen). Bestämmelsen är straffsanktionerad så att den befälhavare som inte gör vad som rimligen kan krävas för att rädda ombordvarande, luftfartyg och gods på ett luftfartyg som råkat i nöd kan dömas till ansvar (13 kap. 4 § 11 luftfartslagen).

Bestämmelser om befälhavaren och befälhavarens ansvar finns i dag för majoriteten av alla luftfartyg i EU-rätten, i förordning (EU) nr 965/2012. Genom hänvisningen till luftfartslagen omfattar inte straffbestämmelsen överträdelse av EU-förordningens bestämmelser om befälhavarens ansvar. Den aktuella hänvisningen i straffbestämmelsen till 5 kap. luftfartslagen tillför inget i sak till straffbestämmelsen. Det enda den gör är att undanta andra regelverk som innehåller motsvarande bestämmelser från det straffbara området.

Straffansvaret för befälhavare bör omfatta alla de befälhavare som ansvarar för ett luftfartyg, ombordvarande och gods, och inte endast de som flyger enligt svenska regler. Genom att i straffbestämmelsen beskriva det brottsliga agerandet (som enligt nuvarande regler bara kan konstateras genom att ta del av innehållet i den handlingsregel som straffbestämmelsen hänvisar till) skapas en fullständig brottsbeskrivning som omfattar alla personer och ageranden oavsett enligt vilka bestämmelser en flygning sker. Personer och ageranden som redan i dag borde ha träffats av straffbestämmelsen.

Byggnation och användning av en flygplats

Det är straffbart att inrätta eller bygga om en flygplats utan föreskrivet tillstånd eller ta i bruk en flygplats innan den har godkänts och meddelats drifttillstånd (13 kap. 4 § 12 luftfartslagen). Bestämmelsen innehåller även den en hänvisning till de bakomliggande bestämmelserna i luftfartslagen.

Det finns i dag bestämmelser i svensk rätt om tillstånd för att bygga om och ta i bruk en flygplats och om att inrätta en flygplats. Det finns även bestämmelser om tillstånd för att bygga om och ta i bruk en flygplats i förordning (EU) nr 139/2004, som på grund av straffbestämmelsens utformning i dag inte omfattas av det straffbara området. Den nuvarande straffbestämmelsen innehåller dock redan i dag en komplett brottsbeskrivning. Hänvisningen till en specifik bestämmelse i luftfartslagen tillför inget i sak och bör därför utgå. Genom att ta bort hänvisningen skapas en fullständig brottsbeskrivning som omfattar de personer och ageranden som bör träffas av bestämmelsen. Krav på olika tillstånd för att bygga och bygga om något finns dock även i andra regelverk. För att straffbestämmelsen inte ska omfatta bestämmelser inom andra områden än just luftfarten behöver tillämpningsområdet därför begränsas till att endast avse överträdelse av regler om inrättande och byggnation enligt bestämmelser om civil luftfart.

Certifikat för flygledare och flygtekniker

Det krävs ett giltigt certifikat för att få arbeta som flygledare i flygtrafikledningstjänst eller som flygtekniker. Den som ändå utför sådant arbete utan gällande certifikat, när sådant är föreskrivet, kan dömas till ansvar (13 kap. 4 § 14 luftfartslagen).

Även här är det en förutsättning enligt nuvarande bestämmelse att det rör sig om en överträdelse av den bakomliggande svenska materiella bestämmelsen. Även här finns det dock flera EU-förordningar som i huvudsak reglerar området, nämligen förordning (EU) nr 1321/2014, förordning (EU) 2015/340 och förordning (EU) 2018/1139. Dessa EU-förordningar omfattas därigenom inte av straffbestämmelsen i dag.

Den nuvarande bestämmelsen innehåller redan i dag en komplett brottsbeskrivning och hänvisningen till en specifik bestämmelse i luftfartslagen tillför därför inget i sak utan bör utgå. Genom att ta bort hänvisningen återstår en fullständig brottsbeskrivning som omfattar alla de personer och ageranden som bör träffas av bestämmelsen.

Olika tillstånd och villkor i tillstånden

För att få öva luftfartsverksamhet i Sverige krävs det flera olika tillstånd, olika beroende på vilken verksamhet som utövas. För att få utföra lufttransporter mot betalning åt allmänheten krävs ett drifttillstånd, det krävs bruksflygtillstånd för att få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg såsom lyft, bogsering, inspektioner och övervakning, ett utbildningstillstånd krävs för att få bedriva flygutbildning i Sverige och det krävs trafikstillstånd för att mot betalning få utföra lufttransporter åt allmänheten eller för att mot betalning få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg. Om något eller flera av dessa tillstånd saknas, kan det enligt 13 kap. 4 § 15 luftfartslagen dömas till ansvar.

De verksamheter som behöver dessa tillstånd är ekonomiska verksamheter och verksamheter som ansetts innebära ökade risker, såsom utbildning och vissa verksamheter med mer avancerad flygning.

Även här finns det flera EU-förordningar som innehåller motsvarande bestämmelser för området och som för majoriteten av de svenska luftfartygen ska tillämpas före de svenska bestämmelserna. Det är sex olika EU-förordningar som innehåller regler om drifttillstånd, specialiserad flygverksamhet (vilket motsvarar bruksflyg i luftfartslagen), utbildningstillstånd eller liknande tillstånd som motsvarar något av de svenska tillstånden eller är varianter av dessa tillstånd. Det är förordning (EU) nr 1178/2011, förordning (EU) nr 965/2012, förordning (EU) nr 452/2014, förordning (EU) 2018/395, förordning (EU) 2018/1139 och förordning (EU) 2018/1976.

Inom EU-rätten har några tillståndskrav ersatts av krav på att en deklARATION ska lämnas in innan den aktuella verksamheten påbörjas. Denna deklARATION är till sin funktion att likställa med ett tillstånd och behövs innan en luftfartsverksamhet får inledas. Det sker dock ingen kontroll innan verksamheten inleds utan kontrollen sker senare i form av en tillsyn. Att inte ha upprättat och lämnat in en korrekt deklARATION innan verksamheten inleds bör därför likställas med att utföra luftfartsverksamhet utan att ha erhållit ett tillstånd.

I sin nuvarande utformning omfattar straffbestämmelsen inte de tillstånd och deklARATIONER som krävs i EU-förordningarna.

Genom att ersätta befintliga hänvisningar med en brottsbeskrivning som innehåller alla de olika gärningar som är straffbelagda förtydligas omfattningen av straffansvaret och det kommer då även omfatta alla överträdelser av bestämmelser om tillstånd, såväl överträdelser av svenska bestämmelser som av bestämmelser i EU-förordningar. De tillstånd som vid luftfartslagens tillkomst ansetts behöva vara straffsanktionerade bör därför anges i straffbestämmelsen. För att säkerställa att tillstånd inom EU-rätten omfattas av straffbestämmelsen behövs dock ett tillägg till den befintliga bestämmelsen. Det tillstånd inom EU-rätten som inte omfattas av de olika tillstånd som anges i luftfartslagen är en auktorisation för kommersiell

specialiserad flygverksamhet. Den nya utformningen av bestämmelsen säkerställer att denna blir tillräckligt tydlig för att de verksamhetsutövare som träffas av ansvaret ska kunna avgöra vilka skyldigheter de har, ensamt eller i samråd med den behöriga myndigheten.

Genom att i straffbestämmelsen endast hänvisa till att det är straffbart att utöva luftfartsverksamhet utan föreskriven deklARATION, i stället för att ange de bestämmelser som detta regleras i, säkerställs även att alla deklARATIONER omfattas utan att bestämmelsen riskerar att bli svåröverskådlig eller att snabbt bli inaktuell.

Uttrycken ”utan föreskrivet tillstånd” och ”utan föreskriven deklARATION” tydliggör att straffansvaret inte omfattar situationer då tillstånd eller deklARATION inte krävs enligt lagen eller EU-förordningarna.

För en del av den obemannade luftfarten krävs det särskilda tillstånd som saknar motsvarighet inom den bemannade luftfarten. Det är de obemannade luftfartyg som bedöms falla inom den specificerade eller certifierade kategorin och som utför flygningar som anses innebära en förhöjd risk i förhållande till flygningar i den öppna kategorin, t.ex. flygningar utom synhåll, över folksamlingar eller i framtiden med persontransport. I nuläget finns vissa bestämmelser för den specificerade kategorin medan det i stort sett saknas bestämmelser för obemannade luftfartyg i den certifierade kategorin. Båda områdena är dock under utveckling. I framtiden kommer troligen obemannade luftfartyg i den certifierade kategorin, och ev. vissa obemannade luftfartyg i den specifika kategorin, att omfattas av bestämmelser som motsvarar de som finns för vanlig luftfart. De ska då ha de tillstånd som gäller för vanlig luftfart.

De särskilda tillstånden för obemannad luftfart kan inte anses motsvara de tillstånd som luftfartslagens nuvarande bestämmelser syftar på. Inte heller avser de samma typ av verksamhet. De kan förvisso användas i ekonomisk verksamhet eller i samband med utbildningar men det är inte användningsområdet utan snarare vilken sorts flygningar det är fråga om som styr behovet av tillstånd i dessa fall. Men även här ställs krav på särskilda tillstånd på grund av att en viss verksamhet eller typ av flygning anses vara så riskfylld att vissa åtgärder måste vidtas för att minska riskerna och för att flygningen ska få utföras. Tillståndet är därigenom ett intyg på att dessa åtgärder är tillräckliga och att verksamheten och flygningen kan genomföras utan risker för omgivningen. Det finns även för obemannad luftfart en möjlighet att i vissa situationer lämna in en deklARATION innan en verksamhet inleds.

Med hänsyn till de risker som är kopplade till flygningar med obemannade luftfartyg i dessa kategorier behöver det säkerställas att de inte utförs utan de aktuella tillstånden eller deklARATIONERNA. En del av denna kontroll kan ske genom reguljär tillsyn. Men om det inte finns några tillstånd finns det även här ett behov av avskräckande åtgärder i form av förelägganden, och när detta inte lämpar sig, straffsanktioner. Det bör därför vara straffsanktionerat att utföra flygningar med obemannade luftfartyg utan giltiga tillstånd när sådana tillstånd krävs.

Med tanke på den snabba utvecklingen av lagstiftningen för obemannad luftfart som pågår i takt med den snabba teknikutveckling av obemannade luftfartygssystem och av deras kapacitet är det troligt att det i närtid kan tillkomma fler typer och varianter av tillstånd än de som finns i dag. Det

är även möjligt att befintliga tillstånd kan komma att utvecklas och eventuellt få ändrade lydelse eller ändrad placering i förordningen. Det är därför inte möjligt eller lämpligt att införa bestämmelser med namn på de tillstånd som i dag krävs i enlighet med förordningen eller att ange i vilka bestämmelser kravet på dessa tillstånd finns. Att i straffbestämmelsen ange de tillstånden och deklARATIONERNA (i nuläget endast operativt tillstånd och Luc-tillstånd) skulle endast leda till att straffbestämmelsen relativt snabbt riskerar att bli inaktuell och att det behöver göras uppdateringar i luftfartslagen löpande under de kommande åren. Genom att ange att det rör sig om de tillstånd som krävs för att få framföra ett obemannat luftfartyg säkerställs att såväl nuvarande tillstånd som de som kan komma att införas i flygsäkerhetssyfte omfattas av straffbestämmelsen, oavsett om det är nationella tillstånd eller EU-tillstånd.

De flygningar med obemannade luftfartyg som faller inom den certifierade kategorin kommer genom ändringarna antingen att omfattas av straffbestämmelser om tillstånd för den bemannade luftfarten, i sin nya lydelse, eller av den nya bestämmelsen för obemannad luftfart. Det blir genom ändringarna möjligt för de användare som ska tillämpa bestämmelserna att genom egna insatser eller kontakt med Transportstyrelsen, som är ansvarig myndighet, förutse vilka tillstånd som krävs, vilka tillstånd det finns sanktioner kopplade till och därigenom vilka handlingar som kan bestraffas.

När en verksamhetsutövare får ett tillstånd för den bemannade luftfarten (drifttillstånd, bruksflygtillstånd, utbildningstillstånd eller trafikstillstånd) innehåller tillståndet i de flesta fall olika villkor för tillståndet. Att bryta mot tillståndsvillkoren är i dag straffsanktionerat (13 kap. 4 § 17 luftfartslagen). De EU-förordningar som reglerar tillstånd för verksamhet för bemannade luftfartyg innehåller även de bestämmelser som ger beslutande myndighet en rätt att besluta om villkor. Även de villkoren bör omfattas av straffbestämmelsen. Motsvarande bestämmelser med möjlighet till villkor för den obemannade luftfarten finns också och dessa bör behandlas som den bemannade luftfarten. En ändring bör därför göras för att även villkor i dessa tillstånd ska vara straffsanktionerade.

Bemannning av luftfartyg

En ägare av ett luftfartyg eller, om luftfartyget inte används av ägaren, den som brukar det i ägarens ställe ska se till att luftfartyget är bemannat på föreskrivet sätt, annars kan denne dömas till ansvar (13 kap. 6 § 1 stycket 2 luftfartslagen).

Även här görs en direkt hänvisning till en bestämmelse i luftfartslagen och även här finns det bestämmelser i EU-rätten för delar av luftfarten. I förordning (EU) nr 965/2012 finns bestämmelser om bemanning av luftfartyg och om vem som ansvarar för att ett luftfartyg är korrekt bemannat.

I straffbestämmelsens nuvarande utformning omfattas inte EU-reglerna av. Genom att låta hänvisningen till bestämmelsen i luftfartslagen utgå och i stället skapa en fullständig brottsbeskrivning blir bestämmelsen både tydligare och enklare att tillämpa och genom ändringen straffsanktioneras ett visst beteende utan begränsning till vissa bestämmelser. De som ska tillämpa bestämmelserna kommer dock även här behöva, genom egna insatser eller kontakt med Transportstyrelsen, ta del av de bakomliggande

bestämmelserna för att utröna vilken bemanning som krävs, vilka bestämmelser det finns sanktioner kopplade till och därigenom vilka handlingar som kan bestraffas.

7.3 Straffbestämmelserna i luftfartsförordningen ska omfatta alla Transportstyrelsens föreskrifter

Förslag: Överträdelse av Transportstyrelsens föreskrifter inom ett visst område ska vara straffbara oavsett med vilket stöd föreskrifterna har meddelats.

Skälen för förslaget

Problemet i 13 kap. 1 § luftfartsförordningen

I 13 kap 1 § luftfartsförordningen finns straffsanktioner för den som bryter mot vissa bestämmelser i luftfartsförordningen, förbud eller villkor som meddelats med stöd av luftfartsförordningen eller föreskrifter som meddelats med stöd av luftfartsförordningen.

Innan den större delen av bestämmelserna för den civila luftfarten togs in EU-förordningar fanns dessa handlingsregler i viss utsträckning i olika bestämmelser i luftfartslagen och luftfartsförordningen. Men majoriteten av bestämmelserna fanns dock i myndighetsföreskrifter som meddelats med stöd av olika bestämmelser i luftfartsförordningen. Transportstyrelsen fick då endast sitt föreskriftsmandat från en specifik bestämmelse i luftfartsförordningen.

I dag finns som sagt en stor del av bestämmelserna för luftfarten i olika EU-förordningar. Dessa förordningar rör både frågor som i sin helhet behandlas i luftfartslagen, luftfartsförordningen och i föreskrifter. Men EU-förordningar rör även helt nya frågor som inte detaljbehandlas i de nationella regelverken. I de flesta EU-förordningar på det civila luftfartsområdet finns det även en möjlighet, och ibland en skyldighet, för medlemsstaten eller den behöriga myndigheten att antingen besluta om tillämpningen av vissa av förordningens regler eller att bestämma vad som ska gälla på ett visst område. Detta sker i Sverige i huvudsak genom Transportstyrelsens föreskrifter.

Transportstyrelsen har mandat i luftfartsförordningen att besluta eller meddela föreskrifter inom flertalet olika områden. Ibland saknas det dock specificerade bemyndiganden i luftfartsförordningen. I de fallen används antingen bemyndiganden för luftfartyg av särskild beskaffenhet eller ett generellt bemyndigande som innebär att Transportstyrelsen får meddela de ytterligare föreskrifter som behövs som gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik i de avseenden som behandlas i luftfartslagen, se 12 kap. 4 § luftfartsförordningen. I takt med att den civila luftfarten utvecklats, blivit mer komplex och nya luftfartyg och ny teknik introducerats har de specifika bemyndigandena i luftfartslagen och luftfartsförordningen visat sig vara otillräckliga och det generella bemyndigandet har därför i större utsträckning behövt användas tillsammans med de specifika bemyndigandena.

I behörighetsförordningen anges de myndigheter som ska pröva frågor om och fullgöra de olika uppgifter som åligger en medlemsstat enligt rättsakter som beslutats inom Europeiska unionen och som rör civil luftfart. I 2 § behörighetsförordningen pekas Transportstyrelsen ut som ansvarig myndighet 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 och som anges i paragrafen. Som utgångspunkt utgår myndigheten då från de mandat som finns i luftfartsförordningen. Men ibland saknas det, helt eller delvis, specifika uttryckliga mandat i luftfartsförordningen. I de fall en EU-förordning överlåter åt medlemsstaten eller den behöriga myndigheten att bestämma kan det därför uppstå situationer då Transportstyrelsen hämtar sitt föreskriftsmandat från det generella bemyndigandet i luftfartsförordningen och den aktuella EU-förordningen. Detta trots att frågan i sig behandlas i luftfartslagen eller luftfartsförordningen.

Förflyttningen av materiella bestämmelser från svensk förordning och föreskrifter till EU-förordningar har medfört vissa brister i det befintliga sanktionsregelverket i luftfartsförordningen. De straffbestämmelser i luftfartsförordningen som saknar en hänvisning till en bakomliggande bestämmelse i luftfartsförordningen påverkas inte av förflyttningen av de materiella bestämmelserna. De flesta av straffbestämmelserna sanktionerar dock endast överträdelser av vissa specifika bestämmelser i luftfartsförordningen eller av föreskrifter som meddelats med stöd av en viss bestämmelse. I dag ska, som tidigare nämnts, en stor del av de svenska bestämmelserna i luftfartsförordningen inte längre tillämpas för EU-luftfarten, utan i stället ska EU-rätt tillämpas. Detta innebär att det finns delar av den svenska luftfarten som tillämpar bestämmelser som inte har meddelats med stöd av några av de specifika bemyndigandena i luftfartsförordningen och som därmed inte omfattas av några sanktionsmöjligheter.

Genom detta uppstår otydligheter kring vilka regler som ska tillämpas och otillfredsställande luckor i det befintliga sanktionssystemet där det är ovisst om vad som gäller och där vissa handlingar är straffbara för viss luftfart men inte för annan luftfart.

När straffbestämmelserna i 13 kap 1 § luftfartsförordningen sanktionerar överträdelser av föreskrifter är det endast överträdelser av föreskrifter som meddelats med stöd av en eller flera paragrafer i luftfartsförordningen som omfattas. Föreskrifter som meddelats med stöd av det generella bemyndigandet eller delvis med stöd av ett mandat i en EU-förordning omfattas därigenom inte i sin helhet av sanktionerna. Det innebär dels att liknande gärningar bedöms olika, dels att ageranden som tidigare varit straffbara numera inte är det. Den delen av luftfarten som inte omfattas av EU:s regelverk, bilaga 1-luftfartygen och statsluftfarten, tillämpar i de flesta situationer föreskrifter som har meddelats med stöd av luftfartsförordningen och omfattas därmed av de föreskrifter som Transportstyrelsen har meddelat med stöd av luftfartsförordningen. EU-luftfarten å sin sida följer även den ibland föreskrifter som Transportstyrelsen meddelat. Föreskrifterna kan då vara meddelade med stöd av ett specifikt mandat, det generella mandatet, och med stöd av en EU-förordning vilket innebär att de inte i sin helhet omfattas av straffbestämmelsens område. Det blir även svårt att avgöra med vilket mandat en viss bestämmelse är meddelad och om

just den bestämmelsen kan ligga till grund för sanktioner. För att överträdelse av bestämmelser behandlas likadant oavsett med vilket mandat bestämmelserna är meddelade behöver därför ändringar i några av straffbestämmelserna i luftfartsförordningen genomföras.

Sverige har en skyldighet att tillse att överträdelse av unionsrätt beivras på motsvarande sätt som liknande nationella bestämmelser. Med hänsyn till den regelutveckling som hela tiden pågår inom den civila luftfarten bör det även tas höjd för att skyldigheten eller möjligheten för medlemsstaten eller den behöriga myndigheten att besluta om vissa bestämmelser tillämpning eller om att anta bestämmelser inom ett visst område även kan komma att införas i flera av de nu befintliga EU-förordningarna. Straffbestämmelsen i 13 kap 1 § luftfartsförordningen bör därför ändras så att alla föreskrifter i ett visst ämne, även föreskrifter som har meddelats med stöd av det generella bemyndigandet och delvis med stöd av en EU-förordning, omfattas av straffbestämmelsen.

Obemannade luftfartygssystem omfattas i dag inte av 1 kap. 6 § första stycket och 2–8 kap. luftfartslagen eller föreskrifter meddelade med stöd av de bestämmelserna. Detta innebär att i de fall Transportstyrelsens föreskrifter vilar på ett mandat i luftfartsförordningen som har sitt ursprung i 1 kap. 6 § första stycket eller 2–8 kap. luftfartslagen är dessa föreskrifter inte tillämpliga på obemannad luftfart. Genom att ta bort hänvisningen till en särskild paragraf i luftfartsförordningen kommer föreskrifter för obemannad luftfart som innehåller motsvarande bestämmelser som de som är straffsanktionerade för den bemannade luftfarten att omfattas av straffbestämmelsen och den lucka som uppstått i det avseendet att åtgärdas.

Restriktionsområden

Det är straffsanktionerat att bryta mot föreskrifter eller beslut som meddelats av Transportstyrelsen om restriktionsområden (13 kap. 1 § 1 luftfartsförordningen). Föreskrifterna eller besluten ska vara meddelade med stöd av 1 kap. 4 eller 5 §§ luftfartsförordningen.

Ett restriktionsområde är en särskilt upprättad del av luftrummet med inskränkningar för eller förbud mot luftfart. Ett restriktionsområde kan upprättas av militära skäl, av hänsyn till allmän ordning och säkerhet eller med anledning av natur- eller miljövård. Ett restriktionsområde kan upprättas av både regeringen och Transportstyrelsen men det vanligaste är att Transportstyrelsen fattar beslut om restriktionsområden med stöd av bestämmelser i luftfartsförordningen.

Bestämmelser om upprättande av restriktionsområden finns endast i svensk rätt. Det finns dock likartade bestämmelser i inom EU-rätten som innebär en rätt för medlemsstaten och den ansvariga myndigheten att besluta om upprättande av geografiska UAS-zoner, förordning (EU) 2019/947, eller U-space-luftrum, förordning (EU) 2021/664. Dessa områden och de överväganden som kommer i fråga för dessa områden behandlas i avsnitt 7.6.

Den nuvarande hänvisningen till bestämmelser i luftfartsförordningen tillför i dag inget i sak eftersom det saknas ytterligare bestämmelser om restriktionsområden i luftfartsförordningen. Dessutom har hänvisningen den effekten att beslut om restriktionsområden som fattats med stöd av

äldre bestämmelser inte omfattas av straffbestämmelsen. Straffbestämmelsen bör omfatta alla överträdelser av beslut och föreskrifter om restriktionsområden och även alla restriktionsområden som beslutats av andra än regeringen.

Genom att tydligt klargöra det klandervärda beteendet, att bryta mot beslut eller föreskrifter om restriktionsområden blir det möjligt för de som ska tillämpa bestämmelserna att genom egna insatser eller kontakt med Transportstyrelsen att, utifrån vilka områden de ska flyga i, ta reda på vilka beslut eller föreskrifter som finns för det området, kontrollera vilka restriktioner som gäller och därigenom förutse vilka handlingar som kan bestraffas och vilka sanktioner som är kopplade till ett visst agerande.

Bestämmelser om alkoholpåverkan och arbetstider

Det är straffbart att bryta mot föreskrifter om påverkan av alkohol eller andra medel, eller föreskrifter om arbets- och vilotider, som har meddelats med stöd av 5 kap. 7 § luftfartsförordningen för de som fullgör uppgifter ombord på ett luftfartyg av betydelse för flygsäkerheten (13 kap. 1 § 6 luftfartsförordningen).

Av bestämmelsen i 5 kap. framgår endast att Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om att ombord på ett luftfartyg utföra sysslor med betydelse för flygsäkerheten under påverkan av alkohol eller andra medel samt meddela föreskrifter om arbets- och vilotider vid luftfart. Det finns i nuläget tre EU-förordningar som innehåller regler om påverkan av alkohol och andra medel samt om arbets- och vilotider, förordning (EU) nr 1178/2011, förordning (EU) nr 965/2012 och förordning (EU) 2019/947.

I nuläget har Transportstyrelsen inga föreskrifter om alkoholanvändning eller arbetstider men med hänsyn till den snabba utvecklingen inom luftfarten går det inte att utesluta att sådana kommer att behövas. Om behov uppstår att meddela sådana föreskrifter bör överträdelser av Transportstyrelsens föreskrifter om alkoholanvändning och arbetstider vara straffbara oavsett inom vilken del av luftfarten som överträdelsen sker och alltså oavsett vilket mandat som använts för föreskrifterna. Hänvisningen till bestämmelsen i luftfartsförordningen bör därför tas bort. Genom detta kommer samtliga föreskrifter om alkoholanvändning och arbetstider för personal som fullgör uppgifter ombord på ett luftfartyg av betydelse för flygsäkerheten att vara straffsanktionerade. Transportstyrelsen är dock inte ensam om att föreskriva om alkoholanvändning och arbetstider varför det genom en begränsande ram behöver tydliggöras att det endast är Transportstyrelsens föreskrifter som omfattas av det straffbara området.

Olika tillstånd

I 13 kap 1 § 11 luftfartsförordningen finns en straffsanktion som kompletterar straffbestämmelserna i luftfartslagen om ansvar vid utövande av luftfartsverksamhet utan drifttillstånd, bruksflygtillstånd eller elevtillstånd och i strid med villkor i dessa tillstånd. Den som bryter mot föreskrifter som meddelats med stöd av 7 kap. 1 § första stycket, 2 § första stycket eller 3 § första stycket luftfartsförordningen om drifttillstånd, bruksflygtillstånd eller tillstånd att bedriva utbildning kan dömas till ansvar. Transportstyrelsen får även meddela ytterligare föreskrifter om drifttillstånd bruksflygtillstånd och tillstånd att bedriva utbildning.

Förr fanns de flesta bestämmelserna på området i Transportstyrelsens föreskrifter men genom att en mer ensad europeisk luftfartsmarknad har skapats har det även här lett till att en stor del av de materiella handlingsreglerna numera finns i EU-förordningar. Det finns i nuläget fem EU-förordningar som innehåller regler om drifttillstånd, specialiserad flygverksamhet (bruksflyg) och utbildningstillstånd, eller andra liknande tillstånd, förordning (EU) nr 1178/2011, förordning (EU) nr 965/2012, förordning (EU) 2018/395, förordning (EU) 2018/1139 och förordning (EU) 2018/1976. För verksamheter med obemannade luftfartyg finns därutöver krav på särskilda tillstånd och bestämmelser om vad som gäller för verksamheten efter utfärdandet av tillståndet. Som redovisas i avsnitt 7.2 liknar dessa tillstånd de tillstånd som krävs enligt luftfartslagen eller enligt de EU-förordningar som reglerar bemannad luftfart men de har andra, för det obemannade luftfartygssystemet, specifika namn.

Föreskrifter om olika tillstånd och villkor för dessa tillstånd som är meddelade med stöd av andra bestämmelser, i luftfartsförordningen eller en eller flera EU-förordningar behöver även omfattas straffansvar. Motsvarande gäller även för obemannade luftfartyg enligt det som sägs i avsnitt 7.2 avseende 13 kap. 4 § 6 luftfartslagen. För att utöka det straffbara området bör hänvisningen till bestämmelserna i luftfartsförordningen tas bort. För att inte straffbestämmelsen ska få ett för vitt tillämpningsområde behöver det dock framgå att det endast är överträdelse av Transportstyrelsens föreskrifter som är straffsanktionerade. Genom ändringen införs därmed sanktioner för överträdelser av Transportstyrelsens föreskrifter oavsett om dessa är meddelade med stöd av luftfartsförordningen eller med visst stöd i en EU-förordning.

Hyra av luftfartyg

Straffbestämmelsen i 13 kap 1 § 12 luftfartsförordningen innehåller straffsanktioner för de som bryter mot föreskrifter som meddelats av Transportstyrelsen med stöd av 7 kap. 9 § luftfartsförordningen om tillstånd för att hyra in eller hyra ut luftfartyg. Av 7 kap. 9 § framgår att Transportstyrelsen 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. Bestämmelser om att hyra ut eller hyra in luftfartyg finns i dag i två EU-förordningar, förordning (EG) nr 1008/2008 och förordning (EU) nr 965/2012.

Även här behöver föreskrifter som är meddelade helt eller delvis med stöd av andra mandat omfattas av det straffansvaret. Den nuvarande hänvisningen i straffbestämmelsen till 7 kap tillför i sak inget. Det är därför både tillräckligt och lämpligt att ta bort hänvisningen till 7 kap. Det finns i straffbestämmelsen sedan tidigare en begränsande ram såtillvida att den endast avser brott mot föreskrifter som meddelats av Transportstyrelsen.

Trafikregler

Det är i dag straffsanktionerat i 13 kap. 1 § 13 luftfartsförordningen att bryta mot föreskrifter om trafikregler för luftfarten som meddelats av Transportstyrelsen med stöd av 8 kap. 1 § luftfartsförordningen. Av paragrafen framgår att Transportstyrelsen får, efter samråd med Försvarmakten, meddela föreskrifter om trafikregler för luftfarten.

Bestämmelser om trafikregler för den bemannade luftfarten finns i dag i förordning (EU) nr 923/2012. Obemannade luftfartyg i den certifierade och specifika kategorin omfattas även de av de tillämpliga operativa krav som anges i förordning (EU) nr 923/2012. Det finns dock utöver detta en del särskilda bestämmelser i förordning (EU) 2019/947 för obemannade luftfartyg som är att likställa med trafikregler.

Transportstyrelsen meddelar dessutom föreskrifter som är att likställa med trafikregler för bemannad luftfart och framför allt trafikregler för obemannad luftfart med stöd av det generella bemyndigandet, bemyndigandet i 1 kap. 7 § luftfartsförordningen eller delvis med stöd av en EU-förordning. Trafikregler som är meddelade med dessa mandat bör omfattas av samma straffansvar som gäller för överträdelse av föreskrifter meddelade med stöd av bemyndigandet gällande trafikregler i luftfartsförordningen. Genom att ta bort hänvisningen till 8 kap. kommer straffbestämmelsen att omfatta alla överträdelse av trafikregler i Transportstyrelsens föreskrifter. Oavsett om dessa avser bemannad luftfart eller obemannad luftfart.

Släppa ut föremål från luftfartyg

Det är straffsanktionerat att från luftfartyg kasta eller släppa ut föremål som kan medföra skador, sjukdomar eller olägenheter för människors hälsa eller bryta mot föreskrifter om detta (13 kap. 1 § 14 luftfartsförordningen). Det finns i dag endast en EU-förordning som innehåller bestämmelser om detta, nämligen förordning (EU) 2019/947.

Även här behöver alla Transportstyrelsens föreskrifter om att från luftfartyg kasta eller släppa ut föremål omfattas av det straffansvar som gäller för överträdelse av föreskrifter meddelade med stöd av 8 kap. 3 § luftfartsförordningen. Även om det i dag inte finns föreskrifter på området, bör eventuella framtida föreskrifter behandlas lika oavsett bakomliggande mandat. Här gör sig samma överväganden gällande som avseende straffbestämmelsen om överträdelse av bestämmelser om alkoholanvändning och arbetstider ombord på ett luftfartyg. Av straffbestämmelsen framgår redan det som regleras i den bakomliggande bestämmelsen, nämligen att det inte får kastas eller släppas ut föremål från ett luftfartyg, om det kan medföra skador, sjukdomar eller olägenheter för människors hälsa, varför hänvisningen till den aktuella bestämmelsen är överflödigt. Genom hänvisningen framgår dock att det endast är Transportstyrelsens föreskrifter som omfattas av straffansvaret. En sådan precisering bör föras in.

Förbud mot transport av visst gods

Transportstyrelsen får enligt 8 kap. 12 § luftfartsförordningen meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om förbud mot transport med luftfartyg eller om särskilda villkor för en sådan transport, om det krävs av hänsyn till flygsäkerheten eller luftfartsskyddet eller om det följer av en internationell överenskommelse som Sverige har tillträtt. Att bryta mot myndighetens föreskrifter eller de villkor som beslutats är straffsanktionerat i 13 kap. 1 § 17 luftfartsförordningen.

Bestämmelser som motsvarar sådana särskilda villkor, bland annat om hantering och separation av visst gods, finns i dag i förordning (EU) nr 965/2012. Det finns i dag en nationell föreskrift på området men det kan inte uteslutas att ytterligare föreskrifter kommer att behövas, t.ex. för

obemannad luftfart. För att undvika att hamna i en situation där föreskrifter om förbud mot transport som meddelats med stöd av andra bestämmelser i luftfartsförordningen eller i en EU-förordning inte faller inom det straffbara området behöver bestämmelsen ändras så att det finns sanktioner för alla Transportstyrelsens föreskrifter om förbud mot transport av visst gods. Även här gör sig samma överväganden gällande som avseende straffbestämmelsen om överträdelse av bestämmelser om alkoholanvändning och arbetstider ombord på ett luftfartyg. För att undvika en utökning av det straffbara området till andra föreskrifter om transport av gods behövs det även här införas en begränsning till Transportstyrelsens föreskrifter.

Medförande av certifikat och kompetensbevis

Det är i dag straffbart för en besättningsmedlem på ett luftfartyg att inte medföra det flygcertifikat eller motsvarande handling som meddelats för honom eller henne (13 kap. 1 § 18 luftfartsförordningen). Bestämmelsen innehåller straffsanktioner för besättningsmedlemmar på ett luftfartyg som inte medför flygcertifikat eller motsvarande handling som har utfärdats för henne eller honom eller som inte medför de andra handlingar som Transportstyrelsen föreskrivit om.

Flygcertifikat regleras i dag i nästan uteslutande i förordning (EU) nr 1178/2011. I förordningen finns bl.a. krav för besättningsmedlemmar på att medföra medicinskt intyg och identitetshandlingar. Genom straffbestämmelsens utformning omfattar straffansvaret inte överträdelser av föreskrifter som meddelats delvis med stöd av en EU-förordning. Hänvisningen till 8 kap. 14 § luftfartsförordningen bör tas bort och en brottsbeskrivning införas. Utan hänvisningen framgår dock inte att straffansvaret endast avser besättningsmedlemmar, varför detta behöver förtydligas. Det behöver även tillföras en begränsande ram så att det endast är Transportstyrelsens föreskrifter som det är brottsligt att bryta emot.

Genom åtgärder straffsanktioneras ett särskilt beskrivet beteende samt brott mot samtliga av Transportstyrelsens föreskrifter om krav på medförande av certifikat, kompetensbevis eller andra handlingar.

För obemannade luftfartyg är det inte certifikat utan kompetensbevis som utfärdas och som innehåller de villkor som gäller för fjärrpilotens framförande av luftfartyget. Genom de ändringar som genomförs i luftfartslagen och luftfartsförordningen omfattas all EU-luftfart av ett krav på att flygcertifikat eller motsvarande handling ska medföras på ett luftfartyg av besättningsmedlemmar och av den som manövrerar ett luftfartyg. Oavsett om det är ett krav enligt en EU-förordning eller en föreskrift.

I dag saknas dock motsvarande nationella bestämmelser för den obemannade luftfarten. Med tanke på att kravet på att medföra certifikat eller liknande handling finns för all civil luftfart och annan luftfart för statsändamål, såväl bemannad som obemannad, och att det är straffsanktionerat att bryta mot detta krav för bemannad luftfart inom Sverige bör det även finnas sanktioner som träffar den obemannade luftfarten som ska tillämpa Transportstyrelsens föreskrifter.

Det är inte heller här en fråga om att ha ett visst tillstånd att framföra ett luftfartyg utan om att kunna identifiera den som framför luftfartyget och om att säkerställa att denne har det kompetensbevis som krävs. Bestäm-

melsen tar sikte på att en tillsynsmyndighet eller t.ex. polisen vid en kontroll ska kunna granska och verifiera att den som kontrolleras har behörighet för de uppgifter som utförs, dvs. att individen får framföra ett visst luftfartyg. De bakomliggande bestämmelserna i EU-rätten, luftfartsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter liknar på så sätt kravet i körkortslagen om att ha sitt körkort med sig vid framförande av ett fordon, vilket även detta är straffsanktionerat. Att inte medföra kompetensbevis för obemannad luftfart leder till svårigheter att kunna kontrollera behörigheten och bör därför vara straffsanktionerat. Straffbestämmelsen omfattar även annan luftfart för statsändamål, precis som för bemannad luftfart.

7.4 Överträdelser av bestämmelser som sker av oaktsamhet, som inte är ringa, ska vara straffbara

Förslag: Överträdelser av bestämmelser i luftfartsförordningen som sker av oaktsamhet ska vara straffbara.

Brott som begåtts av ringa oaktsamhet ska inte vara straffbara.

Skälen för förslaget: I 13 kap. 1 § luftfartsförordningen är i dag endast uppsåtligt agerande straffsanktionerat. Paragrafen innehåller till övervägande del straffsanktioner för överträdelser av beslut och bestämmelser som är trafiksäkerhetsregler. Det är bestämmelser om bland annat kompetenskrav för tillstånd och flygcertifikat, krav på olika former av tillstånd och villkor kopplade till dessa, inrättande och drift av flygplatser, arbets- och vilotider, underhåll och drift av luftfartyg och trafikregler. De bestämmelser som det i dag hänvisas till i straffbestämmelserna och de bestämmelser som finns i Transportstyrelsens föreskrifter syftar till att garantera och bibehålla säkerheten inom det civila luftfartsområdet och säkerheten för tredje man, i form av liv, hälsa och egendom. Bestämmelserna har många likheter med de bestämmelser som finns i Trafikförordningen (1998:1276) och i föreskrifter meddelade med stöd av den förordningen. Det rör sig i båda fallen om bestämmelser som syftar till en säker trafik och till att skydda trafikanter, tredje man, omgivningen och miljön. Inom vägtrafikområdet är såväl uppsåt som oaktsamhet kriminaliserat.

I svensk straffrätt är huvudregeln att endast uppsåtliga gärningar straffas (1 kap. 2 § brottsbalken). Av bestämmelsen följer att ansvar för oaktsamhet måste föreskrivas särskilt. Det är i dag inte ovanligt att även oaktsamt beteende är kriminaliserat men en restriktiv hållning till att kriminalisera oaktsamma beteenden bör gälla. Överträdelser av bestämmelser i förordningar eller föreskrifter bör endast kriminaliseras om förordningarna avser att skydda mycket viktiga intressen och där överträdelserna kan innebära stor skada.

De bestämmelser som straffsanktioneras genom 13 kap. 1 § luftfartsförordningen finns för att den civila luftfarten i Sverige ska vara säker och garanterar att de luftfartyg som används och de personer som använder dessa uppfyller vissa krav. Flygningar ska ske på ett sådant sätt att risken för olyckor minimeras genom att det finns särskilda regler för flygplatser, trafikregler samt information och flygtrafikledning från behörig personal,

samt sanktioner kopplade till överträdelse. Om handlingsreglerna inte följs, och den föreskrivna standarden åsidosätts, innebär detta stora risker för luftfarten med potentiella olyckor och dödsfall som följd. Det innebär följaktligen då även stora risker för samhället i stort. Det är alltså mycket viktigt att bestämmelserna följs.

Frågan om det ska räcka med oaktsamhet, som inte är ringa, för att kunna dömas till ansvar vid överträdelse av bestämmelser om trafiksäkerhet diskuterades redan i förarbetena till den förra luftfartslagen (1957:297), se förslag till riksdagen till luftfartslag m.m.; given Stockholms slott den 1 februari 1957. Kungl. Maj:ts proposition nr 69 år 1957 s. 266f. Lagrådet gjorde en jämförelse med bestämmelserna för motorfordonstrafiken där det konstaterades att man inte tvekat att straffbelägga överträdelse av trafiksäkerhetsföreskrifterna även när det sker av oaktsamhet som inte är grov. I lagen ändrades sedermera den bestämmelse som innehöll straffsanktioner för överträdelse av föreskrifter av trafiksäkerhetskaraktär så att inte endast grov oaktsamhet var straffbar utan även normal oaktsamhet. Ännu i dag är brott mot bestämmelser som reglerar trafiksäkerhet i luftfartslagen och som begås av oaktsamhet kriminaliserade, jfr 13 kap. 1–6 §§ luftfartslagen.

I dag utgör luftfarten en stor del av transportsektorn, både i Sverige och resten av världen, med många personer inblandade, både inom de kommersiella delarna och inom privatflyget. Luftfarten påverkar därigenom många personer, både direkt och indirekt. Dagens luftfart är även mer tekniskt avancerad och komplex än vad som var fallet förr. Utöver detta förekommer det sedan flertalet år tillbaka även relativt nya luftfartyg inom luftfarten, som t.ex. obemannade luftfartyg, som innebär särskilda utmaningar för den bemannade luftfarten. Behovet av att regler följs och ansvar tas och att även oaktsamma överträdelse av trafiksäkerhetsbestämmelser ska vara straffsanktionerade har därmed inte minskat i takt med utvecklingen, snarare tvärtom. De olika bestämmelsernas placering i lag, förordning, Transportstyrelsens föreskrifter eller i EU-förordningar påverkar inte heller behovet av att överträdelse av bestämmelser som skapats för att säkerställa en trygg luftfart beivras.

Det är, med tanke på de stora effekter en olycka med ett luftfartyg kan få, minst lika viktigt att den civila luftfarten bedrivs på ett säkert sätt som det är att motortrafiken i Sverige är säker. Oaktsamma överträdelse av bestämmelser som straffsanktioneras genom 13 kap. 1 § luftfartsförordningen bör därför kunna leda till ansvar.

Trots vikten av att gällande bestämmelser efterlevs bör dock inte vilken oaktsamhet som helst omfattas av ett straffansvar. De aktuella materiella bestämmelserna rör ett stort antal olika områden inom luftfarten och tillämpningsområdet för de aktuella straffbestämmelserna är relativt vidsträckt, med i vissa avseenden relativt allmänt avfattade straffbestämmelser, där åtskilliga beteenden kan träffas av straffansvaret. För att ett straffhot ska fylla någon funktion måste det vara möjligt att undgå att göra sig skyldig till det straffbara agerandet. Strikt ansvar bör därför i princip inte förekomma inom straffrätten. Inte heller bör som princip hur lindrig oaktsamhet som helst vara straffbar. För att ett straffanspråk ska uppfattas som befogat bör det i princip krävas att gärningsmannen gjort sig skyldig till ett medvetet risktagande eller att vårdslösheten framstår som särskilt klandervärd i något annat avseende.

Det ska alltså ha varit möjligt för en gärningsman att genom ett positivt och rationellt handlande sett utifrån hans eller hennes egen kapacitet undvika den straffbara situationen. Även om det är viktigt att straffsanktionera oaktsamma överträdelser kommer det inom det straffbara området att finnas överträdelser som närmast får beskrivas som bagatellartade och där vårdslösheten inte kommer framstå som särskilt klandervärd i något annat avseende. Att ställa någon till ansvar för sådana gärningar och utdöma straff är såväl opåkallat som en onödig börda på ansvariga myndigheter och rättsväsendet. Det bör finnas utrymme och möjligheter att undanta gärningar begångna av ringa oaktsamhet från straffansvar. Det bör därför införas en bestämmelse i luftfartsförordningen som innebär att en gärning som har begåtts av ringa oaktsamhet inte ska leda till ansvar (jfr 13 kap. 7 § luftfartslagen).

7.5 En straffbestämmelse om överträdelse av bestämmelser i EU-förordningar ska införas

Förslag: Överträdelser av handlingsregler som tidigare funnits i luftfartsförordningen eller Transportstyrelsens föreskrifter men som nu finns i EU förordningar ska vara straffsanktionerade.

Skälen för förslaget

Nuvarande situation

Som framgår av avsnitt 7.2 och 7.3 är vissa av straffbestämmelserna i luftfartslagen och luftfartsförordningen i dagsläget inte tillämpliga på överträdelser av bestämmelser i EU-förordningar och i föreskrifter meddelade med stöd av ett visst mandat. Det finns alltså överträdelser mot handlingsregler för luftfarten som inte straffbara trots att de borde vara det. Genom de åtgärder som föreslås i 7.2 och 7.3 åtgärdas delvis denna uppkomna och ofrivilliga brist i luftfartslagen och luftfartsförordningen. Den uppkomna situationen kräver dock ytterligare åtgärder.

En effekt av förflyttningen av materiella handlingsregler från svenska föreskrifter, även här främst Transportstyrelsens föreskrifter, till EU-förordningar är som tidigare nämnts att vissa handlingar och överträdelser av bestämmelser i de olika EU-regelverken nu är osanktionerade och därmed straffria. I Transportstyrelsens föreskrifter fanns tidigare ett stort antal bestämmelser som kompletterade bestämmelserna i luftfartslagen och luftfartsförordningen. Straffbestämmelserna var då uppbyggda så att överträdelser av lagen, och i vissa fall luftfartsförordningen, reglerades i 13 kap. luftfartslagen. Överträdelser av luftfartsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter reglerades i 13 kap. luftfartsförordningen. När de materiella handlingsreglerna flyttades från luftfartsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter till EU-förordningar innebar det överträdelser av handlingsreglerna inte längre var straffsanktionerade.

Denna situation åtgärdas inte med de åtgärder som vidtas enligt avsnitt 7.2 och 7.3.

EU ställer krav på att de sanktioner som finns för överträdelse av EU-rätt ska vara likadana som för motsvarande överträdelse av nationella bestämmelser. I dag straffas överträdelse av luftfartsförordningen eller Transportstyrelsens föreskrifter med böter och så kommer det även att vara framöver. Påföljden för överträdelse av de aktuella EU-bestämmelserna behöver därför vara böter. En lösning på problemet skulle kunna vara att justera luftfartsförordningens brottsbeskrivningar så att de gärningar som i dag framgår av luftfartsförordningen även omfattade EU-bestämmelser. EU-förordningarna är dock placerade över luftfartsförordningen i normhierarkin och sanktioner kopplade till överträdelse av EU-förordningar bör därför regleras i lag.

Det räcker inte heller att enbart justera brottsbeskrivningarna i luftfartslagen så att de omfattar sådana gärningar inom EU-rätten som i dag har ansetts behöva vara kriminaliserade genom luftfartsförordningen. En sådan ändring skulle strida mot likabehandlingsprincipen och behandla liknande gärningar olika, beroende på om det var en överträdelse av EU-bestämmelser eller nationella bestämmelser. Överträdelse av handlingsregler i EU-rätten skulle därmed bestraffas hårdare än överträdelse av motsvarande nationella handlingsregler i luftfartsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter. Att ändra den möjliga påföljden för de aktuella överträdelseerna från böter eller fängelse till endast böter skulle kunna lösa det problemet men genom en sådan lösning skulle den differentiering som framhölls i förarbetena till luftfartslagen, dvs. att vissa brott ansågs allvarligare och därför skulle kunna föranleda fängelse, försvinna vilket inte är önskvärt.

En ny straffbestämmelse behövs

En ny straffbestämmelse bör införas som hanterar överträdelse av de handlingsregler i EU-rätten som tidigare funnits i luftfartsförordningen eller i Transportstyrelsens föreskrifter och som straffsanktionerats genom bestämmelser i luftfartsförordningen. Enligt den straffbestämmelsen kommer sanktionen att enbart vara böter och överträdelse av dessa bestämmelser inom EU-rätten att bestraffas på samma sätt som överträdelse av motsvarande nationella regler. Straffbestämmelsen täpper till den lucka som uppstått på grund av att EU-förordningar ersatt svenska bestämmelser på området och de gärningar som riksdagen och regeringen ansåg skulle vara kriminaliserade vid luftfartslagens och luftfartsförordningens tillkomst blir åter kriminaliserade.

Bestämmelsen kommer att utformas som ett blankettstraffbud, precis som bestämmelsen i luftfartsförordningen, med en begränsande ram som beskriver vilka handlingar det rör sig om. Anledningen till att blankettstraffbud väljs är att det rör sig om ett stort antal olika förordningar som vardera innehåller flertalet bestämmelser med olika krav i. Det blir därigenom alltför komplicerat och rättsosäkert att ange det straffbara området enbart genom en brottsbeskrivning. En brottsbeskrivning riskerar att antingen bli för bred och intetsägande, och därmed omfatta fler gärningar än som avsetts, eller bli för snäv och detaljerad, och därmed inte omfatta alla de gärningar som avsetts. Genom ett blankettstraffbud träffas en specificerad typ av agerande oavsett hur handlingsregeln närmare beskrivs i de regelverk som straffbestämmelsen hänvisar till.

Vilka dessa regelverk är kommer, i likhet med hur det är i luftfartsförordningen i dag, inte heller att anges i bestämmelsen. Det rör sig om 13 olika EU-förordningar, se avsnitt 4.1, varav några skulle behöva återkomma flera gånger i paragrafen, med flertalet olika tillämpbara bestämmelser i. Utvecklingen inom luftfarten går fort och likaså regelutvecklingen med både ändringar i och tillägg till befintliga förordningar och nya förordningar, som ersätter eller kompletterar en befintlig förordning. Att ange vilka artiklar som är aktuella skulle bara leda till att aktuell straffbestämmelse riskerade att bli inaktuell i närtid med behov av lagändringar som följd. Att ange den aktuella versionen av EU-förordningen i lagen är av samma anledning inte heller ett alternativ, inte ens genom att dynamiskt hänvisa till denna. En dynamisk hänvisning säkerställer visserligen att framtida versioner av förordningen, med nya eller ändrade bestämmelser i, omfattas av det straffbara området. En sådan hänvisning tar dock inte hand om situationen när nya förordningar tillkommer eller gamla tas bort. De senaste åren har nya EU-förordningar även skapats för särskilda typer av luftfartyg i stället för att tillse att befintliga regler omfattar fler luftfartyg. Det skulle innebära en risk att straffbestämmelsen blir inaktuell och att det uppstår ett behov av att ändra lagstiftningen i närtid. För att inte straffbestämmelsen därigenom ska bli för otydlig och svårtillämpad och för att leva upp till legalitetsprincipens krav på att föreskrifter ska vara begripliga och precisa (obestämbarsförbudet) behöver någon form av hänvisning till aktuella EU-förordningar föras in.

Som framgår av avsnitt 6 föreslås att regeringen ska få mandat att meddela föreskrifter om vilka EU-förordningar luftfartslagen, och föreskrifter meddelade med stöd av lagen, ska komplettera. Genom att regeringen gör detta i luftfartsförordningen och hänvisar till behörighetsförordningen kommer det av denna att både framgå vilka bestämmelser lagen kompletterar, vilken myndighet som har ansvar för Sveriges uppgifter enligt de EU-förordningar som räknas upp i behörighetsförordningen och framgå vilka EU-förordningar som innehåller de materiella bestämmelser som straffsanktioneras genom den nya bestämmelsen.

Behörighetsförordningen är ett relativt välkänt koncept inom luftfarten som sedan 1994 behållit samma titel och SFS-nummer. Den kommer därigenom att både vara lätt att hänvisa till för myndigheter och lätt för luftfartskollektivet att finna. Förordningen innehåller i förhållande till de aktuella straffsanktionerna inga materiella bestämmelser. De materiella bestämmelserna finns i de uppräknade EU-förordningarna. Det blir genom hänvisningen relativt enkelt att hitta de EU-förordningar som innehåller de aktuella straffsanktionerade bestämmelserna och det går därigenom att uttröna vilka gärningar som är kriminaliserade.

För att leva upp till legalitetsprincipen och de krav som ställs på straffrätten när blankettstraffbud används kommer varje straffbestämmelse att förses med en begränsande ram. Genom ramen tydliggörs att endast vissa särskilt angivna ageranden kriminaliseras och genom detta bestämmer riksdagen omfattningen av det straffbara området. Regeringen anger genom sina föreskrifter endast var bestämmelser inom det straffbara området finns. Även om det kommer kräva lite efterforskning och eventuellt kontakt med den ansvariga myndigheten innebär hänvisningen att obestämbarsförbudet upprätthålls och att den aktuella bestämmelsen inte strider mot legalitetsprincipen.

I den nya straffbestämmelsen kommer det införas straffsanktioner för överträdelse av handlingsregler om

- märkning av luftfartyg,
- påverkan av alkohol eller andra medel och arbets- och vilotider, för besättningsmedlemmar,
- inrättande, underhåll och drift av flygplatser,
- olika tillstånd eller deklARATIONER,
- tillstånd för att hyra in eller hyra ut luftfartyg,
- trafikregler för luftfarten,
- förbud att från luftfartyg kasta eller släppa ut föremål,
- förbud eller villkor för lufttransport av visst gods,
- krav på att medföra vissa handlingar ombord på ett luftfartyg eller att ha handlingar med sig vid flygning av obemannade luftfartyg,
- rapportering av händelser.

Märkning av luftfartyg

Den straffbestämmelse som avser bristande märkning av luftfartyg kräver, som framgår av avsnitt 7.2, att luftfartyget ska vara registrerat i luftfartygsregistret för att ansvar ska kunna dömas ut. Transportstyrelsens föreskrifter och straffbestämmelsen i luftfartsförordningen gäller frågor kring märkning, inte kravet att märka.

Kravet på att luftfartyg ska vara märkta har tidigare endast avsett luftfartyg som ska registreras i luftfartygsregistret. De nya bestämmelserna i förordning (EU) 2019/947 innebär dock krav på att vissa obemannade luftfartyg i den öppna och specificerade kategorin även ska vara märkta med UAS-operatörens registreringsnummer. Detta är luftfartyg som inte ska vara registrerade i luftfartygsregistret. Kraven på märkning motsvarar dock de som finns för luftfartyg som ska registreras och syftet med märkningen är det samma som för bemannade luftfartyg eller obemannade luftfartyg i den certifierade kategorin, nämligen att luftfartyget ska kunna identifieras och att en innehavare eller ägare ska kunna identifieras och hållas ansvarig vid olika händelser. Det kan t.ex. röra sig om överträdelse av trafikbestämmelser, intrång i luftrum, farliga flygningar eller incidenter. Eftersom kravet på märkning följer av EU-rätt och det bakomliggande syftet med märkningen är det samma som för luftfartyg som är införda i luftfartygsregistret, bör de obemannade luftfartyg som omfattas av krav på märkning behandlas på samma sätt. Det bör därför vara straffbart att framföra ett obemannat luftfartyg utan föreskriven märkning.

Bestämmelser om alkohelpåverkan och arbetstider

Det finns i dag straffbestämmelser i luftfartsförordningen för den som vid fullgörande av uppgifter ombord på ett luftfartyg av betydelse för flygsäkerheten bryter mot föreskrifter om påverkan av alkohol eller andra medel, eller föreskrifter om arbets- och vilotider som meddelats med stöd av bestämmelser i luftfartsförordningen. Dessa straffbestämmelser omfattar dock inte heller överträdelse av motsvarande bestämmelser i EU-förordningar.

Det finns i dag tre EU-förordningar som innehåller regler om påverkan av alkohol och andra medel samt om arbets- och vilotider. Det är förordning (EU) nr 1178/2011, förordning (EU) nr 965/2012 och förordning

(EU) 2019/947. Även här behöver det därför föras in sanktioner för överträdelse av motsvarande bestämmelser i EU-förordningarna för att det inte ska uppstå en oavsiktlig lucka i regelverket och för att det inte ska vara någon skillnad mellan EU-luftfartyg och nationella luftfartyg.

Byggnation och användning av en flygplats

De nuvarande straffbestämmelserna om flygplatser i luftfartslagen tar sikte på inrättande eller ombyggnation utan tillstånd eller att ta i bruk en flygplats utan tillstånd. Luftfartsförordningen innehåller i sin tur straffbestämmelser för den som bryter mot meddelade föreskrifter eller villkor i fråga om inrättande, underhåll och drift av flygplatser.

Det finns i dag två EU-förordningar som innehåller bestämmelser om inrättande, underhåll och drift av flygplatser. Det är förordning (EU) nr 139/2014 och förordning (EU) 2017/373. Eftersom de materiella bestämmelserna numera finns i EU-förordningar omfattas inte dessa, i de delar det rör löpande krav och villkor, av straffansvar enligt luftfartslagen eller luftfartsförordningen. För att det inte ska uppstå en oavsiktlig lucka i regelverket behövs det därför även här införas bestämmelser utifrån de överväganden som redovisas avseende inrättande av en flygplats m.m. i avsnitt 7.2.

Olika tillstånd

Förutom ett krav på att inneha tillstånd för att få bedriva vissa typer av verksamhet finns det i EU-rätten närmare bestämmelser om hur verksamheten ska bedrivas och hur vissa skyldigheter ska uppfyllas – bestämmelser som tidigare endast fanns i nationella föreskrifter. När dessa numera finns till största delen inom EU-rätten uppstår det även här luckor i det straffbara området som inte varit avsedda vid luftfartslagens och luftfartsförordningens tillkomst.

Det finns fem EU-förordningar som – förutom kravet att inneha tillstånd – innehåller närmare bestämmelser om drifttillstånd, specialiserad flygverksamhet (bruksflyg i luftfartslagen) och utbildningstillstånd eller liknande tillstånd för den bemannade luftfarten. Dessa är förordning (EU) nr 1178/2011, förordning (EU) nr 965/2012, förordning (EU) 2018/395, förordning (EU) 2018/1139 och förordning (EU) 2018/1976. Enligt förordning (EU) 2019/947 krävs det även för vissa verksamheter med obemannade luftfartygssystem särskilda tillstånd för att få utföra flygningar. Som redovisas i avsnitt 7.2 liknar dessa tillstånd de som krävs för bemannad luftfart enligt luftfartslagen eller enligt EU-förordningar men har andra benämningar.

Till samtliga tillstånd finns det flera olika bestämmelser som reglerar den verksamhet som utövas efter att tillståndet beviljats. Det kan t.ex. röra sig om bestämmelser om hur tillstånden får användas, tillsyn eller hur ändringar ska anmälas. Det är bestämmelser som till stor del tidigare funnits i luftfartsförordningen eller Transportstyrelsens föreskrifter och därmed straffrättsligt reglerats med bestämmelser i luftfartsförordningen. För att dessa EU-bestämmelser ska omfattas av ett straffansvar liknande det som finns för lufrumsbrukare som tillämpar svenska bestämmelser behöver en straffbestämmelse skapas som reglerar överträdelse av de aktuella EU-förordningarna. Samma överväganden görs här som för utvidgningen

av motsvarande straffbestämmelse i luftfartsförordningen, se avsnitt 7.3. För att även de bestämmelser i EU-rätten som särskilt reglerar tillstånden för obemannade luftfartygssystem ska vara straffsanktionerade, behöver straffbestämmelsen utformas så att den träffar handlingsreglerna för dessa tillstånd.

Hyra av luftfartyg

I dag finns straffsanktioner i luftfartsförordningen för de som bryter mot föreskrifter som meddelats av Transportstyrelsen om tillstånd för att hyra in eller hyra ut luftfartyg. Bestämmelserna om att det krävs tillstånd att hyra ut eller hyra in luftfartyg finns i dag i två EU-förordningar, förordning (EG) nr 1008/2008 och förordning (EU) nr 965/2012. Till dessa finns det även tillämpningsbestämmelser i förordningarna. Inte heller dessa bestämmelser omfattas i dag av straffansvaret i den svenska straffbestämmelsen. Även här behövs alltså – med samma överväganden som görs i avsnitt 7.3 för 13 kap. 1 § 6 luftfartsförordningen – en ny straffbestämmelse som reglerar överträdelser av aktuella bestämmelser i EU-förordningarna.

Trafikregler

Transportstyrelsen har mandat att meddela föreskrifter om trafikregler för luftfarten och dessa trafikregler ska i huvudsak överensstämma med de trafikregler som Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) antagit (de internationella trafikreglerna). Inom EU finns sedan flertalet år en förordning som innehåller trafikregler för luftfarten och som även den i huvudsak är baserad på de internationella trafikreglerna, nämligen förordning (EU) nr 923/2012. EU-förordningen omfattar såväl den bemannade luftfarten som, i vissa delar, obemannade luftfartyg inom de specifika och certifierade kategorierna. För den obemannade luftfarten finns också flera särskilda bestämmelser i förordning (EU) 2019/947 som kan likställas med trafikregler.

Genom förflyttningen av normgivning från Sverige till EU har det blivit i huvudsak helt straffritt att inte följa de trafikregler som skapats inom EU. Det är trafikregler som till stor del överensstämmer med de svenska bestämmelserna och även är baserade på samma internationella trafikregler. Trafikreglerna är en av grundbultarna i en säker luftfart och det är därför mycket viktigt att de efterlevs. För att säkerställa detta behövs, precis som det är i fråga om trafikregler inom vägtrafiken och sjöfarten, sanktioner kopplade till överträdelser av bestämmelserna.

Släppa ut föremål

Det finns i dag nationella bestämmelser om vad som kastas eller släpps ut från ett luftfartyg. I förordning (EU) 2019/947 finns bestämmelser om detta för obemannad luftfart. I övrigt är frågan i nuläget oreglerad i EU-rätten. För att tillse att de aktuella bestämmelserna i EU-förordningen behandlas på samma sätt som svenska föreskrifter om förbud att kasta eller slänga ut objekt från luftfartyg behöver en straffbestämmelse införas som träffar överträdelser av de aktuella EU-bestämmelserna.

Transport av visst gods

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om förbud mot transport av gods med luftfartyg eller om särskilda villkor för en sådan transport, om det krävs av hänsyn till flygsäkerheten eller luftfartsskyddet eller om det följer av en internationell överenskommelse som Sverige har tillträtt. Bestämmelser som motsvarar sådana särskilda villkor, bland annat om hantering och separation av visst gods, finns i dag i förordning (EU) nr 965/2012. För att dessa bestämmelser ska omfattas av motsvarande straffansvar som Transportstyrelsens föreskrifter om lufttransporter och överträdelser kunna beivras på samma sätt behöver även här en straffbestämmelse införas som reglerar överträdelser av den aktuella EU-förordningen. Här görs alltså samma överväganden som redovisas i avsnitt 7.3 gällande 13 kap. 1 § 17 luftfartsförordningen.

Certifikat

Flygcertifikat eller motsvarande handling ska medföras av besättningsmedlemmar på ett luftfartyg enligt krav i luftfartslagen. Som framgår av avsnitt 7.3 finns det även i krav i förordning (EU) nr 1078/2011 om att dessa handlingar ska medföras. Det rör sig om t.ex. certifikat, medicinskt intyg och identitetshandlingar. Bestämmelserna i EU-förordningen omfattas inte av straffbestämmelsen i luftfartsförordningen vilket får till följd att sanktioner saknas för den som bryter mot kraven i EU-förordningen och en särskild straffbestämmelse behöver därför införas.

Rapportering av händelser

Det finns i luftfartsförordningen krav på personer inom luftfarten att rapportera händelser som de noterat vid utövandet av sina funktioner. Händelserapportering är till för att förbättra flygsäkerheten genom att säkerställa att relevant information om säkerheten inom den civila luftfarten rapporteras, samlas in, lagras, skyddas, utbyts, sprids och analyseras. I nuläget är det endast s.k. bilaga I-luftfartyg som omfattas av de svenska bestämmelserna om händelserapportering. Händelser som involverar övriga civila luftfartyg ska rapporteras i enlighet med förordning (EU) nr 376/2014.

De personer som inte fullgör sin rapporteringsskyldighet enligt 10 kap. 9 § i luftfartsförordningen kan dömas till ansvar i enlighet med en straffbestämmelse i luftfartsförordningen. För dem som har en skyldighet att rapportera enligt EU-förordningen saknas motsvarande sanktionsmöjligheter, vilket innebär att liknande situationer behandlas olika. Ett sätt att säkerställa att rapporter lämnas, oavsett enligt vilket regelverk rapporten sker, är att det finns en möjlighet till sanktioner gentemot den som inte följer regelverket. All bristande rapportering där det finns en uttalad skyldighet att rapportera bör därför vara straffbelagd.

Både uppsåtliga och oaktsamma gärningar ska kunna leda till ansvar

Med den nya bestämmelsen skapas det straffsanktioner för de som bryter mot bestämmelser som nu finns i EU-förordningar men som tidigare fanns i luftfartsförordningen eller i Transportstyrelsens föreskrifter. Det rör sig förvisso om en ny straffbestämmelse men egentligen inte om att några nya

gärningar straffsanktioneras. Den lucka som uppstått på grund av att EU-förordningar ersatt svenska bestämmelser på området täpps till.

De materiella handlingsregler som straffsanktioneras i den nya straffbestämmelsen är alla, i olika grad, till för att säkerställa en säker och trygg luftfart. De handlar om vilka luftfartyg som får användas, hur luftfartygen används och identifiering av luftfartygen, vem som får använda luftfartygen och vilka krav som ställs på användarna samt var och på vilket sätt luftfartygen ska användas. Straffbestämmelsen innehåller alltså, precis som 13 kap. 4 § luftfartslagen och 13 kap. 1 § luftfartsförordningen, till övervägande del straffsanktioner för överträdelser av bestämmelser och beslut som kan betecknas som trafiksäkerhetsregler. Det är bestämmelser om bland annat kompetenskrav, krav på tillstånd, inrättande och drift av flygplatser, arbets- och vilotider, underhåll och drift av luftfartyg och trafikregler. Precis som för bestämmelserna i 13 kap. 4 § luftfartslagen och 13 kap. 1 § luftfartsförordningen är den nya bestämmelsen till för att garantera och bibehålla säkerheten inom det civila luftfartsområdet och säkerheten för tredje man. Bestämmelsen har även här många likheter med de bestämmelser som finns i trafikförordningen (1998:1276) och föreskrifter meddelade med stöd av den förordningen. I det regelverket är såväl uppsåt som oaktsamhet kriminaliserat.

Bestämmelserna i EU-förordningarna avser alltså att skydda mycket viktiga intressen och överträdelser kan innebära stor skada. Om bestämmelserna inte efterlevs genom att kraven inte uppfylls och den föreskrivna standarden åsidosätts innebär det stora risker för luftfarten med potentiella olyckor och dödsfall som följd. Det är följaktligen viktigt att bestämmelserna följs. Överträdelser kan komma att få stora effekter.

Behovet av att även oaktsamma överträdelser av trafiksäkerhetsbestämmelser ska vara straffsanktionerade påverkas inte av att de bakomliggande bestämmelserna inte finns i luftfartslagen utan i luftfartsförordningen, Transportstyrelsens föreskrifter eller i EU-förordningar. De överväganden som redovisas i avsnitt 7.4 om att kriminalisera oaktsamma gärningar i 13 kap. 1 § luftfartsförordningen gäller också här. För att bibehålla tryggheten inom den svenska civila luftfarten och säkerställa efterlevnaden av regelverken bör därför även oaktsamma överträdelser av utpekade bestämmelser i EU-förordningarna omfattas av den nya straffbestämmelsen.

Det är dock inte alla oaktsamma gärningar som bör omfattas av straffansvar och som bör kunna bestraffas. I luftfartslagen finns redan i dag ett undantag från det straffbara området för gärningar som begåtts av ringa oaktsamhet. Precis som för de befintliga straffbestämmelserna bör samma förhållande gälla den nya straffbestämmelsen. Genom att straffbestämmelserna förs in i luftfartslagen kommer gärningar som begåtts av ringa oaktsamhet automatiskt att omfattas av ansvarsfrihet. Det saknas skäl att ändra på detta.

Eftersom den nya bestämmelsen motsvarar de straffbestämmelser som finns för överträdelser av luftfartsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter, och överträdelser av EU-bestämmelser ska beivras på samma sätt som gäller för svenska bestämmelser, bör påföljden vara endast böter.

7.6 Nya EU-bestämmelser för obemannade luftfartyg behöver i ett fall särskilt straffsanktioneras

Förslag: Geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum ska i straffrättsligt hänseende likställas med restriktionsområden och det ska vara straffbart att bryta mot föreskrifter eller beslut som meddelats av Transportstyrelsens om de olika luftrummen.

Skälen för förslaget

I dag regleras inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av landet genom restriktionsområden. Både regeringen och Transportstyrelsen kan meddela föreskrifter eller beslut om restriktionsområden inom en viss del av landet. Majoriteten av restriktionsområdena beslutas dock av Transportstyrelsen, se avsnitt 7.3.

Inom EU har som tidigare nämnts införts ett stort antal nya bestämmelser för bemannad luftfart. Det är handlingsregler för operatörer och fjärrpiloter, om trafikregler och om krav på obemannade luftfartygssystem. Det har också införts en möjlighet för medlemsstaterna att införa särskilda bestämmelser i de luftrum som obemannade luftfartyg opererar i.

Genom förordning (EU) 2019/947 infördes geografiska UAS-zoner som är ett av medlemsstaten beslutat särskilt luftrum inom vilket det gäller särskilda bestämmelser och villkor för att få flyga med obemannade luftfartyg. En geografisk UAS-zon kan upprättas för ändamål som avser säkerhet, luftfartsskydd, personlig integritet eller miljön. Transportstyrelsen är behörig myndighet för förordningen och dessa geografiska UAS-zoner kommer precis som ett restriktionsområde att beslutas av Transportstyrelsen. I de geografiska UAS-zonerna kommer det att finnas särskilda villkor kring användningen eller förbud för all eller viss luftfart.

Genom förordning (EU) 2021/664 infördes i sin tur ytterligare ett luftrum inom vilket det i framtiden kommer att gälla särskilda bestämmelser och villkor för att få flyga, nämligen U-space-luftrum.

Ett U-space-luftrum är en geografisk UAS-zon, som utsetts av medlemsstaterna, där UAS-drift (flygning med drönare) endast får äga rum med stöd av U-space-tjänster. Även här är det Transportstyrelsen som är ansvarig myndighet och som kommer att fatta beslut om upprättande av luftrummet och om vilka krav som ska vara uppfyllda för att någon ska få framföra ett obemannat luftfartyg i det luftrummet. Ett sådant U-space-luftrum kan omfatta hela eller delar av det område inom vilket det upprättas. När U-space-luftrummet upprättas i en befintlig geografisk UAS-zon innebär detta att det i området kommer att finnas två uppsättningar bestämmelser och villkor som måste vara uppfyllda för att få flyga i området. En för att få flyga i den geografiska UAS-zonen och en för att sedermera få flyga i U-space-luftrummet. En viss överlappning av kravbilderna i de olika områdena kommer därför troligen att finnas. Men U-space-luftrummet kommer med största sannolikhet att innebära en ytterligare kravbild som behöver uppfyllas för att få använda det luftrummet.

Båda områdena kan alltså upprättas för att skydda luftfart och personer eller objekt inom eller utanför det aktuella området och innebär någon

form av begränsning i rätten att använda luftrummet samt ställer vissa krav på den luftfart som ska använda luftrummet. Båda områdena är till sin utformning och sitt syfte därigenom väldigt lika ett restriktionsområde, men används endast för obemannade luftfartyg. Samtliga områden upprättas alltså antingen för att skydda någon eller något inom områdena, exempelvis objekt, byggnader, verksamheter eller viss luftfart, eller för att skydda den luftfart som befinner sig utanför området mot den verksamhet som pågår i området.

De obemannade luftfartyg som inte har rätt att använda den geografiska UAS-zonen kommer, förutom att bryta mot gällande regler, innebära en risk för det som avses att skyddas med den geografiska UAS-zonen och de bemannade och obemannade luftfartyg som har en rätt att befinna sig i zonen.

De obemannade luftfartyg som har rätt att använda den geografiska UAS-zonen men inte U-space-luftrummet kommer även, om de olovligt flyger in i U-space-luftrummet, att innebära en fara för den luftfart som har rätt att befinna sig i U-space-luftrummet och som har den utrustning som krävs för att luftfarten i luftrummet ska kunna interagera.

I de aktuella EU-förordningarna finns krav på att medlemsstaterna ska ha sanktioner för överträdelse av förordningarnas bestämmelser. Transportstyrelsen är den myndighet som fattar beslut om geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum. Genom nuvarande utformning av den straffbestämmelse som gäller för restriktionsområden omfattas dock inte beslut eller föreskrifter om geografiska UAS-zoner eller U-space-luftrum av straffansvar.

Överträdelser av beslut eller föreskrifter om geografiska UAS-zoner eller U-space-luftrum som reglerar vilka luftfartyg som får flyga inom de olika luftrummen och vilken utrustning som dessa luftfartyg behöver vara utrustade med bör vara straffsanktionerade. Detta för att säkerställa att de luftrum som särskilt skapats och kommer att skapas för att skydda luftfart eller objekt i eller utanför det aktuella luftrummet är likställda och för att beivra intrång i dessa skyddade luftrum. Med hänsyn till de likheter som finns med restriktionsområden, syftena med inrättandet av de aktuella områdena för obemannade luftfartyg samt de risker och potentiella effekter som kan uppstå vid överträdelser av de begränsningar och regler som gäller för områdena, bör straffbestämmelsen därför ändras och överträdelser vara straffbelagda på samma vis som restriktionsområden.

8 Sanktionsbestämmelser för luftfarten behöver i vissa andra avseenden anpassas till nuvarande förhållanden

8.1 Varför behöver åtgärder vidtas?

Sedan luftfartslagens och luftfartsförordningens tillkomst 2010 har som tidigare nämnts en kraftig utveckling skett inom luftfarten i Sverige och EU, både tekniskt och inom regelområdet. Lagen och förordningen har

även tillämpats av myndigheter, domstolar, företag och privatpersoner och i samband med denna tillämpning har vissa brister, begränsningar, otydligheter och oförutsedda effekter uppmärksammats, både inom tillsynsverksamheten och vid straffrättsliga förfaranden. EU:s krav på att medlemsstaterna ska ha effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner för att tillse att bestämmelserna i EU-förordningarna efterlevs är dessutom i dag ännu tydligare inom luftfartsområdet.

I samband med utvecklingen av den obemannade luftfarten har även vissa problem vid tillämpningen både uppmärksammats och uppstått i förhållande till denna relativt nya företeelse och de nya begrepp och aktörer som verkar inom denna del av luftfarten. Det finns därför ett behov av att vidta ytterligare åtgärder avseende de nuvarande straffbestämmelserna än de som redovisas i avsnitt 7.1–7.6.

8.2 All vårdslöshet inom luftfarten som inte är ringa ska beivras

Förslag: Den som av oaktsamhet gör sig skyldig till vårdslöshet i flygtrafik, som inte är ringa, ska dömas till ansvar för brott.

Den som utför en uppgift som observatör vid användning av ett obemannat luftfartygssystem ska kunna dömas för vårdslöshet i flygtrafik.

Det ska förtydligas i vilka situationer en gärning ska bedömas som grovt brott.

Skälen för förslaget

Oaktsamhet av normalgraden bör också kunna bestraffas

I 13 kap. 1 § luftfartslagen regleras vårdslöshet i flygtrafik. Paragrafen är uppbyggd så att det i första stycket regleras vårdslöshet av normalgraden och i andra stycket grov vårdslöshet i lufttrafik. För att kunna dömas för vårdslöshet i lufttrafik krävs det att man uppsåtligen eller av grov oaktsamhet manövrerar ett luftfartyg på ett sådant sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara.

Motsvarande regler om vårdslöshet i annan slags trafik finns i 1 § lagen om straff för vissa trafikbrott (1951:649) och om vårdslöshet i sjötrafik i 20 kap. 2 § sjölagen (1994:1009). Båda dessa paragrafer är uppbyggda på liknande sätt. För vårdslöshet i trafik döms den vägtrafikanter med flera som brister i väsentlig mån i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna. Till vårdslöshet i sjötrafik döms den som brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka.

Både gällande vårdslöshet i trafik och vårdslöshet i sjötrafik kan man dömas för uppsåtliga brott och för brott som begås av oaktsamhet. För vårdslöshet i trafik ska det vara fråga om en väsentlig avvikelse från akt-samhetskravet, vilket medför att det främst är fall där trafikanten gjort sig skyldig till ett medvetet risktagande som kan straffas (se propositionen Ett effektivare brottmålsförfarande, prop. 1994/95:23 s. 122). Beträffande vårdslöshet i sjötrafik är oaktsamhet som är ringa inte straffbar.

I förarbetena till luftfartslagen angavs att bestämmelsen behövde utformas på ett sådant sätt att den inte kom i konflikt med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart. I artikel 8.3 i direktivet framgick att medlemsstaterna skulle avstå från att inleda rättsliga förfaranden rörande oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser 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. En händelse enligt direktivet var driftsavbrott, defekt, fel eller annan onormal omständighet som har eller kan ha inverkat på flygsäkerheten men inte har lett till haverier eller allvarliga tillbud. Utifrån detta konstaterades i förarbetena att endast den som varit grovt oaktsam bör kunna omfattas av ansvar enligt bestämmelsen om vårdslöshet i flygtrafik (se prop. 2009/10:95 s. 282).

Direktiv 2003/42/EG har ersatts av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007. I förordningen finns i artikel 16.6 en bestämmelse som motsvarar artikel 8.3 i direktivet, nämligen:

Utän att det påverkar tillämpningen av tillämplig nationell straffrätt ska medlemsstaterna avstå från att inleda rättsliga förfaranden avseende oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser som kommer till deras kännedom enbart på grund av att de har rapporterats i enlighet med artiklarna 4 och 5.

Första stycket ska inte gälla i de fall som avses i punkt 10. Medlemsstaterna får behålla eller anta åtgärder för att stärka skyddet för uppgiftslämnare och personer som omnämns i händelserapporter. Medlemsstaterna får i synnerhet tillämpa denna regel utan att göra de undantag som avses i punkt 10.

Av artikel 16.10 i EU-förordningen framgår att skyddet enligt bland annat artikel 16.6 inte ska gälla vid avsiktlig försummelse eller vid uppenbart, stort och allvarligt risktagande och grov underlåtenhet att vidta den yrkesmässiga aktsamhet som situationen kräver och som orsakar förutsebar skada för en person eller på egendom, eller som allvarligt äventyrar flygsäkerheten.

Av artikel 2 framgår att en händelse enligt förordningen är ”varje säkerhetsrelaterad händelse som utgör en fara för eller, om den inte åtgärdas eller korrigeras, kan utgöra en fara för ett luftfartyg, för personer som befinner sig i ett luftfartyg eller för andra personer och som särskilt inbegriper olyckor eller allvarliga tillbud”.

I enlighet med artikel 4 ska händelser som kan utgöra en betydande risk för flygsäkerheten och som bl.a. rör luftfartyg, flygplatser och flygtrafik-tjänster rapporteras av särskilt angivna personalkategorier. I artikel 5 regleras frivillig rapportering av händelseinformation som inte fångas upp av det obligatoriska systemet och annan säkerhetsrelaterad information som

av uppgiftslämnaren uppfattas som en faktisk eller potentiell fara för flygsäkerheten. Det rör rapporter av dem som inte är skyldiga att rapportera och situationer som inte klassas som händelser men ändå kan utgöra en fara för flygsäkerheten. Det obligatoriska och frivilliga systemet innebär tillsammans att väldigt många olika situationer omfattas av händelserapporteringsystemet och faller inom det skydd som artikel 16.16 ger.

Genom EU-förordningen har de situationer som ska eller kan rapporteras i enlighet med förordningen utökats i förhållande till hur det var enligt direktivet. Av såväl direktivet som förordningen framgår dock att medlemsstaten ska avstå från att inleda rättsliga förfaranden angående oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelse som kommer till deras kännedom enbart på grund av att de har rapporterats.

Händelserapporteringsystemet och utbytet av information om händelser är till för att förbättra flygsäkerheten och förebygga flygolyckor och flygtillbud. Systemet bygger på en förtroenderelation mellan uppgiftslämnaren och den enhet som ansvarar för insamling och utvärdering av informationen. Detta innebär dock inte att personer befrias från sitt normala ansvar utan endast att medlemsstaterna inte ska agera gentemot individer i en händelserapport om den enda källan till information om händelsen är själva händelserapporten. Vare sig i direktivet eller i förordningen finns något förbud mot att kriminalisera ageranden som är oöverlagda eller oavsiktliga utan endast en anmodan att avstå från att inleda rättsliga förfaranden i situationer då medlemsstaterna får kännedom om lagöverträdelsen endast på grund av att den rapporterats i enlighet med direktivet eller förordningen.

Transportstyrelsen är i dag ansvarig för Sveriges händelserapporterings-system och den myndighet som samlar in, utvärderar, bearbetar, analyserar och lagrar informationen i händelserapporterna. När en händelserapport kommer in till Transportstyrelsen analyseras rapporten och, om behov finns, vidtas åtgärder med anledning av rapporten, eller med anledning av flera likartade rapporter. Åtgärderna kan t.ex. vara en översyn av information eller regler, informationskampanjer, tillsyn eller åtalsanmälan. I samband med analysen förhåller sig myndigheten till bestämmelserna i förordning (EU) 376/2014 och då särskilt till bestämmelserna om hur rapporterna får och bör användas. Transportstyrelsen har ingen skyldighet att anmäla lagöverträdelse till polisen eller till åtal. Med stöd i förordningen hanteras därför händelser med ”normal” oaktsamhet så att de ensamma aldrig ligger till grund för direkta åtgärder mot en certifikatinnehavare, varken vid tillsynsförfaranden eller i form av åtalsanmälningar. Lagöverträdelse som myndigheten endast känner till genom en händelserapport behöver bedömas som uppsåtliga eller grovt oaktsamma för att de ska kunna ligga till grund för åtgärder.

Polis och åklagare har ingen direkt åtkomst till den databas som innehåller händelserapporter och händelseinformation. Det kommer därför troligen endast i undantagsfall finnas situationer då polis eller åklagare känner till en lagöverträdelse endast på grund av att den rapporterats inom ramen för händelserapporteringsystemet.

Genom systemets uppbyggnad kan Transportstyrelsen alltså avstå från att använda händelserapporter och anmäla händelser som inte innebär ett uppsåtligt agerande eller grov oaktsamhet som man endast känner till på grund av en händelserapport. Sveriges internationella åtaganden utgör

därmed inte något skäl för att inte även oaktsamma ageranden, som inte är grova, ska kunna bestraffas.

Genom att luftfartslagen i dag endast straffbelägger uppsåtligt agerande och grov oaktsamhet, undantas från det straffbara området ett stort antal oaktsamma ageranden som är väldigt riskfyllda och kan leda till olyckor men som inte anses ha begåtts av grov oaktsamhet. Som lagen är utformad är det dessutom inte bara de händelser som kommit till medlemsstatens kännedom endast genom en händelserapport som träffas av bestämmelsen och förblir osanktionerade. Alla riskfyllda ageranden som myndigheterna får kännedom om på andra sätt eller som kommer till myndighetens kännedom både som en händelserapport och via andra kanaler, t.ex. nyheter, polisen eller information från allmänheten, som anses vara oaktsamma, men inte grovt oaktsamma, omfattas av den strafffrihet som nuvarande kriminalisering ger uttryck för.

Frågan aktualiserades bland annat i en friande dom från Varbergs tingsrätt (Varbergs tingsrätts dom i mål B 677-18 av den 25 september 2018) där en pilot i ett ultralätt flygplan hade startat på ett vattensjukt flygfält med dålig sikt och i för kraftig vind. Tingsrätten konstaterade att det varit oaktsamt att starta när det varit begränsad sikt och för kraftig vind men att oaktsamheten inte varit grov. Detta trots att planet, med pilot och en passagerare kort efter start blivit manöverodugligt, flugit in i en kraftledning till tåg och kraschat.

Såsom regeln är utformad i dag kan alltså ett riskfyllt agerande av väsentlig betydelse för flygsäkerheten ske utan att detta är straffbart. Genom att kräva grovt oaktsamt agerande även vid normalgradsbrott så undantas ett stort antal riskfyllda beteenden som kan utsätta luftfartyget, andra luftfartyg samt personer och objekt på marken för väsentliga risker.

Det finns ett behov av att komma till rätta med sådana oaktsamma ageranden och överträdelser av gällande regler. Precis som för vägtrafik och sjöfart kan oaktsamma ageranden och vårdslöshet orsaka stor skada för både människor och egendom. Det är därför rimligt att vårdslöshet i flygtrafik behandlas på samma sätt som vårdslöshet i trafik och vårdslöshet i sjötrafik där även "normal" oaktsamhet kan leda till ansvar.

I likhet med vårdslöshet i trafik och vårdslöshet i sjötrafik bör dock inte samtliga oaktsamma ageranden vara straffbara. Ansvar för vårdslöshet i flygtrafik bör förbehållas sådana beteenden som är att beteckna som vårdslösa i egentlig mening. Det är dock utan betydelse om en olycka eller en händelse har inträffat eller inte. Ringa oaktsamhet är i dag undantagen från det straffbara området genom bestämmelsen i 13 kap. 7 § luftfartslagen. Vad som ska anses ringa måste prövas av domstol i varje enskilt fall utifrån en helhetsbedömning av situationen. Men från det straffbara området bör i regel undantas sådana förfaranden där piloten eller observatören på grund av tillfällig ouppmärksamhet gjort en felbedömning av trafiksituationen. Inte heller bör rena manövreringsmisstag i normalfallet leda till ansvar.

Exempel på sådana farliga beteenden som typiskt sett bör kunna föranleda ansvar för vårdslöshet i flygtrafik är allvarliga brott mot trafikregler som ska skydda andra luftfartyg och individer på marken, att manövrera ett luftfartyg vårdslöst när det finns passagerare ombord och att inte vidta de säkerhetsförebyggande åtgärder som krävs inför en start eller landning, tex anpassning till omgivande förhållanden.

I likhet med vad som i dag gäller krävs att agerandet framkallar ökade risker för olyckor och tillbud för dem i luftfartyget, andra luftfartyg samt för dem som befinner sig på marken. Agerandet ska innebära en konkret fara för skada på liv eller egendom (se prop. 2009/10:95 s. 281).

Det bör förtydligas när ett brott är att anse som grovt

I 13 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen regleras när gärningen ska bedömas som grov. I lagtexten anges att om brottet är grovt döms till fängelse i högst två år. Det saknas närmare ledning i paragrafen till vilka beteenden som särskilt ska beaktas vid bedömning av om huruvida brottet är grovt.

Lagrådet påpekade vid lagrådsremissen av lagförslaget (se prop. 09/10:95 s. 607) att det i både författningstexten och författningskommentaren saknades ledning till frågan vad som särskilt ska beaktas vid bedömning av om huruvida brottet är grovt. I förarbetena till luftfartslagen (se prop. 09/10:95 s. 368) uttalades att bedömningen av om brottet är grovt måste prövas av domstol i varje enskilt fall utifrån en helhetsbedömning av den föreliggande situationen.

Av författningstexten bör det tydligt framgå vilka sorters agerande som föranleder att brottet vårdslöshet i flygtrafik ska bedömas som grovt. Med hänsyn till att det, i jämförelse med trafikbrottslagen och vårdslöshet i trafik, i stora drag är samma sorts beteenden och ageranden som är avsedda att beivras genom bestämmelsen om vårdslöshet i flygtrafik finns det starka skäl att även beakta samma försvärande omständigheter vid en bedömning av om brottet ska bedömas som grovt. Det ska vara fråga om situationer när gärningen innefattar ett medvetet risktagande av allvarligt slag, då någon visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller då det varit fråga om grov oaktsamhet som ska komma i fråga. Vad som ska bedömas som grovt kan dock inte närmare anges i lagtexten utan måste prövas av en domstol i varje enskilt fall utifrån en helhetsbedömning av den föreliggande situationen. Men genom ändringen i bestämmelsen ges ledning till vilka situationer som kan komma i fråga och möjligheter finns därmed att jämföra dessa situationer med den praxis som finns avseende vårdslöshet i trafik, enligt trafikbrottslagens bestämmelser.

I kommentaren till luftfartslagen (se prop. 2009/10:95 s. 368) gavs två exempel på situationer där grovt brott bör kunna bli aktuellt, när någon i eller i anslutning till kontrollerat luftrum allvarligt bryter mot de trafikregler som gäller och att manövrera ett luftfartyg vårdslöst när det finns passagerare ombord. Detta beskriver ageranden när gärningen i typfallet innefattar ett medvetet risktagande av allvarligt slag, då någon visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller då det varit fråga om grov oaktsamhet eftersom de innebär en stor fara för liv och hälsa. All avvikelse från trafikregler eller instruktioner från flygtrafikledningen inom eller i närheten av kontrollerat luftrum torde inte vara att bedöma som grovt brott, men riskerna med att inte följa trafikreglerna eller rätta sig efter direktiv från flygtrafikledningen inom en kontrollzon är så stora att det som huvudregel bör vara att bedöma som grovt brott. Ändringen i andra stycket innebär inte någon förändring i sak mot det som tidigare angetts eller som gäller vid bedömningen av om en gärning är att bedöma som grov.

Den som utför uppgift som observatör vid användning av obemannade luftfartygssystem bör kunna dömas för vårdslöshet i flygtrafik

Paragrafen om vårdslöshet i flygtrafik gäller i dag för den som manövrerar ett luftfartyg. Ordet ”manövrerar” valdes just med den kommande utvecklingen för obemannade luftfartyg i åtanke och för att ordet manövrerar omfattar både piloter på bemannade luftfartyg och de som framöver skulle komma att flyga med obemannade luftfartyg, den s.k. fjärrpiloten (se prop. 2009/10:95 s. 368). Paragrafen omfattar därmed redan i dag alla som flyger obemannade luftfartyg.

Genom förordning (EU) 2019/947 introducerades en ny position inom manövreringen av obemannade luftfartyg som framöver troligen kommer delta i större utsträckning vid flygning med obemannade luftfartyg, nämligen observatörer. De två olika observatörer som regleras genom EU-förordningen är observatörer av det obemannade luftfartyget och lufrumsobservatörer. Observatören övertar, oavsett vilken typ av observatör det är frågan om, delar av en fjärrpilots normala uppgifter och blir därmed att jämställa med en pilot i vissa avseenden.

Det saknas för närvarande allmänna bestämmelser för observatörer i förordning (EU) 2019/947. Det finns dock bestämmelser om vilket ansvar fjärrpiloten har vid användande av en observatör samt krav på kommunikation mellan fjärrpiloten och en observatör. Den enda regeln som direkt riktar sig till observatörer ska tillämpas vid flygningar med obemannade luftfartyg i den specifika kategorin vid standardscenarion då deklARATION lämnats. I bestämmelsen framgår att en lufrumsobservatör noggrant ska avsöka lufrummet kring det obemannade luftfartyget för att upptäcka eventuella risker för kollision med ett bemannat luftfartyg, vara medveten om det obemannade luftfartygets position genom direkt observation av lufrummet eller genom elektroniska hjälpmedel och varna fjärrpiloten när en fara upptäcks och hjälpa till att undvika eller minimera de potentiella negativa effekterna. Utifrån de olika definitionerna av vad en observatör av det obemannade luftfartyget respektive en lufrumsobservatör är och ska göra är det rimligt att dra slutsatsen att denna beskrivning av ansvar och arbetsuppgifter även beskriver en observatörs uppgifter rent generellt.

Vid en flygning med ett obemannat luftfartyg är det fjärrpiloten som är ansvarig för framförandet. Fjärrpiloten ska både styra luftfartyget och utföra flygningen så att luftfartyget förhåller sig på ett säkert sätt till den omgivning som finns runt luftfartyget, både såvitt avser andra luftfartyg, byggnationer och individer. Detta sker genom att fjärrpiloten observerar luftfartyget från marken och anpassar sin flygning efter rådande situation.

Flygningar med obemannade luftfartyg ska som huvudregel ske inom synhåll. Om flygningen sker utom synhåll från fjärrpiloten kan det behövas en observatör. Observatörens uppgift är antingen att observera luftfartyget när det befinner sig utom synhåll för fjärrpiloten eller att befinna sig på samma plats som fjärrpiloten och observera luftfartyget åt fjärrpiloten medan denne flyger det obemannade luftfartyget. Syftet med observationen, oavsett var observatören befinner sig, är att hålla det obemannade luftfartyget inom synhåll, observera detta och omgivande luftfart och utifrån detta göra bedömningar. I båda situationerna står observatören i kontakt med fjärrpiloten. Genom konstruktionen flyttas delar av uppgifterna och ansvaret under flygning med ett obemannat luftfartyg från fjärrpiloten

till observatören. De uppgifter som en ”vanlig” pilot i normalfallet är ansvarig för, bl.a. att flyga, sköta navigation och följa trafikregler utifrån det som observeras, delas härmed upp på två personer. Observatören blir till viss del att likställa med en pilot.

En observatör kan genom sitt agerande försätta luftfartyget, omgivande luftfart eller individer på marken i riskfyllda och farliga situationer. Om observatören genom sitt beteende och agerande försätter det obemannade luftfartyget i en situation som är att bedöma som vårdslöshet i flygtrafik, saknas i dag möjligheter att hålla observatören ansvarig. Det går troligen inte heller att hålla fjärrpiloten ansvarig i dessa situationer. Fjärrpiloten har genom att anlita en observatör lämnat ifrån sig delar av flygningen, nämligen observationen av det obemannade luftfartyget eller omgivningen, och kan om observatören betar sig vårdslöst i normalfallet inte hållas ansvarig för det som observatören gör.

Det bör därför införas en bestämmelse om att även en observatör kan göra sig skyldig till och hållas ansvarig för vårdslöshet i lufttrafik. Genom att straffbestämmelsen även avser observatörer vid flygningar med obemannade luftfartyg säkerställs att det alltid finns någon som är straffrättsligt ansvarig för hur luftfartyget manövreras under flygningar med obemannade luftfartyg, i likhet med hur det är vid flygningar med bemannade luftfartyg.

I undantagsfall bör en fjärrpilot som t.ex. valt en icke kompetent eller en väldigt ung observatör kunna hållas ansvarig för en observatörs agerande och anses ha varit så oaktsam i sitt val av observatör att ansvar för vårdslöshet kan komma i fråga.

8.3 Fler personer som under berusning utför en uppgift utanför ett luftfartyg ska kunna dömas för flygfylleri

Förslag: En person som utanför ett flygplan i en tjänst som har samband med en flygning fullgör en uppgift som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten ska dömas för flygfylleri om han eller hon är påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel.

En person som deltar som observatör vid flygning med ett obemannat luftfartyg ska kunna dömas för flygfylleri om han eller hon är påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel.

Skälen för förslaget

I dag kan inte samliga som utför uppgifter av väsentlig betydelse för flygsäkerheten utanför ett luftfartyg dömas för flygfylleri

Den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller utövar tjänst som anges i 6 kap. 20 § luftfartslagen efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker och har viss mängd alkohol i blodet eller i utandningsluften ska dömas för flygfylleri eller grovt flygfylleri. Detsamma gäller den som i stället har intagit narkotika i så stor mängd att det under eller efter fullgörandet av uppgifterna finns narkotiskt ämne kvar i blodet, med undantag

för narkotika som intagits med enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination. Det gäller även den som är så påverkad av alkohol eller annat medel att det inte kan antas att han eller hon kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

Paragrafen omfattar personer som utför uppgifter ombord på ett luftfartyg, såsom flygbesättningen och kabinpersonalen. Genom hänvisningen till 6 kap. 20 § luftfartslagen omfattas även flygledare i flygtrafikledningstjänst, flygtekniker samt annan personal inom markorganisationen med tjänstgöring som är av betydelse för flygsäkerheten, om regeringen har meddelat föreskrifter om att de ska omfattas av bestämmelserna i 5 kap. 9 § i luftfartslagen. De fyra sistnämnda personalkategorierna utför i regel uppgifter utanför ett luftfartyg. Regeringen har i 6 kap. 21 § luftfartsförordningen föreskrivit att 5 kap. 9 § luftfartslagen även gäller för den som efter tillsyn överlämnar ett luftfartyg som klart för flygning och personal som bedriver verksamhet med flyginformationstjänst för flygplats (AFIS-tjänstemän). Även dessa personer kan alltså dömas för flygfylleri. För att kunna dömas för flygfylleri krävs alltså att uppgiften utförs ombord på ett luftfartyg eller, om uppgiften utförs utanför ett luftfartyg, att personen i fråga har en viss typ av tjänst.

Frågan om ansvar utanför luftfartyget aktualiserades i en dom från 2017 (Nyköpings tingsrätts dom den 31 maj 2017 i mål B 402-17) där en pilot inför en kommande flygning under påverkan av alkohol hade utfört uppgifter av väsentlig betydelse för flygsäkerheten utanför luftfartyget. Tingsrätten ogillade åtalet med hänvisning till att bestämmelsen om flygfylleri inte var tillämplig då pilotens åtgärder inte hade skett ombord på luftfartyget.

I en dom från 2013 (RH 2013:21) blev utfallet det motsatta. En styrman hade inför en flygning gått ombord på flygplanet och satt på sig en gul väst. Han lämnade därefter planet för att påbörja en utvändig säkerhetskontroll av planet varpå polisen kom och konstaterade att styrmannen var påverkad av alkohol. Både tingsrätten och hovrätten ansåg att mannen skulle kunna dömas för flygfylleri genom att han inledningsvis stigit ombord på flygplanet och därefter lämnat planet för en utvändig säkerhetskontroll, detta oaktat att uppgiften av väsentlig betydelse för flygsäkerheten företogs utanför planet. Domstolarna kom emellertid till olika slutsatser kring om det var bevisat att mannen faktiskt utfört någon säkerhetskontroll eller inte. Tingsrätten ogillade därför åtalet medan hovrätten dömde mannen för flygfylleri.

Frågan om straffbestämmelsens omfattning aktualiserades i en dom från 2014 (Attunda tingsrätts dom den 10 september 2014 i mål B 2797-14) där frågan var om en berusad person som tjänstgjort som ”Load Master” och i egenskap av detta undertecknat ett dokument som bekräftade att flygplanet var klart för flygning omfattades av bestämmelsen i 13 kap. 2 § och kunde dömas för flygfylleri. Tingsrätten konstaterade att det genom hänvisningen till 6 kap. 20 § luftfartslagen inte finns något krav på att alla uppgifter av betydelse för flygsäkerheten behöver ske ombord för att vara straffbara. Tingsrätten ansåg att den tilltalade hade haft ansvar för att flygplanet lastades enligt vissa givna instruktioner. Han hade även genom en rapport intygat att planet var klart för flygning. Den rapport som lämnats var en av flera rapporter som behövdes för att luftfartyget skulle få lyfta. Genom att den tilltalade signerat rapporten ansågs han ha överlämnat luftfartyget som

klart för flygning och hans tjänstgöring hade haft betydelse för flygsäkerheten. Mannen dömdes för flygfylleri.

Sammantaget är det inte nödvändigtvis så att en person som innan en flygning påbörjas fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten utanför planet under påverkan av t.ex. alkohol kan dömas för flygfylleri. Exempelvis torde inte en berusad pilot som i tjänsten fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten utanför planet omfattas om han eller hon inte varit ombord på luftfartyget. Likaså är det i dag oklart vilka som kan anses efter tillsyn ha överlämnat luftfartyget som klart för flygning, och om det till exempel kan omfatta en pilot som utför uppgifter i förhållande till stundande flygning men innan flygningen överlämnar flygningen åt styrman. Det är inte heller säkert att ett tydligt överlämnande sker efter att någon utfört en viktig uppgift.

Bestämmelsen träffar alltså i dag inte åtgärder som t.ex. en pilot eller viss markpersonal vidtar i tjänsten utanför luftfartyget men som ändå är av väsentlig betydelse för flygsäkerheten. Till exempel beräkning av vikt och balans, beräkning av bränsleåtgång, färdplanering och utvändig inspektion av flygplanskroppen. Detta är saker som potentiellt kan komma att påverka både den individuella flygningen, andra luftfartyg i luften samt luftfartygets omgivning på ett väsentligt sätt om detta tillåts genomföras av personal som är påverkad.

Det är i dag även otydligt att de som framför ett obemannat luftfartyg kan dömas för flygfylleri. Genom formuleringen ”manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten” verkar endast personal ombord på luftfartyget, som flygbesättning och kabinpersonal, omfattas av straffansvaret. I förarbetena till lagen finns även uttalanden som tyder på att detta är avsikten (se prop. 2009/2010:95 s. 270 och 369). Valet av ordet manövrerar tyder dock tvärtom på att även den som framför ett obemannat luftfartyg ska kunna dömas för flygfylleri. I lagkommentaren till bestämmelsen om vårdslöshet i flygtrafik (13 kap. 1 § luftfartslagen) uttalas nämligen särskilt att ordet manövrerar valdes för att straffansvaret för vårdslöshet i flygtrafik säkert skulle täcka även den situationen när ett obemannat luftfartyg manövreras från en punkt på marken eller från ett annat luftfartyg. Ordet manövrerar omfattar alltså även framförande av obemannade luftfartyg. De olika skrivningarna leder till en otydlighet kring bestämmelsens tillämpbarhet, vilket inte är bra.

Utöver de uppräknade positionerna och tjänsterna, som i dag omfattas av bestämmelsen, finns det vid flygningar med obemannade luftfartyg även observatörer av det obemannade luftfartyget och luftrumsobservatörer, se avsnitt 8.2. Dessa observatörer bistår i vissa situationer fjärrpiloten och tar till viss del över fjärrpilots ansvar. Det rör sig om situationer då luftfartyget är utom synhåll för fjärrpiloten. En observatör behöver då användas för att flygningen ska få genomföras. Trots att observatören garanterar säkerheten vid flygning med det obemannade luftfartyget omfattas inte heller dessa personer av gällande bestämmelser då de varken manövrerar luftfartyget, befinner sig ombord på detta eller kan anses innefattas i några av de andra kategorierna av personer som kan dömas för ansvar. En observatör kan i dag därför inte dömas för flygfylleri.

Det bör tydliggöras att vissa personer som utför uppgifter av väsentlig betydelse för flygsäkerheten utanför ett luftfartyg kan dömas för flygfylleri

Det finns i dag en rad situationer där personer utför uppgifter av väsentlig betydelse för flygsäkerheten som inte omfattas av straffansvaret. Vidare förekommer flera situationer då det får anses oklart, eller enbart bero på tillfälliga omständigheter, om personerna omfattas eller inte. Detta är inte tillfredsställande, särskilt inte med hänsyn till att det är en straffrättslig bestämmelse där det är av stor vikt att bestämmelserna inte är utformade så att det kan ge upphov till tveksamheter kring dess innebörd. Det bör därför tydliggöras att alla som i en tjänst utför uppgifter av väsentlig betydelse för flygsäkerheten som har samband med en flygning ska dömas för flygfylleri om de utfört uppgiften under påverkan av alkohol eller något annat medel. Det är inte motiverat att skilja på vad som sker ombord eller utanför ett luftfartyg, utan det relevanta för straffansvaret bör vara huruvida uppgiften som utförs är av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller inte. Avgörande för om en person ska kunna dömas för straffansvar bör inte vara om piloten har klivit ombord på planet eller inte före den utvändiga uppgiften utförs, eller om en person som är anställd för att utföra väsentliga uppgifter arbetar i en organisation med ett uttalat tillsynsansvar i vilket det ingår ett formellt överlämnade av luftfartyget.

Innan ombordstigning sker nämligen ett flertal väsentliga åtgärder, såsom beräkning av vikt och bränsle, skapande av färdplan och inspektion av flygplanskropp. Åtgärder som, om de utförs felaktigt, kan få ödesdigra konsekvenser för flygningen, annan personal, passagerare, övrig luftfart samt individer på marken. Dessa åtgärder utförs ibland av flygbesättningen och ibland av personer särskilt anställda för detta uppdrag. Dessa åtgärder innebär dock inte alltid att tillsyn skett eller att något regelrätt överlämnande av luftfartyget skett. Oaktat var i en organisation en sådan individ befinner sig bör ansvaret för uppgiften och inför flygningen vara det samma.

Vid införandet av luftfartslagen påpekade Lagrådet att det kunde uppstå tvekan kring vad som avses med "ombord på ett luftfartyg". Lagrådet undrade vad som skulle gälla för en berusad befälhavare som befinner sig på genomgång inför en flygning eller på väg ut till luftfartyget (se prop. 2009/10:95 s. 607 f).

Regeringen ansåg att de situationer som Lagrådet nämnde inte omfattas av straffbestämmelsen med hänsyn till att befälhavaren har möjlighet att efter eget omdöme eller med anledning av andras påpekanden avbryta en planerad flygning. Det angavs även att det saknades beredningsunderlag för att utöka det straffbara agerandet till de situationer som Lagrådet pekade på (se prop. 2009/10:95 s. 370 och 608).

Dessa argument gäller alltså och straffbestämmelsen bör inte träffa den pilot som endast t.ex. tar sig till luftfartyget. Det som i stället bör vara straffbelagt är då någon i samband med en flygning, berusad, utför en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten. Detta bör vara straffbelagt oavsett om uppgiften utförs ombord på ett luftfartyg eller utanför.

Sammanfattningsvis bör det vara uppgiften i sig och det ansvar som åligger en viss individ som avgör om det finns skäl att kräva att personen ska vara nykter. För flertalet uppgifter som har direkt samband med en

flygning finns detta behov. De bedömningar som gjordes i propositionen till luftfartslagen om att nykterhet ska gälla i trafiken och att alkoholpåverkan vid tjänstgöring ombord allmänt sett måste anses förenad med stora faror gör sig gällande även vid fullgörande av andra uppgifter som är väsentliga för flygsäkerheten och som har direkt koppling till en kommande eller pågående flygning.

Även åtgärder som utförs utanför luftfartyget bör därför omfattas av straffansvaret om de är av väsentlig betydelse för flygsäkerheten och har samband med en kommande eller pågående flygning. Detta gäller oavsett om det är kapten, styrman eller annan individ som särskilt anställts för att utföra uppgiften. Det bör inte heller krävas att detta utförande av uppgiften ska vara att likställa med en tillsyn som leder till ett formellt överlämnande av att flygplanet är klart för start för att ansvar ska kunna dömas ut. Genom angivande av att det krävs väsentlig betydelse för säkerheten minskas antalet personer som kan komma i fråga för ansvar. För att inte träffa samtliga aktörer som utför uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten på en flygplats bör det även anges att straffansvaret endast gäller uppgifter som har ett samband med den aktuella flygningen för vilket uppgiften utförs.

Ansvaret bör dock inte träffa dem som utför uppgifterna utanför sin anställning. För anställda personer på ett företag som hanterar luftfartyg som en del av sin tjänst finns det stora möjligheter att både beivra och kontrollera deras påverkan genom att de oftast är del av en större organisation på en flygplats som består av både det egna företaget, med chefer och kollegor, men även andra företag och deras anställda. Det finns även redan i dag andra krav på nykterhet för flertalet av dessa personer vid tjänsteutövandet. För privatpersoner som utför uppgifter inför en flygning som de själva ska genomföra är det dock lite annorlunda. Uppgifterna utförs troligtvis i miljöer där inga externa parter befinner sig, t.ex. ett hem, varför möjligheterna att kontrollera eller beivra ett eventuellt agerande i stort sett inte finns. Det är inte heller säkert att det finns ett tidsmässigt direkt samband mellan planering och föråtgärder och den stundande flygningen. Det finns möjligheter att vidta flertalet av åtgärderna relativt lång tid innan flygningen. Det är även åtgärder som vidtas för individens egen räkning, det utförs inte som en del i ett större händelseförlopp och något direkt ansvar för andras säkerhet finns troligen inte vid genomförandet. Det finns sammantaget mycket större möjligheter för en person som utför uppgifter av väsentlig betydelse för flygsäkerheten inför en privat flygning att frivilligt tillbakaträda från flygningen och att göra om de utförda uppgifterna. Deras agerande bör därför i dessa fall inte kunna föranleda ansvar för flygfylleri. Bestämmelsen om flygfylleri kommer dock fortfarande att gälla alla piloter som manövrerar ett luftfartyg.

Det är inte möjligt, eller lämpligt, att i detalj ange vilka tjänster det är som kommer att omfattas av det utökade straffansvaret. Liknande tjänster kan innehålla olika tjänstebeskrivningar och ansvarsområden beroende på t.ex. flygplatsens storlek, antalet anställda och trafiken på flygplatsen. Det får därför överlämnas till rättstillämpningen att avgöra om en viss tjänst är sådan att den uppgift som utförs bör kunna föranleda straffansvar om den utförs under påverkan av alkohol eller droger.

De som agerar som fjärrpiloter vid flygningar med obemannade luftfartyg omfattas av det nu gällande straffansvaret. Antalet obemannade luftfartyg i samhället ökar ständigt liksom deras användningsområden. Det

finns obemannade luftfartyg i alla storlekar och de utför vitt skiftande uppgifter där en del obemannade luftfartyg eller flygningar kräver särskilda tillstånd på grund av de risker som är förknippade med det obemannade luftfartyget eller flygningen. Obemannade luftfartyg kan även starta och landa samt flyga i städer och områden som bemannade luftfartyg inte kan. De delar lufrum med den bemannade luftfarten men befinner sig även närmare och tätare inpå befolkningen än vad ett bemannat luftfartyg gör. Med hänsyn till de risker som kan uppstå vid flygning med obemannade luftfartyg är det rimligt att det även för dessa ska gälla nykterhet i trafiken och att påverkan av alkohol eller andra medel får anses utgöra en sådan fara för både flygsäkerheten och för tredje man att det ska kunna medföra straffansvar att manövrera ett obemannat luftfartyg påverkad. Ett förtydligande av bestämmelsen bör ske så att fjärrpiloter tydligt omfattas av straffansvaret.

Utöver fjärrpiloten finns det ibland en lufrumsobservatör eller observatör av det obemannade luftfartyget som deltar vid flygning med det obemannade luftfartyget. Det obemannade luftfartyget är då utom synhåll för fjärrpiloten och observatören utför en uppgift som är väsentlig för flygningen genom att observatören visuellt observerar det obemannade luftfartyget och det omkringliggande lufrummet och hjälper fjärrpiloten att utföra flygningen säkert, se avsnitt 8.2. Samma skäl för att ålägga en observatör ett ansvar för vårdslöshet i trafik gör sig därför även gällande när det gäller påverkan av alkohol eller andra ämnen. En observatör vid en flygning med ett obemannat luftfartyg bör därför kunna dömas för flygfylleri i samma utsträckning som fjärrpiloten.

Genom den nya straffbestämmelsen kommer en viss utvidgning av det straffbara området att ske, bl.a. till observatörer och viss markpersonal. Utvidgningen torde dock endast vara marginell eftersom det delvis är samma personer som i dag träffas av straffbestämmelsen som kommer att omfattas av dess nya lydelse, det delvis införs begränsningar i form av en direkt koppling till en kommande flygning och att uppgiften är av väsentlig betydelse. Den nykriminalisering som sker är dock nödvändig utifrån de risker som är förknippade med luftfart och det ansvar som åligger de som kommer att omfattas av straffbestämmelsen.

Det bör tydliggöras vilka som kan dömas för flygfylleri

I dagens straffbestämmelse är endast två aktörer som kan dömas för flygfylleri angivna, den som manövrerar ett luftfartyg och den som i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör uppgifter av väsentlig betydelse för flygsäkerheten. De övriga som träffas av ett straffansvar anges genom direkt eller indirekta hänvisningar, delvis utanför straffbestämmelsen. Det anges i straffbestämmelsen att även de som utövar tjänst enligt 6 kap. 20 § luftfartslagen kan dömas för flygfylleri. I bestämmelsen, som gäller tillämpligheten av 5 kap. 9 § luftfartslagen och regeringens möjligheter att föreskriva att ytterligare personal ska omfattas av 5 kap. 9 § luftfartslagen, nämns flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker. Bestämmelsen i sig handlar alltså inte om flygfylleri eller utövande av de aktuella tjänsterna. Genom hänvisningen i straffbestämmelsen omfattas alltså även flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker av ett straffansvar och kan dömas för flygfylleri. Bestämmelsen i 5 kap. 9 § luftfartslagen

handlar inte heller om flygfylleri utan om tjänstgöring ombord och föreskriver att tjänstgöring inte får ske om den tjänstgörande på grund av sjukdom, uttröttnings, påverkan av alkohol eller andra medel eller av andra sådana skäl inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt. I förarbetena till luftfartslagen anges att genom hänvisningen i straffbestämmelsen till 6 kap. 20 § luftfartslagen omfattas även flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker samt, i den mån regeringen har föreskrivit det genom mandatet i 5 kap. 9 § luftfartslagen, annan personal inom markorganisationen med tjänstgöring som är av betydelse för säkerheten (se prop. 2009/10:95 s. 369).

Regeringen har i luftfartsförordningen föreskrivit att reglerna om tjänstgöring vid sjukdom, uttröttnings eller påverkan även gäller för den som efter tillsyn överlämnar ett luftfartyg som klart för flygning och för AFIS-tjänstemän vilka levererar flyginformationstjänst för flygplats (6 kap. 21 § luftfartsförordningen). Vilket alltså då skulle innebära att även dessa persongrupper kan dömas för flygfylleri. Omfattningen av straffbestämmelsen har även prövats av en domstol som gjorde samma bedömning, se Attunda tingsrätts dom B 2797-14 av den 10 september 2014.

Genom den nuvarande lydelsen och de underliggande hänvisningarna uppstår det en otydlighet och vissa tillämpningsproblem. Hänvisningen till 6 kap. 20 § i luftfartslagen är väl i sig relativt tydlig, även om bestämmelsen i sig inte handlar om någon tjänsteutövning av dem som anges där, utan endast om att även flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker är förbjudna att tjänstgöra vid bl.a. berusning. Några vidare direkta hänvisningar gällande straffbestämmelsens tillämpning eller att den även omfattar vissa andra yrkeskategorier där regeringen föreskrivit förbud mot tjänstgöring, dvs. regler i luftfartsförordningen, saknas helt i båda bestämmelserna. Det går därigenom inte genom straffbestämmelsens utformning att sluta sig till dess omfattning utan att ta del av förarbetena och i viss utsträckning av praxis. Det finns förvisso inget förbud mot att det krävs viss efterforskning för att utröna en straffbestämmelsens omfattning, se avsnitt 3.2, men det bör då framgå av bestämmelsen på något sätt att det som står i den inte är uttömmande. Det bör även finnas någon vägledning i bestämmelsen om var information om detta kan finnas och om hänvisningar görs bör hänvisningarna vara så tydliga att det går att härleda alla led som spelar roll för att kunna bestämma det straffbara området. För att säkerställa att straffbestämmelsen inte bryter mot obestämbarhetsförbudet bör det därför anges direkt i straffbestämmelsen att även flygledare i flygtrafikledningstjänst, AFIS-tjänstemän och flygtekniker kan döma till ansvar för flygfylleri.

I dag anses det finnas ett krav på att de uppgifter som utförs inom de uppräknade tjänsterna ska vara av betydelse för säkerheten. Det uttalas dels i förarbetena till bestämmelsen, dels i den nämnda domen. Det saknas dock helt skrivningar om detta i straffbestämmelsen. Det uppfattade kravet torde härstamma från regeringens mandat att föreskriva om en utökning av tillämpningen av bestämmelsen om förbud att tjänstgöra vid bl.a. berusning (5 kap. 9 § luftfartslagen), där det i den bestämmelsen anges att rätten att föreskriva gäller för markpersonal som utför uppgifter av betydelse för säkerheten. I bestämmelserna om förbud att tjänstgöra vid berusning m.m. och om att flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker också ska

omfattas av detta förbud anges det dock ingenstans att det för tillämpningen av straffbestämmelsen krävs att det utförda agerandet ska vara av betydelse för flygsäkerheten. Inte heller framgår detta av bestämmelsen i luftfartsförordningen. Det är tveksamt om det, för de aktuella arbetsgrupperna, utifrån straffbestämmelsens utformning kan eller ens behöver ställas något sådant krav. Tvärtom borde det av bestämmelsens lydelse räcka att utföra någon av de aktuella tjänsterna under berusning för att ansvar ska kunna dömas ut. Det är även så det bör vara, eftersom det arbete som de uppräknade yrkeskategorierna utför har väsentlig betydelse för flygsäkerheten. Flygledare i flygtrafikledningstjänst och AFIS-tjänstemän ansvarar under sin tjänstgöring för ett bestämt luftrum och för att den information som behövs levereras till brukare av detta luftrum samt att informationen som levereras är tillförlitlig och korrekt så att välgrundade och korrekta beslut kan tas. Flygledare har också ett ansvar för att dirigera trafiken inom det aktuella luftrummet. Flygtekniker utför arbete och underhåll på luftfartyg och påverkar därigenom direkt luftfartygens skick, struktur och säkerhet. Dessa tre personalkategorier har därmed ett sådant ansvar och en sådan påverkan på luftfarten att det bör räcka med att vara påverkad vid utförande av tjänsten för att kunna dömas för flygfylleri. Det bör därför inte behövas en bedömning av ett visst agerande och dess betydelse i en viss situation för att ansvar ska kunna uppstå.

Den markpersonal som efter tillsyn överlämnar ett luftfartyg som klart för flygning och som i dag ansetts omfattas av straffansvaret kommer framöver att omfattas av den nya bestämmelsen som träffar personer som i samband med en flygning i tjänsten utför uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten. Att efter tillsyn överlämna ett luftfartyg som klart för flygning får anses vara en sådan uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten och dessa aktörer behöver därför inte särskilt anges i straffbestämmelsen. För att göra bestämmelsen mer översiktlig och enklare att förstå delas den även upp i två paragrafer, 13 kap. 2 och 2 a §§, en med det straffbara agerandet och en som behandlar vad som avses med alkohol- eller drogpåverkan.

8.4 Föreläggande och vite ska kunna beslutas vid överträdelse av både svensk rätt och EU-rätt

Förslag: Tillsynsmyndigheten ska kunna besluta de förelägganden som behövs för att luftfartslagen, de EU-förordningar som lagen kompletterar och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och EU-förordningarna ska följas.

Förelägganden som meddelas av myndigheten ska kunna förenas med vite.

Det ska inte vara möjligt att förelägga någon att vid vite medverka i en utredning av en gärning som kan leda till straff eller sanktionsavgift för denne.

Skälen för förslaget

Det finns i dag, utöver luftfartslagen och luftfartsförordningen ett stort antal myndighetsföreskrifter samt EU-förordningar som reglerar luftfarten

i Sverige. Det rör sig om regler för såväl den civila luftfarten som för statsluftfart. Myndighetsföreskrifterna är i de flesta fall meddelade av Transportstyrelsen och det är Transportstyrelsen som utövar tillsyn över att de följs. Transportstyrelsen är även i de flesta fall ansvarig myndighet för bestämmelserna i luftfartslagen och luftfartsförordningen och därigenom den myndighet som bedriver tillsyn över efterlevnaden av dessa bestämmelser.

Ett generellt behov av förelägganden och vite

Avseende de EU-förordningar som finns för den civila luftfarten har Transportstyrelsen, genom behörighetsförordningen, utsetts som behörig myndighet för majoriteten av EU-förordningarna. Flera av dessa EU-förordningar säger uttryckligen att det ska finnas sanktionsbestämmelser som är effektiva, proportionella och avskräckande om någon bryter mot förordningarna. Det finns även, för flera av dessa EU-förordningar, någon form av grundförordning, likt förordning (EU) 2018/1139, som innehåller bestämmelser om att en sådan skyldighet även gäller i fråga om de EU-förordningar som beslutats med stöd av grundförordningen i syfte att komplettera den. I t.ex. förordning (EU) 2018/1139 framgår att medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i förordningen och i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på med stöd av förordningen, och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna som medlemsstaterna ska fastställa ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. De förordningar som inte har liknande skrivningar eller som inte omfattas av en grundförordnings krav på sanktioner innehåller ofta andra bestämmelser med mildare formuleringar men som ändå säger att medlemsstaterna ska säkerställa vissa saker.

Oavsett om det finns ett uttalat krav på sanktioner eller inte så har de svenska bestämmelserna i lag, förordning och föreskrifter och bestämmelserna i EU-förordningarna tillkommit i syfte ett skapa en trygg och säker luftfart. Regeluppfyllnad är ett mått på att en trygg och säker luftfart bedrivs och bristande regeluppfyllnad behöver korrigeras så att målet uppfylls. Ansvarig för denna kontroll är Transportstyrelsen och det sker genom att tillsyn utövas över de som omfattas av gällande bestämmelser. Det sker både när det finns någon form av tillstånd i botten och när så inte är fallet. Av 12 kap 1 § luftfartsförordningen framgår att det är Transportstyrelsen, om inget annat särskilt föreskrivits, som utöver tillsyn över efterlevnaden av 1–8, 10 och 11 kap. luftfartslagen och de föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen, vilket innefattar luftfartsförordningen och Transportstyrelsens egna föreskrifter. Motsvarande bestämmelser som anger att medlemsstaten eller den behöriga myndigheten ska utöva tillsyn över bestämmelser i en EU-förordning finns i både EU:s grundförordningar och i de olika delegerade akterna och genomförandeakterna.

Genom de ändringar som föreslås i avsnitt 7.2 och 7.5 säkerställs att det finns straffsanktioner för överträdelser av bestämmelser i EU-förordningar som det är särskilt viktigt att säkerställa efterlevnaden av. Detta rör dock endast bestämmelser i mindre än en tredjedel av EU-förordningarna för den civila luftfarten. För de övriga cirka fyrtio EU-förordningarna finns det i dagsläget inte behov av att införa straffsanktioner för överträdelser.

Bestämmelserna i dessa EU-förordningar är dock trots detta av sådan vikt att det behöver finnas verkningfulla sanktioner vid överträdelser.

Vid Transportstyrelsens tillsyn uppstår det situationer då myndigheten behöver ställa krav på den eller de som är föremål för tillsynen. Det kan röra sig om att vissa åtgärder behöver vidtas för att ett tillstånd ska kunna utfärdas eller bibehållas, att den som tillsynen gäller behöver upphöra med vissa ageranden för att kunna få eller behålla ett tillstånd eller att åtgärder behöver vidtas för att säkerställa regeluppfyllnad utifrån befintliga, nya eller kommande bestämmelser. Men det kan även vara så att den som tillsynen riktar sig mot måste upphöra med vissa åtgärder med anledning av att tillstånd saknas. I många fall är det en förutsättning för en effektiv tillsynsverksamhet att myndigheten kan sätta in verkningfulla åtgärder för att få till efterrättelse och föra ärendena framåt. Det verktyg som Transportstyrelsen i dag förfogar över och som kan användas i dessa situationer är främst att inleda en tillsyn. Inom ramen för tillsynen kan myndigheten sedan påtala bristerna och kräva att bristerna rättas till. I de fall rättelse sker uppstår inga problem. När överträdelsen är allvarlig eller rättelse inte sker, har myndigheten möjlighet att begränsa tillståndet eller att inleda ett återkallelseärende. I en del regelverk finns det även särskilda bestämmelser och förfaranden för återkallelse av vissa tillstånd.

Det är dock inte i alla situationer som ingrepp i eller återkallelse av ett tillstånd är en faktisk möjlighet. Ett sådant ingripande kan i många fall anses oproportionerligt då bristerna, trots att det i förlängningen kan vara av väsentlig betydelse för flygsäkerheten att de åtgärdas, sällan är så allvarliga att det finns anledning att återkalla tillståndet. Det kan även vara så att det är en allvarlig brist i en del av en stor organisation eller avseende en viss komponent där det finns ett tillstånd för samtliga delar. Att då återkalla tillståndet för hela organisationen kanske inte står i proportion till de effekter ett sådant återkallande skulle få på organisationen eller på samhället i stort.

Ibland finns inte heller något tillstånd att ingripa mot eller att återkalla. Vissa tillstånd har inom EU-rätten ersatts av något som kan kallas självdeklaration. Verksamhetsutövaren ansöker då inte om ett tillstånd och genomgår inte någon granskningsprocess innan ett tillstånd ges, utan anmäler i stället sin verksamhet och dess kravuppfyllnad varefter verksamheten kan inledas. Tillsyn över verksamhetsutövaren och regeluppfyllnad sker i de fallen endast i efterhand. Vid en tillsyn kan det även då behövas andra verktyg för att förmå verksamhetsutövaren att antingen vidta rättelser eller upphöra med ett viss agerande.

Utöver dessa situationer finns så klart även de när det varken finns ett tillstånd eller någon självdeklaration och verksamhetsutövaren därigenom saknar all rätt att bedriva verksamheten. Även i dessa situationer behöver Transportstyrelsen verktyg för att kunna förmå verksamhetsutövaren att antingen upphöra med verksamheten eller att ansöka om tillstånd.

Transportstyrelsen kan göra en åtalsanmälan, oavsett om tillstånd finns, självdeklaration gjorts eller tillstånd helt saknas, i de situationer som är kriminaliserade genom straffbestämmelserna i luftfartslagen och luftfartsförordningen. När det inte finns något tillstånd eller motsvarande rättighet att agera mot återstår i dag oftast endast just att göra en åtalsanmälan. Efter en åtalsanmälan lämnas kontrollen till polis eller åklagare som ska ta ställning till om en förundersökning ska inledas och utredning genomföras.

Preskriptionstiden för brott mot luftfartslagen och luftfartsförordningen är två år vilket innebär att en utredning och ett eventuellt åtal kan dröja i upp till två år från att myndigheten har upptäckt en brist. Det är inte ens säkert att något åtal väcks. Oavsett om en åtalsanmälan sker eller inte innebär dock inte detta att motparten behöver upphöra med sitt agerande. Det finns exempel på företag som tillverkat luftfartyg utan att ha tillstånd och där de aktuella luftfartygen varit inblandade i en olycka inom EU. Transportstyrelsen har där försökt få tillverkningen och försäljningen att upphöra men eftersom tillverkaren inte hörsammade Transportstyrelsens försök och det saknades tillstånd att återkalla återstod endast att göra en åtalsanmälan. Under utredningen fortsatte dock tillverkningen och försäljningen av de farliga luftfartygen.

En åtalsanmälan är även endast i undantagsfall en framkomlig väg. Det beror på att det, trots det relativt stora antalet straffbestämmelser i luftfartslagen och luftfartsförordningen, endast är en väldigt liten del av det totala antalet bestämmelser, i svensk rätt och i EU-rätt, som är straffsanktionerade.

Det finns därför i dag ett stort behov för Transportstyrelsen att kunna vidta verkningsfulla åtgärder vid mer allmänt förekommande brister när rättelse inte sker och en begränsning eller återkallelse av ett tillstånd inte står i proportion till den aktuella bristen, men även i situationer när det inte finns några tillstånd att ingripa mot. Här avses alltså både de situationer då det inte finns något tillstånd och därigenom ingen rättighet att bedriva verksamheten och de situationer då tillståndet ersatts av en självdeklaration. En möjlighet för Transportstyrelsen att kunna besluta om föreläggande eller förbud vid vite för att få bestämmelser att följas skulle underlätta myndighetens tillsynsarbete, bidra till en mer effektiv verksamhet och leda till en säkrare luftfart.

Nuvarande bestämmelser om förelägganden gäller bara specifika situationer

I luftfartslagen och luftfartsförordningen finns i dag inte någon allmän bestämmelse som ger Transportstyrelsen en rätt att besluta om förelägganden. Ett sådant föreläggande kan även innebära förbud mot fortsatt verksamhet. Det finns i dag endast en rätt att förelägga i ett fåtal specifika situationer. I luftfartslagen är det när frågan rör tillstånd och certifikat, rättigheter för funktionshindrade i samband med flygresor eller marknadskontroll. Bestämmelserna om tillstånd och certifikat i luftfartslagen har dock ett väldigt begränsat användningsområde eftersom de flesta bestämmelser om detta numera finns i EU-förordningar. I luftfartsförordningen finns endast möjligheter att förelägga gällande flyghinder.

I luftfartslagen finns i dag en rätt för myndigheten att förena ett föreläggande eller förbud som myndigheten beslutar enligt lagen, eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, med vite. I luftfartsförordningen finns en motsvarande rätt för Transportstyrelsen att förena ett föreläggande eller ett förbud som Transportstyrelsen beslutat, med stöd av någon av de EU-förordningar som räknas upp i behörighetsförordningen, med vite.

I nuläget har Transportstyrelsen en möjlighet att förena eventuella förelägganden med vite men endast en väldigt begränsad rätt att förelägga eller

meddela förbud vid överträdelse av bestämmelser i luftfartslagen och luftfartsförordningen. Det finns inte någon rätt att besluta om förelägganden vid överträdelser av Transportstyrelsens föreskrifter eller av bestämmelser i de EU-förordningar där myndigheten utövar tillsyn och utför de uppgifter som åligger Sverige.

Det behövs ett tydligt normstöd för beslut om föreläggande och vite

I svensk rätt krävs i allmänhet ett uttryckligt bemyndigande i lag eller förordning för att en myndighet ska kunna besluta ett föreläggande eller förbud och i förlängningen kunna förena detta med vite. För att kunna förelägga enskilda med stöd av en bestämmelse i en EU-förordning bör det finnas samma krav på ett bemyndigande. För att kunna utfärda vite finns det ett uttalat krav på stöd i lag eller annan författning, se 1 § viteslagen (1985:206).

Bestämmelser om förelägganden, med den utformning och med den mening som svensk rättstillämpning lägger i begreppet, finns dock inte i de EU-förordningar som reglerar luftfartsområdet. Vissa bestämmelser i förordningarna liknar de svenska föreläggandebestämmelserna till uppbyggnad men använder inte samma termer eller uttrycker rätten att agera på samma tydliga sätt. Frågan är då om det med stöd av dessa liknande bestämmelser kan och bör utfärdas förelägganden eller förbud, som i förlängningen ska kunna förenas med vite. Frågan har i vart fall vid ett tillfälle prövats vid allmän förvaltningsdomstol (se Kammarrätten i Jönköpings dom den 26 september 2017 i mål nr 1512-16) såvitt avser bestämmelser inom luftfarten. Transportstyrelsen hade, med stöd 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, förelagt en flygskola att byta ut sin skolchef trots att en uttrycklig bestämmelse om föreläggande saknades i förordningen. Förordning (EG) nr 216/2008 har upphävts och ersatts av förordning (EU) 2018/1139 men motsvarande bestämmelser finns i den nya förordningen. Om föreläggandet inte följdes kunde skolans utbildningstillstånd komma att återkallas. Förvaltningsrätten uttalade att det, med tanke på att föreläggandet ansågs vara en synnerligen ingripande åtgärd gentemot skolan, krävdes uttryckligt stöd i lag eller annan författning för föreläggandet. Förvaltningsrätten konstaterade därefter att Transportstyrelsen hade rätt att med stöd av de aktuella reglerna vidta åtgärder inom ramen för en tillsyn och begära åtgärder av skolan men att reglerna inte gav uttryck för att Transportstyrelsen kunde förelägga organisationer att åtgärda en brist vid äventyr att ett utbildningstillstånd kunde komma att återkallas. Kammarrätten kom däremot fram till att Transportstyrelsen kunde utfärda ett föreläggande med stöd av de aktuella reglerna. Kammarrätten uttalade att med bakgrund av regelverkets grundläggande betydelse för den internationella samfärdseln och de behöriga myndigheternas anspråk på effektivitet i tillsynsarbetet måste grundförordningen tolkas så att det finns ett utrymme för Transportstyrelsen att utforma ett föreläggande med en begäran om specifika åtgärder när förhållandena påkallar det. Domstolen beaktade

även EU:s och medlemsstaternas berättigade krav på effektivitet. Domstolarna kom alltså till helt olika slutsatser trots att utgångspunkten var samma regler. De konstaterade dock båda att det i de relevanta reglerna saknades ett uttryckligt stöd att utfärda ett föreläggande.

Från rättssäkerhetssynpunkt är det angeläget att det genom reglering tydliggörs i vilka situationer myndigheterna har möjlighet att använda vitessanktion i anslutning till ett föreläggande att vidta eller avstå från en åtgärd. Det bör alltså genom lagstiftningen göras klart när det finns ett bemyndigande för sådana ingripanden. En otydlighet kring vilka åtgärder som kan vidtas riskerar att leda till att olika handläggare fattar olika beslut om handläggning vid samma förutsättningar, att lika fall behandlas olika och att en motpart som inte ifrågasätter ett beslut riskerar att drabbas av effekter som det eventuellt saknas stöd för i lag eller annan författning.

Transportstyrelsen använder i dag sällan föreläggande och förbud som en åtgärd inom ramen för en tillsyn, vilket till viss del beror på att det endast finns några få bestämmelser om förelägganden i luftfartslagen och luftfartsförordningen, men avseende EU-rätten beror det främst på det oklara rättsläget. Det gäller både när tillsyn sker enligt svenska bestämmelser eller enligt bestämmelser i EU-förordningar. I förlängningen används därför inte heller de möjligheter som finns att förena förelägganden med vite.

Mera konkret innebär den nuvarande situationen att Transportstyrelsen, som tillsynsmyndighet, inte alltid kan lägga tillräcklig kraft bakom vissa tillsynsåtgärder så att problem, framför allt de som spelar en stor roll för flygsäkerheten, blir åtgärdade så snabbt och effektivt som skulle vara nödvändigt.

Transportstyrelsen har avseende luftfartslagen, föreskrifter meddelade med stöd av lagen och EU-förordningar på luftfartsområdet en skyldighet att bedriva ett effektivt tillsynsarbete med stöd i gällande bestämmelser och att se till att dessa följs. Om inte gällande regler följs riskeras säkerheten inom den civila luftfarten och i förlängningen såväl liv som egendom. En bestämmelse som ger Transportstyrelsen ett bemyndigande att besluta de förelägganden som behövs skulle innebära större möjligheter för Transportstyrelsen att tillförsäkra efterlevnad av regelverken. Det skulle även innebära tydliga och förutsägbara bestämmelser för allmänheten, tillståndshavarna och Transportstyrelsen om vad som gäller och vilka åtgärder som kan komma att vidtas i ett ärende.

Det är även så att Sverige i dag, på grund av att det saknas en uttrycklig rätt för ansvarig myndighet att besluta om förelägganden, har svårt att leva upp till de krav som EU ställer om att det ska finnas effektiva, proportionella och avskräckande sanktionsbestämmelser. I dag saknas ibland möjligheten att vidta åtgärder mot de som inte följer gällande regler. När tillsyn och begäran om rättelse inte räcker och åtgärder mot ett tillstånd inte är möjligt eller är ett för allvarligt och oproportionerligt ingrepp uppstår det en otillfredsställande lucka i regelverket. Även om det i ett begränsat antal fall kan finnas en möjlighet att göra en åtalsanmälan avseende ett visst agerande saknas det effektiva möjligheter att förbjuda någon att fortsätta med det aktuella agerandet.

Det behöver finnas en nationell bestämmelse som ger den ansvariga myndigheten en rätt att besluta de förelägganden och förbud som behövs

för att se till att alla tillämpliga bestämmelser inom luftfarten följs. En sådan bestämmelse bör införas.

En utökad och mer generell rätt för ansvarig myndighet att besluta om förelägganden bör placeras i luftfartslagen. Föreskrifter om vite meddelas enligt 8 kap. 2 § första stycket 2 regeringsformen i lag. Även om det finns en möjlighet att efter bemyndigande meddela föreskrifter om vite i förordning, bör för tydlighets skull alla bestämmelser om vite finnas i lagen. Av samma anledning bör bestämmelsen om förelägganden även placeras i lagen.

Några av de nuvarande specifika mandaten bör finnas kvar

De bestämmelser om förelägganden som finns i luftfartslagen och luftfartsförordningen i dag bör som utgångspunkt upphävas men vissa bestämmelser behöver trots den nya bestämmelsen till viss del finnas kvar.

Transportstyrelsen har i dag i 4 kap. luftfartslagen, som ansvarig myndighet, en rätt att förelägga i vissa situationer som rör nationella certifikat. Den nya föreslagna föreläggandebestämmelsen kommer att omfatta dessa situationer. Den nuvarande bestämmelsen får dock även anses innefatta en rätt för Transportstyrelsen, förutom en rätt att förelägga, att besluta om certifikatkontroll och om att intyg om fysisk och psykisk lämplighet ska lämnas in. Bestämmelsen behöver därför behållas så att rätten att besluta bibehålls. Bestämmelsen som ger förvaltningsdomstol en särskild rätt att förelägga vid prövning av frågor om elevtillstånd och flygcertifikat behöver också finnas kvar.

Det finns även särskilda bestämmelser om marknads kontroll enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 av den 20 juni 2019 om marknads kontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011 där den utpekade marknads kontrollmyndigheten enligt marknads kontrollförordningen ges en rätt att besluta de förelägganden som behövs för att förordningen ska följas. De aktuella bestämmelserna om marknads kontroll trädde i kraft den 25 juli 2022 och det infördes då identiska bestämmelser för marknads kontrollmyndigheterna i alla sektors-specifika lagstiftningar, bl.a. om förelägganden. Med hänsyn till att bestämmelsen rör en specifik aktör, marknads kontrollmyndigheten, och den myndighetens funktion i frågor som till största delen ligger utanför luftfartsområdet samt att marknads kontrollförordningen inte är en del av det civila luftfartsregelverket, bör den särskilda föreläggandebestämmelsen för marknads kontrollmyndigheter vara kvar. Även den särskilda vitesbestämmelsen, som infördes trots att den nuvarande vitesbestämmelsen ger en myndighet rätt att förena förelägganden enligt lagen med vite, är en del av marknads kontrollpaketet och bör därför behållas.

Det finns en särskild bestämmelse som ger utpekad myndighet rätt att meddela de förelägganden som behövs för att 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 ska följas. Transportstyrelsen har i behörighetsförordningen pekats ut som behörig myndighet för de aktuella bestämmelserna. Genom den nya förslagna bestämmelsen kommer myndigheten därmed ha

en rätt att förelägga i förhållande till de relevanta artiklarna och den specifika bestämmelsen kan därför tas bort.

En särskild rätt att förelägga finns i dag när det gäller flyghinder och utmärkningen av dessa. Post- och telestyrelsen och Transportstyrelsen har i dag en rätt att förelägga när det gäller flyghinder och utmärkningen av dessa om flyghindrena kan förväxlas med eller störa anordningar för lufttrafiken eller innebära en fara för flygsäkerheten. Transportstyrelsen har också en rätt att förelägga i frågor om anmälan om ändrad markering av flyghinder. Post- och telestyrelsen är ansvarig myndighet inom området för elektronisk kommunikation vilket innefattar bl.a. radiosändare och därigenom radioanläggningar och har en rätt att besluta de förelägganden som behövs för att rättelse ska ske om en verksamhet inte följer lagen (2022:248) om elektronisk kommunikation. Det innebär att om en skadlig störning uppstår och en tillståndsinnehavare inte åtgärdar denna kan Post- och telestyrelsen besluta ett föreläggande. Det saknas därför ett behov av en särskild bestämmelse i luftfartsförordningen som ger Post- och telestyrelsen en rätt att förelägga, varför den bestämmelsen bör tas bort. Den nya föreslagna föreläggandebestämmelsen ger Transportstyrelsen en rätt att besluta de förelägganden som behövs för att bl.a. luftfartsförordningen ska följas. Rätten att förelägga i förhållande till flyghinder kommer därmed att finnas i den nya föreslagna bestämmelsen varför de aktuella bestämmelserna bör tas bort. Eftersom Transportstyrelsen inte har något mandat att agera i frågor gällande radiosändare och radioanläggningar, behövs inte heller skrivningarna i 6 kap. 22 § luftfartsförordningen om de olika myndigheternas ansvarsområden.

Utformningen av det nya generella mandatet

Med hänsyn till antalet EU-förordningar på luftfartsområdet och det stora antalet bestämmelser i dessa som kan föranleda ett föreläggande bör det i lagen inte anges vilka artiklar eller förordningar som rätten att förelägga omfattar. I stället bör det även här hänvisas till de EU-förordningar som luftfartslagen kompletterar. I luftfartsförordningen kommer det införas en bestämmelse av vilken det framgår att de EU-förordningar som lagen kompletterar framgår av behörighetsförordningen, dvs. 2 § förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område, se avsnitt 6 för närmare motivering.

Som nämnts finns det i dag möjligheter för en myndighet att förena föreläggande enligt lagen eller föreskrifter som skapats med stöd av lagen samt enligt de EU-förordningar som anges i 2 § i behörighetsförordningen med vite. Eftersom bestämmelsen om föreläggande framöver kommer att finnas i luftfartslagen bör även bestämmelsen om en rätt att förena ett föreläggande med vite finnas i lagen. Den nya vitesbestämmelsen kommer att omfatta alla förelägganden enligt den allmänna föreläggandebestämmelsen, vilket kommer innefatta en rätt att förena förelägganden med vite för att bestämmelser i luftfartslagen, de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, bestämmelser i de EU-förordningar som lagen kompletterar och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till EU-förordningarna ska följas. Den särskilda vitesbestämmelsen i luftfartslagen kan därför upphävas.

I luftfartslagen anges i dag att myndigheten får förena de förelägganden eller förbud som meddelats med vite. I begreppet föreläggande ligger såväl att det kan röra sig om ett påbud att vidta en viss åtgärd som ett förbud mot en åtgärd. Därför är det tillräckligt att använda termen föreläggande.

Så som förslaget är utformat innebär det att förelägganden kan avse såväl mer praktiska åtgärder, t.ex. att upphöra med en viss flygverksamhet eller sluta erbjuda vissa tjänster, som åtgärder som avser att tillgodose tillsynsmyndighetens behov av information, t.ex. att tillhandahålla sådana upplysningar och handlingar som myndigheten behöver för sin tillstånds- eller tillsynsverksamhet. Det finns därigenom en risk för att förelägganden som kan förenas med vite i vissa fall kan komma att avse exempelvis uppgifter eller handlingar som utvisar att den som föreläggandet riktas mot har brutit mot någon bestämmelse och därmed kan bli föremål för straff. Ett sådant förfarande skulle strida mot den s.k. passivitetsrätten enligt artikel 6.1 i europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen). Passivitetsrätten innebär att den som är anklagad för ett brott har rätt att inte belasta sig själv vid utredningen av anklagelsen och inte behöver bidra till utredningen eller bevisningen i målet genom att göra medgivanden eller tillhandahålla belastande material. Bestämmelsen om vite bör därför kompletteras med en bestämmelse som uttryckligen utesluter att någon föreläggs vid vite att medverka i en utredning av en gärning som kan leda till straff eller sanktionsavgift för honom eller henne.

9 Övriga ändringsbehov i luftfartslagen och luftfartsförordningen

9.1 Utländska certifikat

Förslag: Det ska vara möjligt att besluta att erkända utländska flygcertifikat inte ska gälla för luftfart i Sverige.
--

Skälen för förslaget: Bestämmelserna om flygcertifikat finns i dag till största delen i EU-rätt, närmare bestämt förordning (EU) nr 1178/2011. Dessa bestämmelser ska tillämpas, förutom på nationella luftfartyg och piloter som ska tillämpa EU-rätt, även på övriga EU-länders luftfartyg och piloter som befinner sig i Sverige. EU-förordningens bestämmelser och rätten till den fria rörligheten inom EU innebär att piloter med certifikat utfärdade av myndigheter i andra EU-länder fritt kan använda dessa flygcertifikat för flygningar till och från Sverige och inom Sverige.

Så är dock inte situationen för certifikat utfärdade i tredje land, dvs. länder utanför EU och EES. Som huvudregel gäller att sådana flygcertifikat behöver godkännas för att få användas inom Sverige. Genom att det krävs ett särskilt godkännande finns det vid t.ex. brott eller misskötsamhet ger luftfartslagen samma möjligheter att ingripa mot tredjeland-flygcertifikat

som mot nationella certifikat. Polisen, Åklagarmyndigheten eller Transportstyrelsen, som är den behöriga myndigheten i frågor om flygcertifikat, kan ingripa genom att återkalla eller omhänderta ett flygcertifikat. Efter ansökan prövar allmän förvaltningsdomstol bl.a. frågor om återkallelse av flygcertifikat.

Sverige har dock, som flera andra länder i världen, slutit bilaterala luftfartsavtal som innebär att utländska certifikat inte behöver ett särskilt godkännande. Certifikaten erkänns i Sverige. Erkännandet innebär att sådana certifikat kan användas direkt vid ankomst till Sverige utan att Transportstyrelsen behöver kontaktas och utan att myndigheten har några rättigheter att ålägga innehavaren begränsningar eller särskilda villkor för användandet.

Transportstyrelsen ansvarar för tillsyn av all civil luftfartsverksamhet som bedrivs i Sverige, även av innehavare av utländska flygcertifikat. Detta innebär att vid incidenter, brottsliga gärningar eller misskötsamhet är det myndigheten som har att överväga om och i så fall vilka åtgärder som behöver vidtas. För innehavare av nationella certifikat finns bestämmelser om bl.a. återkallelse, begränsning och omhändertagande samt prövning av dessa frågor i 4 kap. luftfartslagen.

För utländska godkända flygcertifikat gäller samma bestämmelser om återkallelse och omhändertagande som för de svenska certifikaten. En återkallelse av ett svenskt godkännande av ett utländskt certifikat ska ske om innehavaren gjort sig skyldig till brott i form av t.ex. flygfylleri, vårdslöshet i flygtrafik, upprepade överträdelser av luftfartsbestämmelser eller åsidosättande av bestämmelser som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten. Flygcertifikat kan återkallas också på grund av t.ex. sjukdom, bristande kunskap, skicklighet och omdöme eller om innehavaren inte följer ett förläggande om att genomgå certifikatkontroll eller att lämna intyg om sin fysiska eller psykiska lämplighet. Av bestämmelsen om utländska flygcertifikat framgår dock att det, för att eventuella åtgärder mot innehavaren ska få vidtas, behöver det vara fråga om ett godkänt certifikat. Utan ett svenskt godkännande av det utländska flygcertifikatet saknas rätt för den behöriga myndigheten att ingripa och frågan kan därmed inte heller prövas i domstol.

I dagsläget saknas alltså helt möjligheter för den behöriga myndigheten att ingripa mot erkända utländska flygcertifikat. Frågan har prövats i domstol, se Förvaltningsrätten i Linköpings dom av den 1 september 2021 i mål 689-20. Målet rörde en pilot, som innehade ett erkänt utländskt flygcertifikat, som vid flera tillfällen brutit mot gällande regler genom att bl.a. flyga in i ett aktivt restriktionsområde utan tillstånd och landat på uppställda containrar inom ett villaområde. Efter omhändertagande av det utländska flygcertifikatet hade Transportstyrelsen ansökt om återkallelse enligt bestämmelserna för utländska godkända flygcertifikat i 4 kap. luftfartslagen. Domstolen kom fram till att eftersom det saknades ett godkännande av det utländska flygcertifikatet var bestämmelserna om omhändertagande och återkallelse i luftfartslagen inte tillämplbara. Transportstyrelsens ansökan avslogs därför och innehavaren fick tillbaka sitt erkända utländska flygcertifikat.

I dagsläget innebär detta att en person med ett erkänt utländskt certifikat egentligen inte löper några risker, i förhållande till sitt certifikatsinnehav och användningen av detta, om denne i Sverige flyger på ett trafikfarligt

sätt, bortser från gällande regler eller gör sig skyldig till brott. Det samma gäller om certifikatsinnehavaren till exempel utvecklar ett missbruk eller om denne på grund av sjukdom, skada eller annan orsak inte längre av flygsäkerhetsskäl bör inneha ett flygcertifikat.

Rätten att agera mot flygcertifikat ligger nämligen i dessa situationer helt hos den myndighet som utfärdat certifikatet. Den utfärdande utländska luftfartsmyndigheten kan alltså ingripa mot certifikatinnehavaren, men om det inte sker har Sverige genom nuvarande regelverk en situation enligt vilken en innehavare av ett erkänt utländskt flygcertifikat i stort sett kan begå vilka brottsliga handlingar som helst eller bryta mot reglerna i luftfartslagen, luftfartsförordningen, Transportstyrelsens föreskrifter och EU-rätten utan att riskera någon form av ingripande mot flygcertifikatet. Inte heller har Transportstyrelsen i nuläget någon möjlighet att besluta att flygcertifikatet inte ska gälla för luftfart i Sverige. Det finns i de situationer som utgör brott en möjlighet att ingripa mot certifikatinnehavaren straffrättsligt. Men certifikatet går inte att omhänderta, begränsa eller återkalla.

Det bör därför införas en möjlighet för den nationella tillsynsmyndigheten, Transportstyrelsen, att agera mot innehavare av erkända utländska flygcertifikat. Eftersom myndigheten saknar möjlighet att ingripa mot certifikatet, bör myndigheten kunna besluta att certifikatet inte ska gälla för luftfart i Sverige. Genom ett sådant beslut ingriper inte Transportstyrelsen mot certifikatet i sig, vilket är den utfärdande myndighetens ensamrätt, utan utövar endast den rätt myndigheten har att reglera och besluta om luftfarten inom Sverige.

Alla bestämmelser som finns för nationella flygcertifikat eller godkända utländska certifikat bör dock inte kunna tillämpas gentemot erkända utländska flygcertifikat. Detta eftersom varken Transportstyrelsen eller allmän förvaltningsdomstol kan agera mot flygcertifikatet i sig. Därmed saknas behov av att tillämpa bestämmelser om t.ex. omhändertagande, spärrtid eller certifikatkontroll. Eftersom det inte rör insatser mot certifikatet saknas även motsvarande behov av särskilda bestämmelser om domstolsprövning i sådana frågor. De bestämmelser om godkända certifikat som bör kunna få en motsvarande tillämpning på erkända certifikat är endast de som reglerar grunderna för återkallelse (dvs. grunderna för att besluta att ett erkänt certifikat inte får användas för luftfart i Sverige), möjligheterna att i vissa fall begränsa återkallelsen eller flygcertifikatets giltighet (dvs. att begränsa rätten att använda det erkända certifikatet i Sverige i stället för att besluta att det inte får användas alls i Sverige) samt vilka krav som ska ställas för att en brottslig gärning ska kunna ligga till grund för en återkallelse (dvs. ligga till grund för att besluta att certifikatet inte får användas för luftfart i Sverige). De grunder som ska föranleda en återkallelse av nationella och godkända utländska flygcertifikat bör alltså också kunna läggas till grund för beslut om att ett erkänt utländskt flygcertifikat inte ska gälla för luftfart i Sverige. Då behandlas erkända utländska flygcertifikat – i fråga om luftfart i Sverige – på samma sätt som nationella flygcertifikat och godkända utländska flygcertifikat. De förarbetsuttalanden som finns och den praxis som utvecklats för bestämmelserna blir därmed tillämpliga även i frågor om giltigheten av erkända utländska flygcertifikat i Sverige.

9.2 Händelserapportering

Förslag: Regeringen ska kunna delegera möjligheten att meddela föreskrifter om vem som ska ha en skyldighet att rapportera händelser inom luftfarten som omfattas av det svenska regelverket. Regeringens föreskrifter i de frågor som delegeras utmönstras ur luftfartsförordningen.

Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om vem som ska ha en skyldighet att rapportera händelser inom luftfarten som omfattas av det svenska regelverket.

Skälen för förslaget: Bestämmelser om händelserapportering infördes 2007 i luftfartslagen (1957:297) och luftfartsförordningen (1986:171) med anledning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart (händelserapporteringsdirektivet). Syftet med händelserapporteringsdirektivet och de nationella bestämmelserna var att förebygga olyckor inom den civila luftfarten. Olyckorna föregicks ofta av en rad tillbud och andra fel som visade på brister inom säkerheten. För att kunna förbättra säkerheten krävdes bättre kunskaper om dessa händelser. Bättre information skulle underlätta analyser och göra det lättare att följa utvecklingen, vilket skulle göra det möjligt att vidta åtgärder för att rätta till brister och därigenom undvika olyckor. Händelserapporteringsdirektivet omfattade bara motordrivna luftfartyg. I förteckningen i den äldre luftfartsförordningen över vem som skulle rapportera behölls denna begränsning. Det infördes också en nedre viktgräns för vilka luftfartyg som skulle omfattas av individernas rapporteringsskyldighet. Det är i dag inte helt klart varför de angivna vikterna fördes in i luftfartsförordningen men i bilaga II till 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 angavs att vissa luftfartyg, bl.a. under vissa viktgränser, inte skulle tillämpa vissa bestämmelser i förordningen, och i förlängningen därmed inte de detaljerade bestämmelserna i andra EU-förordningar om krav på luftfartygen. Viktgränserna i luftfartsförordningen ligger nära de gränser som anges i bilaga II till EU-förordningen. I EU-förordningen är det fråga om fler luftfartyg och en mer komplex kategorisering.

När bestämmelserna infördes i svensk lag och förordning 2007 var händelserapportering ett nytt koncept i Sverige och det fanns inga utarbetade system eller erfarenheter av händelserapportering. Transportstyrelsen utsågs till ansvarig myndighet för mottagande av rapporterna och för den databas som rapporterna skulle samlas i. Myndigheten blev också ansvarig för hanteringen av det system som skulle skapas för rapportering och spridning av informationen i händelserapporterna. Regeringen fick mandat att bestämma vem som hade en skyldighet att rapportera händelser. Övriga befogenheter, som till exempel vilka händelser som skulle rapporteras och hur rapportering skulle gå till, delegerades till Transportstyrelsen.

Av förarbetena till lagförslaget (Rapportering av händelser inom civil luftfart m.m., prop. 2006/07:110 s. 24 f.) framgår att – eftersom direktivets krav på händelserapportering handlade om ett åliggande för enskilda – bestämmelsen som utgångspunkt borde genomföras i lag. Den relativt omfattande förteckningen över vem som skulle rapportera tillsammans med

det förväntade behovet av justeringar av uppräknigen, i takt med att erfarenheter erhöles från tillämpningen av regelverket, gjorde dock lagformen mindre lämplig och i stället bemyndigades regeringen att i förordning ange vilka som skulle ha en skyldighet att rapportera händelser. Det framgår av förarbetena att bemyndigandet inte skulle kunna föras vidare till någon myndighet. Det framgår dock inte varför regeringen inte gavs rätt att delegera vidare möjligheten att bestämma vem som ska ha en skyldighet att rapportera händelser.

År 2010 upphävdes dåvarande luftfartslag och luftfartsförordning och ersattes av en ny luftfartslag (2010:500) och en ny luftfartsförordning (2010:770). Bestämmelserna om händelserapportering överfördes i stort sett oförändrade till de nya regelverken. År 2014 ersattes händelserapporteringsdirektivet av förordning (EU) nr 376/2014 (händelserapporteringsförordningen).

Händelserapporteringsförordningen, tillsammans med kommissionens genomförandeförordningar och en delegerad förordning om händelser, innehåller ett nästintill heltäckande system av regler om vem som ska rapportera, vilka händelser som ska rapporteras, hur rapportering ska ske och till vem, hur händelserapporter ska och får hanteras och vem som ska hantera händelserapporterna. Det är inte längre endast motordrivna luftfartyg som omfattas av krav på händelserapportering utan även t.ex. vissa segelflygplan. Vissa typer av luftfartyg eller luftfartyg under vissa vikter omfattas inte. De luftfartygen ska tillämpa nationella bestämmelser.

I samband med händelserapporteringsförordningens ikraftträdande gjordes inga ändringar i det nationella regelverket för händelserapportering. Detta har bland annat fått till följd att det i dag är väldigt få luftfartyg som omfattas av de nationella bestämmelserna om händelserapportering. Det är därmed relativt få personer som numera har en skyldighet att rapportera enligt de nationella bestämmelserna och relativt få rapporter som lämnas. Detta beror på att de viktgränser som infördes 2007 i luftfartsförordningen i samband med händelserapporteringsdirektivets genomförande ligger väldigt nära de viktgränser som styr när händelserapporteringsförordningen är tillämplig. Det är därför endast de motordrivna luftfartygen, mellan vissa vikter, som hamnar i den ”lucka” som omfattas av de svenska rapporteringskraven.

Sedan införandet av reglerna om händelserapportering, och alldeles särskilt sedan införandet av händelserapporteringsförordningen, har händelserapportering som begrepp och företeelse etablerats inom luftfarten och blivit en viktig del för att säkerställa och bibehålla säkerheten. Utöver den händelserapportering som sker enligt nationella och EU-rättsliga krav finns möjligheter att frivilligt lämna rapporter, av de personer som inte omfattas av regelverken eller rörande händelser som inte omfattas av regelverken.

Transportstyrelsen, som är utpekad behörig myndighet för händelserapporteringsförordningen i Sverige, hanterar den databas och det system för händelserapportering som används. Det är även Transportstyrelsen som inom luftfarten övervakar säkerheten, utför tillsyn och vidtar åtgärder när behov uppstår, vilket bland annat sker utifrån lämnade händelserapporter. Det är därigenom Transportstyrelsen som sitter på informationen och kunskapen om inom vilka delar av luftfarten rapportering behövs, vem som bör rapportera och vilka luftfartyg som ska omfattas av de nationella

bestämmelserna, kort sagt var händelserapportering förväntas göra mest nytta.

Det är även så att luftfarten de senaste trettio åren har genomgått stora förändringar genom ökade volymer av såväl kommersiell trafik som privat trafik, nya typer av luftfartyg och ökad teknikanvändning, vilket ställer större krav på piloterna och den utbildning och information piloterna får, både initial och uppföljande. Utbildningen, informationen till piloterna och de insatser som sätts in kan anpassas efter de behov och de riskanalyser som görs av Transportstyrelsen med utgångspunkt i lämnade händelserapporter. Om alla de som bör lämna händelserapporter faktiskt gör det, och kraven löpande kan anpassas efter behov och uppkomna situationer, kommer detta leda till bättre information och insatser.

En möjlighet för regeringen att vidaredelegera bemyndigandet att föreskriva om vem som ska rapportera händelser inom civil luftfart skulle innebära ett smidigare och mer flexibelt system än dagens. Den myndighet som sitter med förstahandsinformation, genom händelserapporteringssystemet, om pågående säkerhetsproblem och risktrender ges därigenom en möjlighet att på ett snabbare och enklare sätt agera, och agera i tid, om särskilda insatser behöver vidtas inom ett visst område eller om reglerna behöver ändras.

Enligt regeringsformens bestämmelser om normgivning kan riksdagen, när den bemyndigar regeringen en rätt att meddela föreskrifter, även medge att regeringen i sin tur delegerar normgivningsmakten till en förvaltningsmyndighet eller en kommun (8 kap. 10 § regeringsformen). När det finns behov av detaljerade materiella föreskrifter på ett område, är det normalt ändamålsenligt att föreskriftsrätten delegeras till en förvaltningsmyndighet. Därutöver kan regeringen alltid delegera normgivningsmakten när det gäller föreskrifter om verkställighet. Med hänsyn till vad som ska skyddas och hur viktigt det är med en säker luftfart, för såväl luftfarten i sig som för tredje man och miljön, i förhållande till den relativt lindriga pålaga för individen som det faktiskt är fråga om bör regeringen ges möjligheten att låta en förvaltningsmyndighet meddela föreskrifter i ämnet.

Transportstyrelsen är den enda myndighet som kommer i fråga för att utföra uppgiften och bör därför få även detta ansvar genom luftfartsförordningen. Vid framtagandet av ett nationellt regelverk för händelserapportering måste Transportstyrelsen naturligtvis ta hänsyn till händelserapporteringens bestämmelser.

Den aktuella straffbestämmelsen i luftfartsförordningen, om ansvar för den som inte fullgör sin rapporteringsskyldighet, innehåller endast böter i straffskalan så det finns inte heller, utifrån bestämmelserna om blankettstraffbud, något hinder mot att låta Transportstyrelsen reglera området. Straffbestämmelsen kommer även framöver att kunna finnas kvar och tillämpas när någon inte fullgör sin rapporteringsskyldighet enligt luftfartsförordningen, och framöver även enligt Transportstyrelsens föreskrifter som närmare kommer reglera vem som ska rapportera.

9.3 Regeringen ska kunna besluta om förbud mot luftfart inom hela landet

Förslag: Regeringen ska kunna besluta om tillfälliga inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela landet vid utomordentliga förhållanden eller när det i övrigt krävs av hänsyn till allmän säkerhet.

Skälen för förslaget: Regeringen har i dag en möjlighet att meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av landet, restriktionsområde. Det krävs då att det finns militära skäl eller att 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. Mandatet har genom luftfartsförordningen tilldelats Transportstyrelsen som regelmässigt beslutar om restriktionsområden i enskilda fall.

Utöver denna möjlighet att inskränka eller förbjuda luftfart inom en viss del av landet har regeringen en möjlighet att under utomordentliga förhållanden eller när det i övrigt krävs av hänsyn till allmän säkerhet meddela föreskrifter om tillfälliga inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela landet. Detta mandat kan inte delegeras vidare till någon myndighet.

I dag är det alltså endast regeringen som har en möjlighet att agera i allvarliga eller brådskande situationer då en begränsning eller ett förbud mot viss luftfart, vissa luftfartyg eller luftfart från ett visst land kan behövas inom hela landet. En sådan inskränkning ska vara tillfällig men utifrån vilket behov som finns kan det röra sig om allt från kortare inskränkningar eller förbud på någon eller några dagar till längre sådana som pågår i veckor eller månader.

Situationerna som uppstår kan också vara olika brådskande och komplexa och genom sin natur påkalla olika behov av lösningar. Det kommer troligen även att vara skillnader i hur snabbt dessa lösningar behöver genomföras. I dag krävs det dock att regeringen meddelar föreskrifter när sådana inskränkningar eller förbud behöver meddelas. Även om det vid en kris kan finnas möjligheter att snabbt ta fram och besluta om föreskrifter så bör detta inte alltid krävas. I de situationer övriga förutsättningar finns för att regeringen ska kunna besluta om inskränkningar eller förbud och frågan är brådskande, bör det vara möjligt att frångå kravet på föreskrifter till förmån för ett beslut i det enskilda fallet. Ett mandat för regeringen att besluta om inskränkningar och förbud för luftfart i hela landet, likt hur det är vid motsvarande åtgärder inom vissa delar av landet, bör därför införas.

9.4 Luftfartyg av särskild beskaffenhet

Förslag: När Transportstyrelsen föreskriver eller beslutar om undantag eller meddelar ytterligare föreskrifter för luftfartyg av särskild beskaffenhet och föreskrifterna eller besluten berör militär verksamhet ska Försvarsmakten höras.

Det ska förtydligas att det mandat som Transportstyrelsen har att föreskriva för luftfartyg av särskild beskaffenhet även omfattar obemannade luftfartygssystem.

Skälen för förslaget

Bestämmelserna om när Försvarsmakten ska höras i förhållande till luftfartyg av särskild beskaffenhet ska ensas

För luftfartyg som inte har någon förare ombord eller inte är motordrivna eller som i övrigt är av särskild beskaffenhet finns i dag särskilda bestämmelser i luftfartslagen och luftfartsförordningen. För vissa, såsom modelluftfartyg, fasta ballonger och drakar gäller inte stora delar av luftfartslagen, och för andra, som t.ex. segelflygplan, ultralätta flygplan och hängglidare, finns möjligheter för Transportstyrelsen att föreskriva eller besluta om undantag från bestämmelser i vissa av kapitlen i luftfartslagen. Motsvarande gäller för bestämmelser i luftfartsförordningen som meddelats med stöd av några av de angivna bestämmelserna i luftfartslagen.

För alla luftfartyg av särskild beskaffenhet finns dessutom en möjlighet för Transportstyrelsen att meddela ytterligare föreskrifter av betydelse för flygsäkerheten, än de som framgår av luftfartslagen och luftfartsförordningen.

I dag finns det för dessa föreskrifter eller beslut ett krav på samråd med Försvarsmakten. Kraven skiljer sig dock, utan någon synbar anledning, åt mellan de olika särskilda luftfartygen.

Föreskrifter för modelluftfartyg, fasta ballonger eller drakar ska samråd-
das, om föreskrifterna berör militär verksamhet.

För segelflygplan, motorsegelflygplan, ultralätta flygplan, friflygande ballonger och luftskepp gäller att föreskrifter och beslut om undantag ska samråd-
as med Försvarsmakten, oavsett om de berör militär verksamhet. För de ytterligare föreskrifter som Transportstyrelsen får meddela finns dock inget krav på samråd, oavsett om de berör militär verksamhet.

För hängglidare, flygskärmar, fallskärmar och andra enkla konstruktioner gäller i sin tur att alla föreskrifter ska samråd-
as, om de berör militär verksamhet. För de beslut om undantag som Transportstyrelsen får fatta finns dock inget krav på samråd, oavsett om de berör militär verksamhet.

För de föremål som är inrättade för rörelse i luften men som inte är att
anse som luftfartyg, såsom raketer och skjutmål, finns i sin tur krav på samråd när föreskrifterna berör militär verksamhet.

De nuvarande bestämmelserna för luftfartyg av särskild beskaffenhet i luftfartsförordningen fick sin utformning i samband med luftfartslagens och luftfartsförordningens tillkomst 2010. I propositionen till luftfartslagen finns inga närmare överväganden kring den här aktuella samråds-
skyldigheten.

Det kan dock konstateras att i den luftfartsförordning som då upphävdes, luftfartsförordningen (1986:171) var det annorlunda mot hur det är i dag. Då gällde samråds-
skyldighet vid meddelande av föreskrifter för obemannade luftfartyg, modelluftfartyg, fasta ballonger, drakar, fallskärmar, hängglidare, flygskärmar, andra enkla konstruktioner samt raketer och skjutmål, om föreskrifterna berörde militära förhållanden.

För övriga luftfartyg av särskild beskaffenhet, dvs. de som inte var motordrivna, motordrivna luftfartyg som var konstruerade huvudsakligen för segelflygning eller som var lättare än luften eller luftfartyg som annars var av enkel konstruktion med låg vikt och liten motor, gällde en samråds-

skyldighet för både föreskrifter och beslut om undantag och för de ytterligare föreskrifter som meddelades. Detta alltså oavsett om föreskrifterna eller besluten berörde militär luftfart.

Sammantaget kan det alltså konstateras att det i vissa avseenden i dag är annorlunda i förhållande till hur det var enligt den äldre luftfartsförordningen. För vissa luftfartyg gäller samma samrådskrav medan det för andra är förändrat. Det är svårt att se någon anledning till vare sig ändringen från hur det var till hur det blev i luftfartsförordningen som till skillnaderna på samråd mellan de olika luftfartygen i nuvarande regelverk.

Försvarsmaktens verksamhet i luftrummet är väldigt viktig för den svenska säkerheten och verksamheten sker i Sverige i ett luftrum som Försvarsmakten delar med övrig luftfart. Det är därför av största betydelse att de åtgärder som vidtas i fråga om luftfartyg av särskild beskaffenhet samråds med Försvarsmakten, om åtgärderna berör militär verksamhet. Det bör inte spela någon roll om det är föreskrifter eller beslut om undantag från bestämmelser i lagen eller förordningen eller om det är ytterligare föreskrifter som meddelas med hänsyn till flygsäkerheten. Eftersom det är ett civil-militärt integrerat luftrum i Sverige bör det avgörande i stället vara om militära verksamheter berörs av föreskrifterna eller besluten.

Motsatsvis finns det inte något behov av att samråda med Försvarsmakten om en föreskrift eller ett beslut inte berör militär verksamhet. I de fallen innebär ett krav på samråd endast slöseri med resurser för både Transportstyrelsen och Försvarsmakten. Bestämmelserna för luftfartyg av särskild beskaffenhet i luftfartsförordningen bör därför ändras så att alla föreskrifter och de beslut om undantag som fattas ska samrådas med Försvarsmakten när de berör militära förhållanden.

Det kommer, precis som i dag, att vara Transportstyrelsen som ska bedöma om ett sådant samråd behöver ske. Vid behov kan då Försvarsmakten tillfrågas om sin syn på behovet av samråd, vilket även sker regelmässigt i dag, innan samrådet skickas ut.

För att tydliggöra att det inte rör sig om en skyldighet att komma överens med Försvarsmakten om föreskrifternas eller beslutens utformning och resultat utan att det är fråga om att inhämta synpunkter från Försvarsmakten bör dock inte ordet ”samråda” användas. Föreskriftsrätten i sin helhet tillkommer Transportstyrelsen som efter att ha hört vad Försvarsmakten har för synpunkter på föreskrifterna och besluten ska fatta sina beslut. I bestämmelserna bör det därför framgå att Försvarsmakten ska höras.

Obemannade luftfartygssystem

Vid luftfartslagens och luftfartsförordningens tillkomst var det som i dag avses med obemannad luftfart något ovanligt och bestod främst av modellluftfartyg. Viss höjd togs dock i lagens och förordningens bestämmelser för att luftfarten med obemannade luftfartyg skulle komma att öka i form av t.ex. användningen av ordet manövrera i bestämmelsen om värdslöshet i lufttrafik.

Regeringen fick i luftfartslagen en rätt att meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i 1 kap. 6 § första stycket och 2–8 kap. luftfartslagen samt i övrigt meddela de föreskrifter som behövs för luftfartyg som inte har någon förare ombord, inte

är motordrivna eller som i övrigt är av särskild beskaffenhet. Regeringen fick även bestämma att en myndighet fick meddela föreskrifter om dessa luftfartyg. I 1 kap. 7–10 §§ luftfartsförordningen regleras dessa luftfartyg av särskild beskaffenhet och Transportstyrelsen ges här en rätt att meddela föreskrifter avseende de luftfartyg som räknas upp i bestämmelserna.

I nuvarande 1 kap. 7 § luftfartsförordningen regleras modellluftfartyg, fasta ballonger och drakar. Ordet ”modellluftfartyg” anses i dag innefatta obemannade luftfartyg. Av bestämmelsen framgår att nuvarande 1 kap. 6 § första stycket och 2–8 kap. luftfartslagen och föreskrifter meddelade med stöd av dessa bestämmelser inte gäller de angivna luftfartygen. Bestämmelserna tillämpas inte heller på obemannade luftfartygssystem. Det är även så att Transportstyrelsen, med stöd av bestämmelsen, meddelar föreskrifter för just obemannade luftfartygssystem.

Det är dock i dag en väsentlig skillnad mellan de modellluftfartyg som 2010 ansågs utgöra obemannade luftfartyg och de obemannade luftfartygssystem som används inom ramen för förordning (EU) 2019/947 och Transportstyrelsens föreskrifter. Vissa av de obemannade luftfartygssystemen liknar förvisso modellluftfartyg till storlek och användningsområden men det finns flera luftfartyg som både är större och mer avancerade och luftfartyg som används i olika verksamheter. De obemannade luftfartygssystemen används även i viss utsträckning till att frakta gods, t.ex. görs tester med hjärtstartare och livsmedel. I framtiden kommer obemannade luftfartygssystem även att kunna användas vid frakt- och passagerartransporter.

Att då i förordningstexten endast ange att delar av luftfartslagen inte ska tillämpas på modellluftfartyg och att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter för modellluftfartyg blir både otydligt och missvisande när det i själva verket även är obemannade luftfartygssystem som avses. Luftfartsförordningen bör därför förtydligas och Transportstyrelsens föreskrifträtt i fråga om obemannade luftfartygssystem bör uttryckligen anges.

9.5 Ändringar till följd av EU-rätt och redaktionella ändringar

Ändringar till följd av EU-rätt

Händelserapportering för luftfartyg som inte omfattas av förordning (EU) nr 376/2014 ska ske enligt bestämmelser i luftfartslagen, luftfartsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:75) om rapportering av händelser inom civil luftfart. Rapportering av händelser ska ske av vissa angivna personer till Transportstyrelsen som ska ha ett system för att samla in, utvärdera, bearbeta, lagra, skydda och sprida information om händelser som rapporteras. De insamlade rapporterna ska lagras i en databas. Även enskilda får rapportera via ett rapporteringssystem som en luftfartsorganisation upprättat i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter eller en viss angiven EU-förordning. Vid meddelande av närmare föreskrifter om händelserapportering ska Transportstyrelsen enligt gällande regler beakta bestämmelserna i det direktiv som tidigare reglerade händelserapportering inom EU. Transportstyrelsen ska även vara svensk kontaktpunkt och delta i ett informationsutbyte gentemot

behöriga myndigheter i andra medlemsstater inom EU och Europeiska kommissionen. Det innebär att all relevant säkerhetsinformation som lagras i databasen för händelserapporter ska ställas till myndigheternas och kommissionens förfogande så vitt det följer av vissa EU-rättsakter.

Den nu beskrivna händelserapporteringen kopplar till EU-rättsakter som har upphävts och ersatts av nya EU-förordningar. Hänvisningarna till EU-rätt i bestämmelserna om händelserapportering bör därför uppdateras. Hänvisningarna är dynamiska och bör vara så även framöver. Detta eftersom EU-förordningarna även framöver kan komma att bli föremål för ändringar och luftfartsförordningen skulle då behöva ändras vid varje sådan ändring.

Transportstyrelsen ska, enligt 3 kap. 5 § luftfartsförordningen, samla in och bevara information som rör besiktningar av och tillsyn över luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen. Myndigheten ska även delta i ett informationsutbyte. Tillsynen och informationsutbytet reglerades tidigare i ett EU-direktiv som numera upphävts. Myndigheten utför nu dessa uppgifter i enlighet med krav i flera EU-förordningar, bl.a. förordning (EU) 2018/1139. Bestämmelsen om informationsinsamling och utbyte sker därför numera enligt EU-rätt och den nationella bestämmelsen bör därför upphävas.

Redaktionella ändringar

Utöver alla de ändringar som föreslås i avsnitt 6–9.4, som innebär förändringar i sak, bör det i luftfartslagen och luftfartsförordningen göras en del redaktionella ändringar.

Förslaget till nya 1 och 12 kap. luftfartslagen innebär, förutom de ändringar i sak som redan presenterats, att kapitlens nuvarande innehåll omarbetas redaktionellt och språkligt. Två bestämmelser från nuvarande 12 kap. flyttas till det föreslagna nya 1 kap.

I övriga kapitel föreslås även redaktionella och språkliga ändringar samt några förtydliganden.

10 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag: De föreslagna ändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2025.
--

Skälen för förslaget: Det saknas i dag tillräckliga sanktionsbestämmelser avseende flertalet EU-förordningar vilket innebär att Sverige har svårt att leva upp till sina åtaganden gentemot EU. Det är även så att vissa överträdelse av regler inom luftfarten endast är kriminaliserade om överträdelsen rör ett luftfartyg eller ett tillstånd som inte omfattas av EU:s bestämmelser. Det får till följd att vissa ageranden inom luftfarten kan vara straffbara respektive straffria helt beroende på i vilket regelverk den överträdelsen bestämmelsen finns. Denna brist bör åtgärdas skyndsamt. Sverige har även gjort utfästelser till EU med innebörden att utökade sanktioner för överträdelse av EU-förordningar inom luftfartsområdet ska vara på plats under

2024. För att leva upp till de åtaganden och de krav som finns samt utfästelser som gjorts bör lag- och förordningsändringarna därför träda i kraft så fort som möjligt.

Eftersom ändringarna i luftfartslagen och luftfartsförordningen har nära samreöre med varandra och delvis påverkar varandra bör ändringarna träda i kraft samtidigt. Bedömningen är att tidigaste dag för ett ikraftträdande av luftfartslagen är den 1 juli 2025. Med hänsyn till detta bör lag- och förordningsändringarna träda i kraft den 1 juli 2025.

11 Konsekvenser

Bedömning: Förslagen bedöms bidra till ökad regelefterlevnad och ökad trafiksäkerhet inom den civila luftfarten. Förslagen leder inte till annat än marginella kostnader för myndigheter och domstolar och dessa kostnader ryms inom ramen för befintliga anslag.

Skälen för bedömningen

Konsekvenser för myndigheter och domstolar

Av myndigheterna är det framför allt Transportstyrelsen och Polismyndigheten som påverkas, men även Åklagarmyndigheten, de allmänna domstolarna och de allmänna förvaltningsdomstolarna berörs. Konsekvenserna bedöms vara begränsade eftersom det till stor del är fråga om ändringar i syfte att tillse att straffbestämmelser som redan finns i luftfartslagens och luftfartsförordningen omfattar alla angivna överträdelser, även när överträdelserna avser EU-bestämmelser. Även den föreslagna nya paragrafen i luftfartslagen som innehåller straffbestämmelser avseende överträdelser av vissa bestämmelser i EU-förordningar rör frågor som tidigare har reglerats genom bestämmelser i luftfartsförordningen eller Transportstyrelsens föreskrifter och som genom förflyttningen till förordningsform kommit att bli oanvändbara.

En straffskärpning görs genom förslaget om att s.k. vanlig vårdslöshet ska kunna ligga till grund för ansvar vid vårdslöshet i lufttrafik och genom att bestämmelsen även ska omfatta den som är observatör vid en flygning med obemannade luftfartygssystem. Syftet är att allvarigare överträdelser i högre grad ska anmälas, lagföras och ansvar kunna utdömas. Det bedöms dock röra sig om ett så begränsat antal fall att några nämnvärt ökade kostnader med anledning av en sådan förändring emellertid inte förutses för Transportstyrelsen eller rättsväsendet.

Vidare ska även den som av oaktsamhet bryter mot straffsanktionerade bestämmelser i Transportstyrelsens föreskrifter eller beslut kunna dömas till ansvar. Det gäller bestämmelser om bland annat kompetenskrav för tillstånd och flygcertifikat, krav på olika former av tillstånd och villkor kopplade till dessa, inrättande och drift av flygplatser, arbets- och vilotider, underhåll och drift av luftfartyg och trafikregler.

När det gäller bestämmelsen om flygfylleri föreslås att det ska framgå direkt i bestämmelsen vilka som kan fällas till ansvar och inte som tidigare genom hänvisningar till olika bestämmelser i lag och förordning. En viss

utvidgning av tillämpningsområdet sker dock genom att ansvaret även ska omfatta den som agerar observatör vid en flygning med ett obemannat luftfartssystem. Antalet ärenden blir sannolikt begränsat.

De befintliga straffbestämmelserna i luftfartslagen och luftfartsförordningen föreslås även i vissa fall anpassas så att de omfattar obemannade luftfartygssystem. Nya sanktioner som riktar sig mot hanteringen av obemannade luftfartssystem och dessas operatörer och fjärrpiloter föreslås med anledning av bestämmelser i EU-förordningar.

Transportstyrelsen föreslås få en allmän rätt att utfärda förelägganden för att säkerställa att bestämmelserna i luftfartslagen, luftfartsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter och tillämpbara EU-rättsakter följs. Bestämmelserna om vite föreslås som en följd samlas i luftfartslagen.

För Transportstyrelsens del tillkommer även en möjlighet att kunna besluta om att s.k. erkända utländska certifikat inte får användas för luftfart i Sverige. Det bedöms inte röra sig om ett större antal fall där indragningar av certifikat kommer att bli aktuellt.

Bestämmelserna om händelserapportering föreslås ändras och regeringen ska få mandat att bemyndiga en myndighet att meddela föreskrifter om vem som ska ha en skyldighet att rapportera händelser. En möjlighet för regeringen att vidaredelegera bemyndigandet att föreskriva om vem som ska rapportera händelser inom civil luftfart skulle innebära ett smidigare och mer flexibelt system än dagens. Transportstyrelsen, som är utsedd behörig myndighet för händelserapporteringsförordningen i Sverige, hanterar den databas och det system för händelserapportering som används. Det är även Transportstyrelsen som inom luftfarten övervakar säkerheten, utför tillsyn och vidtar åtgärder när behov uppstår, vilket bland annat sker utifrån lämnade händelserapporter. Det finns således upparbetade system och rutiner och förslaget väntas inte innebära några större förändringar för myndigheten.

De eventuella ökade kostnader som förslagen innebär för rättsväsendet och Transportstyrelsens del bedöms således vara marginella och rymms inom ramen för befintliga anslag.

Övriga konsekvenser

Förslagen syftar till att skapa en trygg och säker luftfart och kan bidra till att minska brott mot och överträdelser av gällande regelverk på den civila luftfartens område. En ökad regelefterlevnad leder till ökad trafiksäkerhet. Förändringarna kan därför antas bidra till en säkrare och bättre arbetsmiljö för yrkeskategorierna inom luftfarten och en ökad säkerhet för passagerare och egendom som transporteras med luftfart.

Förslagen bedöms inte medföra ökade kostnader eller betungande administrativa krav på företag inom luftfarten.

Förslaget att införa möjligheter till sanktioner för överträdelser av föreskrifter eller beslut om geografiska UAS-zoner som skapats med hänsyn till miljö inom svenskt område kan väntas bidra till positiva effekter för miljön.

När det gäller jämställdhet mellan män och kvinnor är de förslag som lämnas könsneutrala. Även med bestämmelser som gäller lika för alla kan emellertid olika grupper påverkas av dem i olika utsträckning. Enligt kriminalstatistiken lagförs t.ex. fler män än kvinnor för trafikbrott. Förslagen

bedöms dock inte medföra några direkta konsekvenser för jämställdheten mellan män och kvinnor.

Kommunerna föreslås inte få några uppgifter. Den kommunala självstyrelsen påverkas alltså inte.

Alternativa lösningar

I promemorian föreslås ändringar i luftfartslagen och luftfartsförordningen. Syftet med förslagen är att garantera och bibehålla säkerheten inom det civila luftfartsområdet och säkerheten för tredje man, i form av liv, hälsa och egendom, dels genom straffsanktioner som är effektiva, proportionella och avskräckande samt andra sanktionsbestämmelser, dels genom en välfungerande tillsyn. En stor del av de föreslagna ändringarna är därtill nödvändiga för att Sverige ska uppfylla kraven i olika EU-förordningar och andra EU-rättsakter inom det civila luftfartsområden. Med hänsyn till vad som ska skyddas och hur viktigt det är med en säker luftfart, för såväl luftfarten i sig som för tredje man och miljön bedöms de föreslagna bestämmelserna vara välavvägda och kan inte tillgodoses med alternativa lösningar.

12 Författningskommentar

12.1 Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)

1 kap.

Det nya första kapitlet är till största delen endast en redaktionell omarbetning av befintliga paragrafer i nuvarande första kapitlet, vilket innebär viss språklig förändring samt nya rubriker, ändrad disposition och numrering. Två paragrafer från nuvarande tolfte kapitlet flyttas även till det nya kapitlet. Utöver detta införs två nya bestämmelser i 1, 2 och 14 §§, och nuvarande 1 kap 8 § tredje stycket, ändras.

Övervägandena om de redaktionella ändringarna finns avsnitt 9.5.

1 kap. Lagen och dess tillämpning samt övergripande bestämmelser om luftfart

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om luftfart. För militär luftfart och annan luftfart för statsändamål gäller lagen endast i den utsträckning som följer av 14 kap.

I paragrafen, som i stort motsvarar nuvarande 1 kap. 5 §, framgår lagens tillämpningsområde. Jämfört med den nuvarande bestämmelsen görs det ett tillägg om att lagen innehåller bestämmelser om luftfart. Detta innebär att lagen innehåller grundläggande bestämmelser för all luftfart i Sverige, alltså både civil luftfart och statsluftfart – som i sin tur innefattar militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. Författningskommentaren till nuvarande 1 kap. 5 § finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 289 f).

Luftfart inom svenskt område

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

I paragrafen, som motsvarar nuvarande 1 kap. 1 § första stycket, regleras den grundläggande rätten att utöva luftfart inom svenskt område. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 288).

EU-förordningar om civil luftfart

3 § Lagen kompletterar EU-förordningar med gemensamma bestämmelser på den civila luftfartens område. Regeringen meddelar föreskrifter om vilka EU-förordningar det är.

I paragrafen behandlas lagens förhållande till EU-rätt. Övervägandena finns i avsnitt 6.

Av paragrafen framgår att lagen kompletterar EU-förordningar som innehåller bestämmelser för den civila luftfarten. Det anges även att det är regeringen som meddelar föreskrifter om vilka EU-förordningar detta är. Föreskrifterna kommer att meddelas i bl.a. luftfartsförordningen (2010:770).

Bestämmelsen tillkommer för att tydliggöra dels vilka EU-förordningar som innehåller bestämmelser som måste tillämpas i Sverige, dels för att tydliggöra att lagen ska tillämpas ihop med dessa EU-förordningar, vilka ska kunna ligga till grund för bland annat förelägganden och straffsanktioner.

4 § När det i denna lag hänvisas till länder inom Europeiska unionen gäller hänvisningen 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, om inte annat särskilt föreskrivs.

I paragrafen, som motsvarar nuvarande 1 kap. 3 §, regleras innebörden av lagens hänvisningar till Europeiska unionen. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 289).

Civilrättsliga bestämmelser om lufttransporter

5 § I lagen (2010:510) om lufttransporter finns bestämmelser av civilrättsligt slag om villkoren vid olika former av lufttransporter.

I paragrafen, som motsvarar nuvarande 1 kap. 4 §, upplyser om var de civilrättsliga bestämmelserna om villkor vid olika former av transporter finns. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 289).

Registreringskrav på luftfartyg som används 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.

I paragrafen, som motsvarar nuvarande 1 kap. 6 § första stycket, regleras registreringsplikt för luftfartyg som används inom svenskt område. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 290 f.).

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att luftfart trots 6 § får äga rum med luftfartyg som inte är registrerat och om de villkor som i så fall ska gälla. Sådana föreskrifter och beslut får endast avse luftfart där det finns särskilda skäl att avvika från registreringskravet.

Paragrafen motsvarar nuvarande 1 kap. 6 § andra stycket med en språklig uppdatering men utan ändring i sak. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 291).

Miljörestriktioner mot luftfart inom svenskt område

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

Paragrafen motsvarar nuvarande 1 kap. 6 § tredje stycket. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 291).

Överljudsart inom svenskt område

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

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om undantag från förbudet mot överljudsart och om de villkor som i så fall ska gälla. Sådana föreskrifter och beslut får endast avse luftfart där det finns synnerliga skäl att tillåta överljudsart.

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

Paragraferna motsvarar nuvarande 1 kap. 7 § men med en något annan språklig utformning. Jämfört med de nuvarande bestämmelserna innebär de nya paragraferna ingen ändring i sak. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 291).

Restriktionsområden för luftfart inom svenskt område

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av landet (restriktionsområde).

Sådana föreskrifter och beslut får endast avse restriktioner som behövs av militära skäl eller av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, flygsäkerhet, friluftsliv, natur- eller miljövård eller för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning.

13 § Föreskrifter eller beslut enligt 12 § 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.

14 § Regeringen får meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om tillfälliga inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela landet.

Sådana föreskrifter och beslut får endast avse inskränkningar eller förbud som behövs på grund av utomordentliga förhållanden eller i övrigt krävs av hänsyn till allmän säkerhet.

I paragraferna, som i stort motsvarar nuvarande 1 kap. 8 §, regleras restriktionsområden för luftfart. Bestämmelserna innehåller en möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter eller beslut om restriktionsområden och en uppräkningslista av i vilka situationer detta får ske samt en begränsning för andra myndigheter än regeringen att meddela förbud mot luftfart som sträcker sig längre än två veckor.

I 12 §, som i stort motsvarar nuvarande 1 kap. 8 § första stycket första och andra meningarna, regleras möjligheterna för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela restriktionsområden inom en viss del av landet. Jämfört med den nuvarande bestämmelsen förtydligas att sådana restriktionsområden även får meddelas med hänsyn till flygsäkerhet. Formuleringen ”allmän ordning och säkerhet” anses i dag redan omfatta detta och det är även så nuvarande bestämmelse, samt motsvarande mandat för den ansvariga myndigheten, tillämpas. Ändringen innebär ingen ändring i sak.

I 13 §, som i stort motsvarar nuvarande 1 kap. 8 § första stycket tredje meningen, regleras hur lång tid förbud mot luftfart får meddelas. Jämfört med den nuvarande bestämmelsen förtydligas att begränsningen om att förbud, inte endast inskränkningar, mot luftfart inte får vara längre än två veckor även avser beslut fattade av annan myndighet än regeringen. Den föreslagna lydelsen motsvarar hur den nuvarande bestämmelsen tolkats och tillämpas i dag. Av 1 kap. 5 § första stycket luftfartsförordningen framgår att när Transportstyrelsen meddelar föreskrifter eller beslut om förbud mot luftfart med anledning av allmän ordning och säkerhet får förbudet vara högst två veckor. Den nya lydelsen motsvarar även övriga delar av bestämmelserna om tillfälliga restriktionsområden i lagen, som omfattar både föreskrifter och beslut. Ändringen innebär ingen ändring i sak.

I 14 §, som i stort motsvarar nuvarande 1 kap. 8 § andra stycket, regleras regeringens möjlighet att meddela föreskrifter och beslut om tillfälliga inskränkningar eller förbud mot luftfart inom hela landet. Övervägandena finns i avsnitt 9.3.

Av *första stycket*, framgår regeringens föreskrifts- och beslutsrätt. Jämfört med den nuvarande bestämmelsen utökas regeringens mandat så att det även omfattar beslut om tillfälliga restriktionerna av eller förbud mot luftfart i hela landet. Genom utökningen ges regeringen en möjlighet att i brådskande situationer snabbt fatta beslut i frågor om landsomfattande restriktioner eller förbud.

I *andra stycket* regleras de situationer när sådana föreskrifter eller beslut får meddelas. Jämfört med den nuvarande bestämmelsen sker inte någon ändring i sak.

Författningskommentaren till nuvarande 1 kap. 8 § finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 292).

Luftfart utanför svenskt område

15 § Vid luftfart utanför svenskt område ska, i den mån det är förenligt med den främmande lag som är tillämplig,

1. denna lag och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen gälla svenska luftfartyg, om inte annat följer av denna lag, och

2. följande bestämmelser gälla utländska luftfartyg som används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd:

a) 3–5 kap. och 8 kap. 1 och 4–6 §§ och föreskrifter som meddelats med stöd av de bestämmelserna,

b) 12 kap. 1–3 och 5–8 §§ när det gäller tillsyn över att bestämmelser som anges i a följs, och

c) 13 kap. 1–3 §§, 4 § första stycket 6, 8–10, 4 a och 5 §§, 6 § första stycket 2, och 7 och 9 §§.

I paragrafen, som i huvudsak motsvarar nuvarande 1 kap. 1 § andra stycket och 2 §, regleras tillämpningen av lagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen utanför svenskt område på svenska luftfartyg och utländska luftfartyg med svenskt drifttillstånd.

Jämfört med de nuvarande bestämmelserna ändras hänvisningarna till tolfte och trettonde kapitlet med anledning av ändringarna där.

Andra punkten b innebär en ändring jämfört med den nuvarande bestämmelsen på så sätt att bestämmelserna om föreläggande och vite, 12 kap. 7 och 8 §§, läggs till som sådana bestämmelser som ska tillämpas vid luftfart utanför svenskt område på utländska luftfartyg som används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd. De nya bestämmelserna om föreläggande och vite är allmänt tillämplbara (till skillnad från de nuvarande bestämmelserna som innebär att en myndighet endast får förelägga enligt 4 kap. 25 § och att vite endast kan användas mot utländska luftfartyg med svenskt drifttillstånd). Med de nya bestämmelserna kan föreläggande och vite användas vid tillsyn avseende alla bestämmelser som anges i *andra punkten a*.

Jämfört med den nuvarande bestämmelsen innebär paragrafen i övrigt ingen ändring i sak. Författningskommentarer finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 288 f.) och i propositionen om ändring i luftfartslagen (1957:297), m.m. (prop. 1984/85:212 s. 82 f.).

Luftfartyg av särskild beskaffenhet

16 § 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 eller i ett enskilt fall besluta om undantag från de krav som ställs i 6 § och 2–8 kap. och meddela de ytterligare föreskrifter som behövs.

Sådana föreskrifter och beslut 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.

17 § Särskilda föreskrifter gäller för föremål som är inrättade för rörelse i luften men som inte är att anse som luftfartyg.

Paragraferna motsvarar nuvarande 1 kap. 9 §. Jämfört med de nuvarande bestämmelserna görs ingen ändring i sak. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 292f.).

Luftfartyg registrerade hos en internationell organisation

18 § 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.

Enligt paragrafen, som motsvarar nuvarande 1 kap. 10 §, ska luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation behandlas på samma sätt som utlandsregistrerade luftfartyg. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 293f.).

Standarder

19 § 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 motsvarar nuvarande 1 kap. 11 §. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 292f.).

Allmänt bemyndigande

20 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, utöver det som följer av andra bestämmelser i denna lag, meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som behandlas i lagen och som behövs till skydd för trafik, liv, personlig säkerhet eller hälsa.

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

I paragrafen, som i stort motsvarar nuvarande 12 kap. 8 §, ges ett allmänt bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter som behövs för att skydda trafik, liv, personlig säkerhet eller hälsa och att i sådana föreskrifter överlämna förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning till annan, dvs. även till enskilda.

I *första stycket* görs i jämförelse med den nuvarande bestämmelsen språkliga justeringar och det förtydligas att föreskriftsrätten gäller utöver det som framgår av de andra föreskriftsmandaten som finns i lagen. I bestämmelsen läggs dessutom orden ”som behövs” till. Av författningskommentaren till lagen (se prop. 2009/10:95 s. 366 f.) framgår att bestämmelsens lydelse skulle utformas efter Lagrådets förslag, vilket innehöll dessa ord. I lagförslaget som beslutades saknas dock detta. Bestämmelsen är tänkt att användas, utöver de mandat som redan finns i lagen i ett stort antal, för att hantera sådana situationer som inte kunde förutsägas vid lagens tillkomst och som behöver kunna regleras. Det ska därför finnas ett särskilt behov av de föreskrifter som får meddelas.

Den nya utformningen överensstämmer med hur bestämmelsen tillämpas i dag. I övrigt är det endast språkligt som bestämmelserna skiljer sig från de nuvarande. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 366f.).

Krig eller krigsfara

21 § När Sverige är i krig eller krigsfara, eller det råder sådana utomordentliga förhållanden som beror på krig eller krigsfara som Sverige har befunnit sig i får regeringen, i den utsträckning det behövs på grund av rådande förhållanden,

1. meddela de föreskrifter eller i enskilda fall besluta om de undantag från denna lag och andra författningar om luftfarten som behövs, och

2. meddela de ytterligare föreskrifter om luftfarten som behövs.

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 paragrafen, som motsvarar nuvarande 12 kap. 8 §, regleras möjligheten för regeringen att föreskriva eller besluta om undantag från lagen eller andra författningar för luftfarten i samband med krig eller krigsfara samt en skyldighet att underställa sådana föreskrifter till riksdagen för prövning. Jämfört med nuvarande 12 kap. 8 § är skillnaderna endast redaktionella och innebär ingen ändring i sak. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 367).

2 kap.

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 § 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. 7 §, gäller de villkor som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

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. 7 §, gäller de villkor som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

I paragraferna ändras endast hänvisningarna till 1 kap. med anledning av de ändringar som görs där. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 367).

4 kap.

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,
5. krav i fråga om hälsotillstånd samt fysiska och psykiska förhållanden för att ett medicinskt intyg ska få utfärdas, godkännas eller erkännas, *och*
6. *förordnande av läkare för att utfärda medicinska intyg och krav som ska vara uppfyllda för ett sådant förordnande.*

I paragrafen läggs en *sjätte punkt* till som i sak motsvarar nuvarande 27 § andra stycket men med den skillnaden att regeringen inte förordnar läkare

för utfärdande av medicinska intyg. I stället ges regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ett mandat att utfärda föreskrifter om förordnande av sådana läkare och vilka krav som ska uppfyllas. Av luftfartsförordningen följer att medicinska intyg som huvudregel utfärdas av Transportstyrelsen, som är den myndighet regeringen bestämt ska hantera dessa frågor. Författningskommentaren finns i övrigt i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 309 f. och 320 f.).

Övervägandena finns i avsnitt 9.5.

16 § Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska återkallas

1. om innehavaren har gjort sig skyldig till brott *som avses i* 13 kap. 2 eller 3 §,
2. om innehavaren vid utövande av luftfart har gjort sig skyldig till grov oaktksamhet eller har visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom,
3. om innehavaren genom att upprepade gånger överträda de bestämmelser som gäller för luftfarten i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter bestämmelserna,
4. om innehavaren i annat fall vid utövande av luftfart har brutit mot någon bestämmelse som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten,
5. om innehavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende 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, *eller*
10. om innehavaren själv begär det.

Paragrafen ändras endast språkligt. Ändringen innebär ingen ändring i sak. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 311 f.).

Övervägandena finns i avsnitt 9.5.

25 § Den myndighet som prövar frågor om certifikat får *besluta*

1. att den som innehar ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska lämna ett intyg om sin fysiska och psykiska lämplighet att inneha tillståndet eller certifikatet, och
2. att en certifikatinnehavare ska genomgå de undersökningar och prov som behövs (certifikatkontroll), om det kan antas att innehavaren inte på ett betryggande sätt kan utföra de uppgifter som certifikatet avser.

Paragrafen omarbetas redaktionellt. Bestämmelserna i nuvarande första stycket första meningen och nuvarande andra stycket, som riktar sig till myndigheten och reglerar vad myndigheten får besluta, samlas och blir

den nya lydelsens enda stycke med två punkter. Bestämmelsen i nuvarande första stycket andra meningen om certifikatinnehavarens anmälningsskyldighet flyttas till en ny 25 a §.

Av *första punkten* framgår att ansvarig myndighet får besluta att den som innehar ett elevtillstånd eller flygcertifikat ska lämna intyg om sin lämplighet. Bestämmelsens nuvarande lydelse innebär både en rätt för myndigheten att besluta att ett intyg om fysisk och psykisk lämplighet ska lämnas och en rätt att förelägga om det. Ordet ”förelägga” tas bort med anledning av den nya föreläggandebestämmelsen i 12 kap. 7 § som alltså gör att ändringarna sammantaget inte innebär någon skillnad i fråga om myndighetens möjligheter kräva fram intyg.

Av *andra punkten* framgår att ansvarig myndighet får besluta om certifikatskontroll. Inte heller här innebär den nya lydelsen någon ändring i sak utan det förtydligas endast att ansvarig myndighet har en rätt att besluta om att innehavare av ett flygcertifikat ska genomgå certifikatskontroll. Rätten att förelägga framgår av den nya 12 kap. 7 §.

Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 319).

Övervägandena finns i avsnitt 8.4 och 9.5.

25 a § *En certifikatinnehavare ska anmäla omständigheter som kan antas ha betydelse för behörigheten till den myndighet som prövar frågor om certifikat.*

Paragrafen, som är ny, motsvarar nuvarande 25 § första stycket andra meningen med en något annan språklig utformning. Övervägandena finns i avsnitt 9.5.

Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 319).

Utländska certifikat

Rubriken närmast före 26 § ändras så att den också omfattar de nya bestämmelserna om erkända utländska certifikat som inte är detsamma som godkända utländska certifikat.

26 § *Ett utländskt flygcertifikat får godkännas i Sverige endast för den tid då certifikatet är giltigt.*

Det som sägs om

1. återkallelse och begränsning av certifikat i 16–18 och 20 §§ ska också gälla återkallelse och begränsning av ett godkännande,

2. varning och erinran i 19 § ska också gälla innehavare av ett godkänt utländskt flygcertifikat,

3. omhändertagande i 21 § ska också gälla godkända utländska flygcertifikat,

4. spärrtid för utfärdande av certifikat i 22 § ska också gälla för beslut att godkänna ett utländskt flygcertifikat,

5. beslut om ytterligare ingripande i 23 § ska också gälla ingripande i fråga om godkända utländska flygcertifikat,

6. prövning och utfärdande av nytt certifikat efter återkallelse i 24 § ska också gälla prövning och beslut om nytt godkännande efter att ett godkännande har återkallats, och

7. certifikatkontroll i 25 § ska också gälla innehavare av ett godkänt utländskt certifikat.

I första stycket görs en språklig justering som förtydligar att ett svenskt godkännande endast får motsvara den giltighetstid som anges i flygcertifikatet. Sista dag för godkännandets giltighet ska alltså som längst motsvara sista dag för flygcertifikatets giltighet.

I andra stycket anges på ett tydligare sätt jämfört med den nuvarande lydelsen vilka slags ingripanden som de nämnda paragraferna gäller.

Ändringarna innebär inte någon ändring i sak.

Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 319 f.).

Övervägandena finns i avsnitt 9.5.

26 a § *Om det i fråga om någon som har ett erkänt utländskt flygcertifikat finns en omständighet som enligt 16 § medför att ett flygcertifikat ska återkallas, får det beslutas att det erkända utländska flygcertifikatet inte ska gälla för luftfart i Sverige. För ett sådant beslut ska det som sägs i 17 och 18 §§ om återkallelse och begränsning av ett certifikat tillämpas på motsvarande sätt.*

I paragrafen, som är ny, regleras möjligheten att besluta att erkända utländska certifikat inte ska gälla för luftfart i Sverige.

I paragrafen införs möjligheten att besluta att ett erkänt utländskt certifikat inte ska gälla för luftfart i Sverige. Av 4 kap. 7 § framgår att vissa utländska certifikat inte behöver ett särskilt godkännande av svenska myndigheter för att få användas i Sverige. Det krävs då att certifikatet ska vara utfärdat eller godkänt i ett annat land än Sverige och att det ska finnas ett avtal med det landet om erkännande eller föreskrifter om erkännande av certifikat från det landet. Sådana certifikat kan användas direkt i Sverige utan att några åtgärder från innehavaren eller tillsynsmyndigheten behöver vidtas. Bestämmelsen gör det möjligt för den svenska tillsynsmyndigheten att ingripa mot ett erkänt certifikat – oberoende av om den utländska myndighet som utfärdat flygcertifikatet inte gör det – i situationer då innehavaren t.ex. begår brott, missköter sig eller i övrigt inte kan anses lämplig att inneha och bruka certifikatet i Sverige.

I bestämmelsen hänvisas till de särskilda grunderna för återkallelse i 16 §, som tillämpas på svenska flygcertifikat och godkända utländska flygcertifikat. Det är samma grunder som ska kunna föranleda ett beslut om att ett erkänt utländskt flygcertifikat inte längre är giltigt för luftfart i Sverige. För besluten ska även bestämmelserna i 17 och 18 §§ om återkallelse och begränsning av certifikatet tillämpas på motsvarande sätt som för svenska flygcertifikat och godkända utländska flygcertifikat. Den nya bestämmelsen innebär inte någon ändring i fråga om tillämpningen av 16–18 §§.

Övervägandena finns i avsnitt 9.1.

Författningskommentaren för dessa bestämmelser finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 311–315).

27 § *Transportstyrelsen prövar, med de undantag som anges i 28 §, frågor om elevtillstånd, flygcertifikat, medicinska intyg, godkännande av utländska flygcertifikat och erkända utländska flygcertifikats giltighet för luftfart i Sverige.*

Om ett medicinskt intyg har utfärdats eller förlängts av en sådan förordnad läkare som avses i 10 § 6, får Transportstyrelsen inom en tid av sextio dagar från dagen för utfärdandet eller förlängningen ompröva om den enskilde uppfyller föreskrivna medicinska krav.

I paragrafen regleras vem som prövar frågor om vissa tillstånd, intyg och flygcertifikat.

I *första stycket* ges Transportstyrelsen, med anledning av den nya 26 a §, mandat att, utöver de frågor som i dag anges, även pröva frågor om erkända utländska flygcertifikats giltighet i Sverige. Frågan om erkända utländska flygcertifikats giltighet till luftfart i Sverige liknar övriga frågor som Transportstyrelsen hanterar enligt bestämmelsen. Några sådana undantag som avses i 28 § gäller inte erkända utländska flygcertifikat, vilket följer av att den bestämmelsen inte ändras.

Bestämmelserna i nuvarande andra stycket flyttas till en ny sjätte punkt i 10 §.

Nuvarande tredje stycket blir *andra stycket* i paragrafens nya utformning. Med en språklig justering förtydligas att tidsfristen för Transportstyrelsens omprövningsmöjlighet räknas från dagen för det aktuella beslutet, oavsett om det är ett utfärdandebeslut eller ett förlängningsbeslut. En hänvisning görs till den nya placeringen av förordnandebestämmelsen i 10 § 6.

Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 320 f.).

Övervägandena finns i avsnitt 9.1 och 9.5.

6 kap.

8 § En flygplats, eller en flygplats som har byggts om, får inte tas i bruk innan den har godkänts från flygsäkerhetssynpunkt och fått ett drifttillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer.

Ett drifttillstånd ska ges för viss tid. Tillståndet ska ges till den som driver flygplatsen och ska innehålla de villkor som ska gälla.

Trots första stycket får en ombyggd flygplats tas i bruk om ombyggnaden är av mindre betydelse för flygplatsens användning.

Bestämmelserna i nuvarande första stycket omarbetas språkligt och delas redaktionellt upp i tre nya stycken som i den nya utformningen utgör hela paragrafen enligt följande och utan att någon ändring i sak är avsedd.

Nya *första stycket*, om att godkännande och drifttillstånd krävs för att få att få ta en flygplats i bruk, motsvarar nuvarande första stycket första meningen.

Nya *andra stycket*, om vem tillståndet ska gälla och vad tillståndet ska innehålla, motsvarar nuvarande första stycket tredje och fjärde meningarna.

Nya *tredje stycket*, om undantag för ombyggnader som har liten betydelse, motsvarar nuvarande första stycket andra meningen.

Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 332 f.).

Nuvarande andra stycket flyttas till en ny paragraf, 8 a §, och nuvarande tredje stycket flyttas även det till en ny paragraf, 10 a §.

Övervägandena finns i avsnitt 9.5.

8 a § *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.*

Paragrafen är ny men motsvarar nuvarande 8 § andra stycket.

Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 332 f.).

Övervägandena finns i avsnitt 9.5.

9 § Den myndighet som har *gett ett drifttillstånd enligt 8 §* ska

1. *återkalla tillståndet, om de föreskrifter eller villkor som avses i 8 och 8 a §§ åsidosätts i väsentlig grad eller om flygplatsen annars inte uppfyller de krav som gäller för flygplatser, eller*

2. *begränsa tillståndet till att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar, om det finns förutsättningar för återkallelse men en begränsning är tillräcklig för att upprätthålla flygsäkerheten.*

Om det i ett ärende om återkallelse finns sannolika skäl att anta att tillståndet slutligt kommer att bli återkallat, ska myndigheten besluta att återkalla tillståndet tills vidare i väntan på myndighetens slutliga beslut i ärendet.

Om det i ett ärende om begränsning finns sannolika skäl att anta att tillståndet slutligt kommer att begränsas, får myndigheten besluta att begränsa tillståndet tills vidare i väntan på myndighetens slutliga beslut i ärendet.

Paragrafen ändras redaktionellt genom att *första stycket* delas upp i två punkter och nuvarande andra stycket delas upp i två stycken, ett *andra* och *tredje stycke*. Ändringen innebär inte någon ändring i sak.

Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 333 f.).

Övervägandena finns i avsnitt 9.5.

10 a § *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 sär-skilda omständigheter inte behöver ha ett drifttillstånd innan den tas i bruk.*

I paragrafen, som är ny och motsvarar nuvarande 8 § tredje stycket, regleras möjligheten att föreskriva för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer om att en flygplats i vissa situationer inte behöver ha ett drifttillstånd. Övervägandena finns i avsnitt 9.5.

Ändringen innebär ingen ändring i sak. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 333).

8 kap.

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. 12 och 14 §§, 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.

I paragrafen justeras hänvisningen i *andra stycket* till 1 kap. med anledning av ändringarna där. Ändringen innebär inte någon ändring i sak. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 352f.).

Nuvarande fjärde stycket placeras i en ny paragraf, 2 a §.

Övervägandena finns i avsnitt 9.5.

2 a § *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om skyldighet att landa.*

Paragrafen, som är ny, motsvarar nuvarande 2 § fjärde stycket, med den ändringen att bestämmelsen i nuvarande 2 § fjärde stycket andra meningen tas bort eftersom det saknas behov av bestämmelsen. Det mandat som finns i paragrafen innefattar även en rätt att föreskriva vilken myndighet som ska meddela beslut i frågor som regleras i 2 §. Ändringen innebär inte någon ändring i sak. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 353).

Övervägandena finns i avsnitt 9.5.

10 kap.

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

I paragrafen, som delvis motsvarar nuvarande bestämmelse, regleras vem som får meddela föreskrifter om vem som ska rapportera händelser.

I bestämmelsen ges regeringen en möjlighet att delegera ansvaret att bestämma vem som ska rapportera händelser inom luftfarten. Ändringen innebär att det blir möjligt för regeringen att ge befogenheten att avgöra inom vilka områden behovet av händelserapporter är störst till den myndighet som hanterar frågor om händelserapporter.

Bestämmelsen i nuvarande andra stycket tas bort. De föreskrifter som avses i bestämmelsen är verkställighetsföreskrifter och kan meddelas med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Det finns därför inget behov av bestämmelsen i lagen. Ändringen innebär inte någon ändring i sak. Författningskommentaren finns i propositionen Rapportering av händelser inom civil luftfart m.m. (prop. 2006/07:110 s. 52).

Övervägandena finns i avsnitt 9.2.

12 kap.

Det nya tolfte kapitlet är till största delen endast en redaktionell omarbetning av befintliga paragrafer i nuvarande tolfte kapitlet, vilket innebär viss språklig förändring samt nya rubriker, ändrad disposition och numrering. Två paragrafer från nuvarande tolfte kapitlet flyttas till första kapitlet.

Utöver detta görs två förtydliganden i 1 § och det införs två nya bestämmelser i 7 och 8 §§. I de fall det rör sig om redaktionella ändringar finns övervägandena i avsnitt 9.5.

12 kap. Tillsyn, marknadskontroll och överklagande

Tillsyn

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över

1. att 1–8, 10 och 11 kap., EU-förordningar om luftfart som lagen kompletterar och föreskrifter och beslut som meddelats med stöd av de angivna kapitlen och EU-förordningarna följs, och

2. att den som har skyldigheter enligt artiklarna 5–11 i Europaparlamentets och rådets förordning av den 5 juli 2006 (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet följer dessa bestämmelser.

Tillsynen omfattar inte domstolar.

I paragrafen, som i stort motsvarar nuvarande 12 kap. 1 § första stycket första meningen och 2 § första stycket, regleras tillsyn över luftfarten.

I *första stycket första punkten* läggs det i jämförelse med den nuvarande bestämmelsen till ett förtydligande om att myndighetens tillsyn omfattar även EU-förordningar som lagen kompletterar och föreskrifter och beslut meddelade med stöd av EU-förordningarna. Tillägget motsvarar hur det är i dag vilket följer av att Transportstyrelsen i luftfartsförordningen pekas ut som ansvarig myndighet för den civila luftfarten i Sverige och att myndigheten pekats ut som den myndighet som ska fullgöra Sveriges uppgifter och vara behörig myndighet för de EU-förordningar som anges i förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område. I detta ansvar ligger även ett tillsynsansvar.

Första stycket andra punkten innehåller ingen motsvarighet till nuvarande 2 § andra stycket. I nuvarande 2 § andra stycket regleras en rätt för ansvarig myndighet att förelägga för att tillse att de angivna artiklarna i förordning (EG) nr 1107/2006 följdes. Regeringen kommer att föreskriva om vilka EU-förordningar som ska komplettera lagen och genom införandet av den nya föreläggandebestämmelsen i 12 kap. 7 § kommer bestämmelser i de EU-förordningarna även att kunna ligga till grund för förelägganden. Det saknas därför ett behov av en särskild bestämmelse om förelägganden för förordning (EG) nr 1107/2006.

I *andra stycket* görs det i jämförelse med den nuvarande bestämmelsen ett förtydligande som innebär att det uttryckligen framgår att den tillsyn som görs enligt lagen inte omfattar tillsyn över domstolar. I dag är det endast underförstått att tillsynsmyndigheten för luftfart inte har mandat att utöva tillsyn över domstolarna.

Ändringarna innebär ingen ändring i sak. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 364f.).

2 § Tillsyn får göras i form av stickprov.

Paragrafen motsvarar nuvarande 12 kap. 1 § första stycket sista meningen med en språklig uppdatering men utan ändring i sak.

Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 364).

3 § Regeringen får meddela föreskrifter om att tillsynsmyndigheten får anlita någon annan vid tillsynen.

Paragrafen motsvarar nuvarande 12 kap. 1 § andra stycket. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 364).

4 § 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 motsvarar nuvarande 12 kap. 3 §. Författningskommentaren finns i övrigt i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 365).

5 § I den utsträckning det behövs för tillsynen ska tillsynsmyndigheten eller den som myndigheten anlitar för tillsynen ges omedelbart tillträde till luftfartyg, flygplatser, anläggningar, lokaler och andra objekt. Denna rätt omfattar inte bostäder.

Paragrafen motsvarar nuvarande 12 kap. 1 § tredje stycket med en språklig uppdatering men utan ändring i sak. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 364).

6 § Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får ingå avtal med annat land om att tillsynen över svenska luftfartyg samt tillsynen i övrigt över luftvärdigheten och luftfartygsunderhållet ska utövas av det andra landet.

I paragrafen, som i stort motsvarar nuvarande 12 kap. 1 § fjärde stycket, regleras tillsyn av svenska luftfartyg i andra länder. Jämfört med den nuvarande bestämmelsen ersätts ordet ”Transportstyrelsen” med ”tillsynsmyndigheten”. Transportstyrelsen får mandatet genom 12 kap. 3 § luftfartsförordningen (2010:770). Ändringen innebär ingen ändring i sak. Författningskommentaren finns i propositionen Lag om flygplatsavgifter (prop. 2010/11:143 s. 36).

7 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att lagen, de EU-förordningar som lagen kompletterar och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen och EU-förordningarna ska följas.

Första stycket gäller inte förelägganden inom ramen för marknadskontroll eller sådana förelägganden i mål om tillstånd eller certifikat som avses i 4 kap. 29 §.

I paragrafen regleras rätten att förelägga inom luftfartsområdet.

I *första stycket*, som saknar motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen, regleras ansvarig myndighets möjlighet att besluta förelägganden som behövs för att regelverket ska följas. Rätten att besluta om föreläggande omfattar luftfartslagen, luftfartsförordningen, de EU-förordningar som lagen, enligt regeringens föreskrifter, kompletterar samt alla myndighetsföreskrifter som meddelats i anslutning till lagen, luftfartsförordningen eller de EU-förordningarna. Genom att tillsynsmyndigheten får besluta

alla de förelägganden som behövs, begränsas den nya föreläggandemöjligheten inte till vissa särskilt angivna situationer, som det är i dag, utan myndigheten kan fritt avgöra vilka situationer som kan komma i fråga för förelägganden. Genom bestämmelsen finns en möjlighet att påverka företag eller individer som inte följer de aktuella bestämmelserna och förmå dem att vidta de åtgärder som krävs. Bestämmelsen ska kunna användas i situationer när tillsynsmyndigheten t.ex. är i behov av efterrättelse eller information och användande av andra medel, som tillsyn, begränsning eller återkallelse av tillstånd eller en åtalsanmälan, inte är lämpligt eller möjligt.

De nuvarande bestämmelserna om förelägganden i lagen och luftfartsförordningen tas bort till förmån för den nya bestämmelsen. Detta gäller dock inte bestämmelserna om rätten för en domstol att förelägga i mål om elevtillstånd, flygcertifikat och godkännande av utländska flygcertifikat eller rätten för marknadskontrollmyndigheten besluta om förelägganden i vissa angivna situationer samt för att se till att förordning (EU) 2019/1020 ska följas.

Jämfört med nuvarande bestämmelser om förelägganden i luftfartslagen ändras lydelsen på så sätt att det endast anges att den behöriga myndigheten får besluta "förelägganden" i stället för "förelägganden och förbud". Rätten att besluta om förelägganden innefattar en möjlighet att besluta om förbud, jfr 8 kap. 9 § djurskyddslagen och prop. 2017/18:147 s. 333.

Av *andra stycket* framgår att rätten att förelägga inte omfattar bestämmelserna om marknadskontroll eller förelägganden inom ramen för en domstolsprocess om certifikat. Det finns i lagen särskilda bestämmelser som reglerar detta.

Övervägandena finns i avsnitt 8.4

8 § Ett föreläggande enligt 7 § får förenas med vite.

Myndigheten får dock inte förelägga någon vid vite att medverka i en utredning som kan leda till straff eller sanktionsavgift för den som föreläggandet riktar sig mot.

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 13 kap. 13 § och 13 kap. 7 § luftfartsförordningen.

Av *första stycket* framgår att alla förelägganden som meddelas enligt 7 § får förenas med viten. Jämfört med nuvarande bestämmelser innebär det en utökad möjlighet att besluta om viten. Möjligheten att förena ett föreläggande med vite omfattar alla förelägganden om att följa bestämmelser i luftfartslagen, luftfartsförordningen, de EU-förordningar som lagen kompletterar (vilka de EU-förordningarna är framgår av föreskrifter som regeringen meddelar), samt de föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen och EU-förordningarna. I likhet med 7 § används ordet "förelägganden" i stället för uttrycket "förelägganden och förbud". Allmänna bestämmelser om vite finns i viteslagen (1985:206).

I *andra stycket* tydliggörs vid vilka situationer ett föreläggande inte får förenas med ett vite. Om en individ är föremål för en utredning av en myndighet får individen inte genom ett föreläggande vid vite tvingas att på något sätt medverka i en utredning som kan leda till straff eller sanktionsavgift för honom eller henne. Det innebär att någon inte får tvingas att delta i informationsinsamlingar, inkomma med material eller på annat

sätt förmås att lämna uppgifter under hotet av ett vite om personen inte rättar sig efter myndighetens begäran. Det hindrar inte att ett föreläggande utan vite används i de aktuella situationerna. Möjligheten för myndigheterna att i t.ex. ett tillsynsärende kräva in information, även sådan som kan vara negativ för den enskilde, är av yttersta vikt. Om den enskilde inte medverkar i en utredning av myndigheten får dennes agerande troligen påverka på de beslut myndigheten kommer fatta. Det ska dock inte vara möjligt att förena ett sådant föreläggande med ett vite.

Övervägandena finns i avsnitt 8.4.

Marknadskontroll

9 § Bestämmelser om marknadskontroll finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 av den 20 juni 2019 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011.

Den myndighet som regeringen bestämmer är marknadskontrollmyndighet.

10 § Vid marknadskontroll enligt förordning (EU) 2019/1020 har marknadskontrollmyndigheten befogenhet

1. att enligt artikel 14.4 a–14.4 c kräva att ekonomiska aktörer ska tillhandahålla handlingar, specifikationer, data eller uppgifter,

2. att enligt artikel 14.4 d utföra oanmälda inspektioner på plats och fysiska kontroller av produkter,

3. att enligt artikel 14.4 e få tillträde till lokaler, mark eller transport-medel,

4. att enligt artikel 14.4 f inleda undersökningar på eget initiativ,

5. att enligt artikel 14.4 g kräva att ekonomiska aktörer ska vidta lämpliga åtgärder för att få en bristande överensstämmelse att upphöra eller att eliminera en risk,

6. att enligt artikel 14.4 h själv vidta åtgärder,

7. att enligt artikel 14.4 j införskaffa, inspektera och demontera varuprover, och

8. att enligt artikel 14.4 k kräva att innehåll på ett onlinegränssnitt ska avlägnas, att en varning ska visas eller att åtkomsten ska begränsas.

Marknadskontrollmyndigheten får införskaffa ett varuprov under dold identitet enligt artikel 14.4 j i förordning (EU) 2019/1020 endast om det är nödvändigt för att syftet med kontrollen ska uppnås. Myndigheten ska underrätta den ekonomiska aktören om att införskaffandet har skett under dold identitet, så snart det går utan att syftet med åtgärden går förlorat.

Befogenheten enligt första stycket 8 gäller inte i fråga om databaser som omfattas av tryckfrihetsförordningens eller yttrandefrihetsgrundlagens skydd.

När ändrade förhållanden ger anledning till det, ska marknadskontrollmyndigheten besluta att en sådan skyldighet som avses i första stycket 8 inte längre ska gälla.

11 § Marknadskontrollmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att förordning (EU) 2019/1020 ska följas.

12 § Ett beslut om föreläggande enligt 10 eller 11 § får förenas med vite.

13 § Marknadskontrollmyndigheten får, när den fattar beslut enligt 10 eller 11 §, bestämma att beslutet ska gälla omedelbart.

14 § Polismyndigheten ska på begäran av marknadskontrollmyndigheten lämna den hjälp som behövs för att marknadskontrollmyndigheten ska kunna vidta åtgärder enligt 10 §.

Hjälp enligt första stycket får begäras endast om

1. det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att en polismans särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) behöver tillgripas, eller
2. det annars finns synnerliga skäl.

15 § Den som har tagit befattning med ett ärende som gäller marknadskontroll enligt denna lag får inte obehörigen röja eller utnyttja vad denne har fått veta om någons affärs- eller driftförhållanden.

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

Paragraferna motsvarar nuvarande 12 kap. 3 a–g §§. Författningskommentaren finns i propositionen Anpassningar till EU:s marknadskontrollförordning – del 2 (prop. 2021/22:238 s. 302–309).

Överklagande

16 § Ett beslut enligt denna lag, enligt de EU-förordningar som lagen kompletterar eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen eller EU-förordningarna gäller omedelbart, om inte annat anges i beslutet.

17 § En förvaltningsmyndighets beslut enligt denna lag, enligt de EU-förordningar som lagen kompletterar eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen eller EU-förordningarna får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat följer av 18–21 §§.

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

18 § En förvaltningsmyndighets beslut i frågor som rör trafikillstånd får överklagas till regeringen.

19 § Ett beslut enligt 4 kap. 19 § andra stycket om erinran, enligt 4 kap. 21 § om omhändertagande av flygcertifikat eller enligt 4 kap. 25 § om certifikatkontroll eller ett föreläggande om certifikatkontroll får inte överklagas.

20 § Ett beslut enligt 4 kap. 25 § om certifikatkontroll eller ett föreläggande om certifikatkontroll får prövas av allmän förvaltningsdomstol endast i samband med prövning av frågan om återkallelse på grund av att beslutet eller förelägandet inte har följts.

21 § Ett föreläggande enligt 4 kap. 29 § får överklagas endast i samband med ett överklagande av det beslut genom vilket målet avgörs.

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

Paragraferna motsvarar i stort nuvarande 12 kap. 4–7 §§ men med en annan inbördes ordningsföljd.

Bestämmelsen i 16 § ändras i jämförelse med den nuvarande bestämmelsen så att även beslut enligt de EU-förordningar lagen kompletterar och föreskrifter meddelade i anslutning till dessa förordningar gäller omedelbart. Övervägandena finns i avsnitt 6.

I 17 § förtydligas i jämförelse med den nuvarande bestämmelsen att rätten att överklaga även omfattar beslut enligt de EU-förordningar som lagen kompletterar och föreskrifter som meddelats i anslutning till dessa. Dessa beslut rör i huvudsak myndighetsutövning mot enskild och går redan i dag att klaga på enligt bestämmelser i förvaltningslagen (2017:900) varför detta förtydligas i bestämmelsen. Ändringen innebär därmed ingen ändring i sak.

Därutöver ersätts ordet ”föreläggande” i 19 och 20 §§, som motsvarar nuvarande 12 kap. 5 § andra stycket och tredje stycket första meningen, vid hänvisningen till 4 kap. 25 § med ordet ”beslut”. Ändringen föranleds av införandet av den nya allmänna förverkandebestämmelsen i 12 kap. 7 § och borttagandet av möjligheten att förelägga enligt nuvarande 4 kap. 25 § samt den ändring som sker i 4 kap. 25 §. Det ska dock inte heller i fortsättningen vara möjligt att överklaga förelägganden om certifikatskontroll varför ett tillägg om föreläggande sker i 19 och 20 §§. Tillägget innebär i jämförelse med nuvarande bestämmelse dock inte någon ändring i sak. Bestämmelserna i 19 och 20 §§ innebär att det inte går att klaga på ett beslut eller föreläggande om certifikatskontroll utan den enda gången frågan får prövas är om beslutet eller föreläggandet inte följs och certifikatet återkallas, varpå det beslutet överklagas. Inom ramen för återkallelseprocessen får då en allmän förvaltningsdomstol pröva frågan.

Jämfört med de nuvarande bestämmelserna görs i övrigt ingen ändring i sak. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 365 f.).

13 kap.

1 § För vårdslöshet i flygtrafik döms till böter eller fängelse i högst sex månader *den som uppsåtligen eller av oaktsamhet manövrerar ett luftfartyg eller utför en uppgift som observatör vid flygning med ett obemannat luftfartygssystem på ett sådant sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara.*

Om brottet är grovt, döms för grov vårdslöshet i flygtrafik till fängelse i högst två år. Vid bedömningen av om brottet är grovt ska särskilt beaktas om gärningen innefattat ett medvetet risktagande av allvarligt slag eller om gärningspersonen visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egen-dom.

I paragrafen regleras vårdslöshet i flygtrafik, både normalgraden och grov vårdslöshet.

I *första stycket* regleras ansvar vid vårdslöshet i flygtrafik. Enligt den nuvarande lydelsen krävs att en gärning begåtts av grov oaktsamhet för att ansvar ska kunna dömas ut för vårdslöshet i flygtrafik av normalgraden. Genom ändringen tas kravet på grov oaktsamhet bort och det kommer endast att krävas vårdslöshet för att någon ska kunna dömas till ansvar. Frågor om grov oaktsamhet kommer endast att regleras i andra stycket. Om en gärning begåtts med ringa oaktsamhet ska detta dock inte kunna leda till ansvar för vårdslöshet i flygtrafik enligt 13 kap. 7 §. Vad som ska anses ringa måste prövas av domstol i varje enskilt fall utifrån en helhetsbedömning av den föreliggande situationen. Men det är bara sådana beteenden som kan anses vårdslösa i egentligen mening som ska leda till att straff döms ut. Felbedömningar på grund av tillfällig oaktsamhet eller rena manövreringsmissgat bör normalt inte leda till ansvar.

Av bestämmelsen framgår även vem som kan göra sig skyldig till vårdslöshet i flygtrafik. Bestämmelsen omfattar samtliga som manövrerar ett luftfartyg, dvs. både piloter på ett bemannat luftfartyg och fjärrpiloter. En fjärrpilot är en pilot som manövrerar ett obemannat luftfartyg i ett obemannat luftfartygssystem, dvs. flyger med en drönare. Fjärrpilotens ageranden under en flygning med ett obemannat luftfartyg omfattas sedan tidigare av bestämmelsens lydelse eftersom det även där rör sig om manövrering av ett luftfartyg. I bestämmelsen utökas dock ansvaret till att även omfatta observatörer som deltar vid flygning med obemannade luftfartyg. En observatör övertar under en flygning med ett obemannat luftfartygssystem delar av en fjärrpilots ansvar för luftfartyget och dess färd i lufrummet och fattar inom ramen för sitt agerande beslut om flygningen som normalt är en fjärrpilots ansvar. Observatören är i de delarna att likställas med en fjärrpilot. Ansvaret för observatören är detsamma oavsett om det rör sig om en observatör av det obemannade luftfartyget eller en lufrumsobservatör. Situationer som kan omfattas av ansvaret är t.ex. om observatören inte meddelar fjärrpiloten vilka andra luftfartyg som befinner sig i aktuellt lufrum, att det finns behov av kursändringar eller att landa luftfartyget, och därigenom bidrar till att en incident inträffar eller potentiellt kunde ha inträffat.

Av *andra stycket* framgår vilka situationer som särskilt ska beaktas för att en gärning ska bedömas som grov oaktsamhet i flygtrafik. Förutsättningen för att någon ska kunna dömas för grov vårdslöshet i flygtrafik är att t.ex. gärningsmannens trafikbeteende innebär ett medvetet risktagande av allvarligt slag eller, att denne visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom. Rekvisiten är alternativa, men de kan åberopas samtidigt som grund för straffansvar. Den nya lydelsen innebär inte någon ändring i sak i förhållande till nuvarande lydelse och tillämpningen av bestämmelsen och den praxis som finns är inte avsedd att förändras.. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 367 f.).

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.

2 § För *flygfylleri* döms till böter eller fängelse i högst sex månader *den* som *alkohol- eller drogpåverkad*

1. manövrerar ett luftfartyg,
2. ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten,
3. *utövar tjänst som flygledare, AFIS-tjänsteman eller flygtekniker,*
4. *som observatör vid flygning med ett obemannat luftfartygssystem utför en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten, eller*
5. *i en tjänst, som inte omfattas av 1–4 men som har samband med en flygning, fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten.*

I paragrafen regleras flygfylleri och under vilka situationer ansvar kan dömas ut. Paragrafen motsvarar i stort det som gäller enligt nuvarande 2 § första, andra och tredje styckena men med en annan disposition.

I *första* och *andra punkterna* regleras ansvaret för den som manövrerar ett luftfartyg och den som ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten. Av författningskommentaren till nuvarande 13 kap. 1 § luftfartslagen (jfr prop. 2009/10:95 s. 368) framgår

att ordet manövrerar valdes i den bestämmelsen för att även framförande av obemannade luftfartyg skulle omfattas av straffansvaret och kunna leda till en dom om vårdslöshet i flygtrafik. Samma ord, manövrerar, valdes i bestämmelsen om flygfylleri. För att förtydliga bestämmelsen tas uttrycket ”eller i övrigt” bort så att det framgår att det är all manövrering av luftfartyg som omfattas av straffansvaret, vilket är fallet i dag, och inte endast manövrering ombord på ett luftfartyg.

Tredje punkten avser ansvaret för flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker, dvs. de som omfattas genom nuvarande hänvisning till 6 kap. 20 §, men hänvisningen tas bort och bestämmelsen förtydligas genom att befattningarna skrivs ut i paragrafen. I bestämmelsen anges även AFIS-tjänstemän. I nuvarande bestämmelse och i 6 kap. 20 § är inte AFIS-tjänstemän angivna så som någon som omfattas av straffansvar. Av förarbetena, och praxis på området, framgår dock att dessa omfattas av straffansvar genom hänvisningar till andra områden i lagen och genom regeringens föreskrifter. Även här anges deras straffansvar direkt i paragrafen

I fjärde punkten sker en utökning av det straffbara området så att även observatörer av obemannade luftfartyg, så som de definieras i förordning (EU) 2019/947, omfattas av straffansvar. Alla uppgifter som en observatör vidtar onycter kommer inte att vara straffbara utan endast de som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten, exempelvis information till fjärrpiloten i form av navigationsanvisningar, beskrivning av aktuellt luftrum såvitt avser hinder och trafik samt besked, eller uteblivet sådant, om en flygning ska fortgå eller att fjärrpiloten behöver landa. I realiteten kommer det innebära att uppgiften som observatör inte kan fullgöras under påverkan av alkohol eller narkotika.

I femte punkten anges att även annan personal än de särskilt angivna kan träffas av ansvar för flygfylleri. Det är här fråga om annan personal med en tjänst som har samband med en flygning som fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten. Nuvarande flygfylleribestämmelse omfattar i dag även andra aktörer än de som uttryckligen anges i bestämmelsen eller i 6 kap. 20 §. Det är de tidigare nämnda AFIS-tjänstemännen samt den som efter tillsyn överlämnar ett luftfartyg som klart för flygning. Det nuvarande straffansvaret omfattar dock inte alla ageranden av väsentlig betydelse för flygsäkerheten som utförs på en flygplats. Som exempel har ageranden som en pilot vidtar innan denne kliver ombord på luftfartyget, som utvändigt inspektion av luftfartyget, färdplanering samt beräkning av bränsleåtgång, inte ansett omfattas av straffansvaret då detta skett utanför luftfartyget. Ändringarna kommer att innebära att alla personer som i samband med en flygning, utför en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten ska dömas för flygfylleri om de gör detta under påverkan av alkohol eller annat medel. Det kan till exempel vara piloter, service-tekniker eller annan markpersonal. Det krävs dock att uppgiften är av väsentlig betydelse för flygsäkerheten och att tjänsten har ett samband med en flygning. Detta innebär att varken alla tjänstemän eller alla ageranden på en flygplats kommer att omfattas av ett straffansvar. Bestämmelsen tar endast sikte på dem som utför uppgifter som har samband med en flygning och har väsentlig betydelse för flygsäkerheten. Det kommer alltså att krävas ett direkt samband med en i närtid kommande flygning eller en pågående flygning och därtill att uppgiften är av väsentlig betydelse för

denna flygning. Ageranden som kan omfattas av detta är t.ex. beräkning och snurning av last, beräkning av bränsleförbrukning, avisning och säkerhetskontroll av luftfartyget innan flygning. Bedömningen av vilka tjänster och uppgifter som ska anses ha samband med en flygning och vara av väsentlig betydelse för flygsäkerheten måste prövas av domstol i varje enskilt fall utifrån en helhetsbedömning av den föreliggande situationen.

Övervägandena finns i avsnitt 8.3.

2 a § *Som alkohol- eller drogpåverkad enligt 2 § ska den anses som*

1. har intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter fullgörandet av uppgiften uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften,

2. har intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter fullgörandet av uppgiften finns något narkotiskt ämne kvar i blodet, eller

3. är så påverkad av alkohol eller annat medel att det kan antas att uppgiften inte kan fullgöras på ett betryggande sätt.

Första stycket 2 gäller inte narkotika som intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

I paragrafen, som är ny och motsvarar delar av nuvarande 2 §, regleras vad som utgör alkohol- eller drogpåverkan enligt den föreslagna nya 2 §.

Första stycket har de delar av nuvarande 2 § som reglerar de olika formerna av berusning som kan leda till ansvar samlats. Bestämmelsen motsvarar det som regleras i nuvarande 2 § i fråga om vad som ska anses utgöra straffbar påverkan av alkohol, narkotika eller något annat medel.

Andra stycket motsvarar nuvarande 2 § andra stycket andra meningen och innebär att om narkotika intagits enligt läkares ordination ska det inte dömas till ansvar enligt första stycket andra punkten. Ansvar kan dock fortfarande utdömas i dessa situationer enligt första stycket tredje punkten, om uppgiften utförs under sådan påverkan av alkohol eller annat medel att det kan antas att uppgiften inte kan fullgöras på ett betryggande sätt.

Ändringarna innebär ingen ändring i sak. Författningskommentarerna finns i propositionerna Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 368–370) och Reglering av alkoglass m.fl. produkter (prop. 2018/19:59 s.151).

Övervägandena finns i avsnitt 8.3.

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. 8 § om att ett luftfartyg av miljöskäl inte får användas inom svenskt område,

2. framför ett civilt luftfartyg i överljudsfart utan tillstånd,

3. bryter mot föreskrifter eller beslut om restriktionsområden som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 12 eller 14 §,

4. lämnar oriktiga uppgifter vid ansökan eller anmälan om registrering i luftfartygsregistret,

5. framför ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret men inte märkt enligt a) 2 kap. 13 § eller föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av den bestämmelsen, eller

b) kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg,

6. använder ett luftfartyg som inte är luftvärdigt eller miljövärddigt,

7. tillverkar eller utför underhålls-, reparations- eller ändringsarbeten på luftfartyg, tillbehör eller reservdelar till luftfartyg utan tillstånd,

8. bryter mot bestämmelser om *behörighet genom att*

a) *framföra ett luftfartyg utan gällande certifikat eller motsvarande handling,*

b) *framföra ett luftfartyg av annan kategori, klass eller typ än den som anges i certifikatet eller motsvarande handling,*

c) *framföra ett luftfartyg i strid med de villkor och behörigheter som anges i certifikatet eller i motsvarande handling,*

d) *ensam framföra ett luftfartyg under utbildning för flygcertifikat i strid med de förutsättningar som anges i elevtillståndet,*

e) *tjänstgöra som flyglärare utan gällande flygcertifikat för den kategori, klass eller typ av luftfartyg som utbildningen avser eller utan sådan särskild behörighet som föreskrivits med stöd av 4 kap 10 §, eller*

f) *inte följa föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 4 kap. 1,3,4 eller 5 §,*

9. som passagerare inte *lyder det som befälhavaren bestämmer om ordningen ombord,*

10. som befälhavare på ett luftfartyg som råkat i nöd inte *gör det* som rimligen kan krävas för att rädda ombordvarande, luftfartyg och gods,

11. *inrättar* eller *bygger* om en flygplats utan föreskrivet tillstånd *enligt bestämmelser om civil luftfart* eller *tar i bruk* en flygplats innan den har godkänts och *fått drifttillstånd,*

12. bryter mot föreskrifter om tillståndskrav för andra anläggningar för luftfarten än flygplatser som regeringen har meddelat med stöd av 6 kap. 12 §,

13. *arbetar* som flygledare i flyg-trafikledningstjänst eller flygtekniker utan att ha ett gällande certifikat för arbetet, när *ett* sådant certifikat *krävs,*

14. utövar luftfartsverksamhet med *bemannat luftfartyg*

a) *i strid med eller utan att ha det drifttillstånd, bruksflygtillstånd, utbildningstillstånd eller trafikstillstånd som krävs, eller den auktorisation för kommersiell specialiserad flygverksamhet som krävs, eller*

b) *utan den deklaration som krävs,*

15. utövar luftfartsverksamhet med *obemannat luftfartyg*

a) *i strid med eller utan att ha det tillstånd som krävs, eller*

b) *utan den deklaration som krävs,*

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

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

I paragrafen regleras vilka överträdelser av bestämmelser i lagen eller i föreskrifter skapade med stöd av lagen som är straffbara. Av paragrafen framgår vilka ageranden inom luftfarten som ska vara straffbara. Bestämmelsen är en blandning av uttömmande brottsbeskrivningar och blanktstraffbud. Övervägandena finns i avsnitt 7.2 och 9.5.

I paragrafen görs bl.a. en omnumrering av nuvarande punkterna 10–18. *Fjärde* och *sjunde punkterna* är oförändrade och i de nya *tolfte* och *sjuttonde punkterna* ändras endast numreringen.

Första punkten ändras hänvisningen till första kapitlet. Ändringen innebär ingen ändring i sak. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 373).

I *andra punkten* ersätts hänvisningen till första kapitlet med en brottsbeskrivning. Ändringen innebär ingen ändring i sak. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 373 f.).

I *tredje punkten* regleras överträdelser av regeringens föreskrifter och beslut om restriktionsområden. Genom mandatet i 1 kap. 12 och 14 §§ ges

regeringen en rätt att föreskriva eller fatta beslut om restriktionsområden. En föreskrift eller ett beslut kan innefatta inskränkningar, förbud, villkor och tillstånd. I den nuvarande bestämmelsen anges dock att det rör överträdelse av förbud eller föreskrifter. I punkten görs därför en språklig justering för att lydelsen ska motsvara formuleringarna och det mandat som regeringen i dag har i nuvarande 1 kap, 8 § luftfartslagen, som motsvaras av de föreslagna bestämmelserna i 1 kap. 12 och 14 §§ luftfartslagen, och vad som rimligen avsågs vid införandet av bestämmelsen 2010. I paragrafen ändras även hänvisningen till första kapitlet, som en följd av ändringarna där. Ändringen innebär ingen ändring i sak. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 374).

I *fjärde punkten* regleras lämnande av uppgifter vid anmälan eller ansökan till luftfartygsregistret. Bestämmelsen ändras så att samtliga anmälningar eller ansökningar om registrering i luftfartygsregistret omfattas av ett straffansvar, inte endast de som sker enligt 2 kap. Genom ändringen kommer även det finnas en skyldighet under straffansvar att lämna riktiga uppgifter vid anmälningar eller ansökningar om registrering avseende certifierade obemannade luftfartyg.

I *femte punkten* regleras märkning av luftfartyg som finns i luftfartygsregistret. Bestämmelsen är redaktionellt ändrad till en punktlista och straffansvaret för nationell luftfart placeras i *femte punkten a* och är oförändrat. I *femte punkten b*, som saknar motsvarighet i nuvarande regelverk, läggs en sanktion för bristande märkning av obemannade luftfartyg enligt bestämmelserna i förordning (EU) 2019/947 till. Förordningen gäller för obemannade luftfartyg, som är de enda luftfartyg för vilka det finns särskilda märkningskrav inom EU-rätten och där krav på märkning inte framgår av svenska bestämmelser. I förordningen ställs krav på att obemannade luftfartyg som är föremål för certifiering ska registreras, vilket i Sverige sker i luftfartygsregistret, och att nationalitet och registreringsmärke ska fastställas i enlighet med ICAO:s bestämmelser, vilka bl.a. innehåller krav på att det aktuella luftfartyget ska ha en registreringsmärkning. Kravet på märkning kommer alltså endast gälla certifierade obemannade luftfartyg som registrerats i luftfartygsregistret och det är därför endast dessa som omfattas av straffansvaret. Det är ägaren eller operatören som har en skyldighet att registrera och märka ett obemannat luftfartyg men straffbestämmelsen kommer träffa den som framför det obemannade luftfartyget utan korrekt märkning, precis som för bemannad luftfart. Hänvisningen till förordningen är dynamisk och avser alltså förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

I *sjätte punkten*, som delvis motsvarar den nuvarande punkten, straffbeläggs att använda ett luftfartyg som inte är luftvärdigt eller miljövärdigt. Kraven på att luftfartyg ska vara luftvärdiga och miljövärdiga har historiskt funnits i luftfartslagen men begreppen fick till stor del sitt innehåll från EU-rätt och från olika ICAO bestämmelser. I dag finns bestämmelser om luftvärdighet och miljövärdighet för de flesta luftfartygen i EU-rätten genom bestämmelser i flertalet olika förordningar beroende på vilken typ av luftfartyg det är fråga om. För att alla bestämmelser om luftvärdighet och miljövärdighet ska omfattas av straffansvaret tas hänvisningen till luftfartslagen, och därigenom meddelade föreskrifter, bort. Författningskommentaren finns i övrigt i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 374).

I *åttonde punkten*, som delvis motsvarar den nuvarande punkten, föreskrivs straffansvar för den som bryter mot bestämmelser om behörighetshandlingar. Även här fanns förr alla relevanta bestämmelser om behörighetshandlingar i luftfartslagen eller svensk förordning. I dag finns majoriteten av alla krav på olika behörighetshandlingar i bestämmelser i EU-förordningar, främst förordning (EU) nr 1178/2011. Genom att som utgångspunkt ta bort hänvisningen till svenska bestämmelser och skriva ut den brottsliga gärningen i en brottsbeskrivning förtydligas vilka gärningar som omfattas av straffansvar. Dessutom kommer straffansvaret att omfatta även överträdelse av EU-bestämmelser om behörighetshandlingar. För vissa luftfartyg ska dock endast de svenska bestämmelserna i luftfartslagen och luftfartsförordningen tillämpas och vissa nationella krav för behörigheter finns fortfarande kvar i luftfartsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter. Hänvisningen till föreskrifter meddelade med stöd av någon av bestämmelserna i 4 kap. finns därför kvar. Eftersom det saknas föreskriftsrätt enligt 4 kap. 2 § begränsas hänvisningen rätteligen till 1, 3, 4 och 5 §§. Författningskommentaren finns i övrigt i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 375).

I *nionde punkten*, som i sak motsvarar nuvarande tionde punkten, görs redaktionella ändringar som inte innebär någon ändring i sak. Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 375).

I *tionde punkten*, som innehållsmässigt motsvarar nuvarande elfte punkten, föreskrivs straffansvar för den befälhavare som inte gör vad som krävs för att rädda passagerare, personal, luftfartyget och gods när luftfartyget råkat i nöd. Även här finns bestämmelser om befälhavarens ansvar numera i huvudsak i de EU-förordningar som reglerar området. Genom ändringen omfattas samtliga krav som ställs på en befälhavare, inte endast de som följer av 5 kap. 7 §. Författningskommentaren finns i övrigt i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 375).

I *elfte punkten*, som innehållsmässigt motsvarar den nuvarande tolfte punkten, straffbeläggs att inrätta eller bygga om en flygplats utan föreskrivet tillstånd eller ta i bruk en flygplats innan den godkänts. Bestämmelser om inrättande av en flygplats finns i svenska regelverk medan bestämmelser om att bygga om en flygplats och om att ta en flygplats i bruk finns både i svenska regelverk och i en EU-förordning, förordning (EU) nr 139/2004. Genom ändringen omfattas samtliga krav på ombyggnation och i brukstagande av flygplatser inom luftfarten av det straffbara området. För att straffansvaret inte ska omfatta bestämmelser inom andra områden tydliggörs att det endast är bestämmelser inom det civila luftfartsområdet som kan föranleda straffansvar. Författningskommentaren finns i övrigt i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 375).

I *trettonde punkten*, som innehållsmässigt motsvarar den nuvarande fjortonde punkten, straffbeläggs att arbeta som flygledare eller flygtekniker utan att ha ett certifikat, när ett sådant krävs. Den nuvarande lydelsen omfattar endast överträdelse av det svenska kravet på sådant certifikat. I dag finns dock kraven om certifikat på flygledare och tekniker i tre olika EU-förordningar, förordning (EU) nr 1321/2014, förordning (EU) 2015/340 och förordning (EU) 2018/1139. Genom ändringen till en brottsbeskrivning utan hänvisning omfattas samtliga bestämmelser om krav på certifikat av det straffbara området.

I *fjortonde punkten*, som innehållsmässigt i stort motsvarar nuvarande femtonde punkten, delar av 16 punkten och sjuttonde punkten, föreskrivs straffansvar för den som utövar luftfartsverksamhet med bemannade luftfartyg utan vissa i bestämmelsen angivna tillstånd eller i strid med villkor i dessa tillstånd. De i den föreslagna paragrafen angivna tillstånden – drifttillstånd, bruksflygtillstånd, utbildningstillstånd eller trafikstillstånd – motsvarar de tillstånd som är straffsanktionerade i nuvarande luftfartslag genom hänvisningen till bestämmelser i lagen. Inom EU-rätten finns tillstånd som motsvarar de angivna tillstånden och i som ett fall även har ersatt det svenska tillståndet i vissa avseenden. Bruksflygtillstånd har i EU-rätten ersatts med en auktorisation för kommersiell specialiserad flygverksamhet. Det finns enligt de aktuella EU-bestämmelserna även, för vissa verksamheter, en möjlighet att i förväg, innan verksamheten inleds, deklarera sin verksamhet. Deklarationen ersätter i de fallen det utfärdade tillståndet och tillsyn av att verksamheten uppfyller uppställda krav sker i efterhand. Genom att ersätta nuvarande hänvisningar med en brottsbeskrivning omfattas samtliga krav på tillstånd och deklarationer, samt överträdelse av villkor i dessa tillstånd, av det straffbara området. Ändringen innebär en viss utökning av det straffbara området så att den även träffar motsvarigheten till bruksflygtillstånd inom EU samt deklaration enligt de regelverken. För luftfart som omfattas av nationella regler innebär ändringen ingen ändring i sak.

Författningskommentaren finns i övrigt i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 375f).

I *femtonde punkten*, som saknar motsvarighet i nuvarande lag, regleras straffansvaret för det som utövar luftfartsverksamhet med ett obemannat luftfartyg utan tillstånd. För obemannade luftfartyg, precis som för vissa luftfartyg som träffas av ansvar enligt fjortonde punkten, finns kraven på tillstånd och deklaration i EU-rätten, förordning (EU) 2019/947. Det är även här endast vissa delar av den reglerade obemannade luftfarten och vissa verksamheter inom denna som behöver tillstånd eller som behöver deklarera. Straffbestämmelsen kommer därmed inte att träffa det samlade luftfartskollektivet utan endast de som bedriver någon form av luftfartsverksamhet med tillståndskrav. Det kommer troligen vara operatören av det obemannade luftfartyget som har, eller kommer att ha de aktuella tillstånden eller ett ansvar att deklarera flygningarna, oavsett om det är en fysisk eller juridisk person. Men precis som för civil luftfart är bestämmelsen utformad så att den även omfattar piloten, i det här fallet fjärrpiloten. Avgörande blir vem som anses utöva luftfartsverksamheten.

I *sextonde punkten*, som delvis motsvarar nuvarande sextonde punkten, regleras straffansvar för den som hyr in eller ut ett luftfartyg utan tillstånd, när regeringen föreskrivit att ett sådant tillstånd krävs. Ändringen innebär endast att det nuvarande straffansvaret för överträdelser av 7 kap. 10 § andra stycket flyttas till fjortonde punkten.

Författningskommentarerna finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 375).

Ändringen av paragrafen innebär även att nuvarande nionde punkten och andra stycket, som reglerar straffansvaret för den som vid tjänstgöring ombord på ett luftfartyg inte följer befälhavarens order, placeras i en ny paragraf, 4 a §.

4 a § *Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som uppsåtligen vid tjänstgöring ombord på ett luftfartyg inte följer befälhavarens order.*

I paragrafen, som är ny och i sak motsvarar nuvarande 4 § första stycket 9 och 4 § andra stycket, regleras överträdelse av skyldigheten att följa befälhavarens order vid tjänstgöring ombord på ett luftfartyg.

Nuvarande bestämmelse är placerad i punktlistan i 4 § första stycket, som straffsanktionerade både uppsåtliga och oaktsamma överträdelse. Av nuvarande 4 § andra stycket framgår dock att den som av oaktsamhet vid tjänstgöring ombord på luftfartyg inte följer befälhavarens order inte ska dömas till ansvar. Genom den föreslagna lydelsen förtydligas bestämmelsen så att det framgår att det endast är uppsåtliga brott som kan föranleda ansvar. Ändringen innebär ingen ändring i sak.

Författningskommentarerna finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 375 f.).

Övervägandena finns i avsnitt 9.5.

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. som ägare eller, om luftfartyget inte används av ägaren, som brukare i ägarens ställe inte ser till att ett luftfartyg är bemannat på föreskrivet sätt, eller

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

I paragrafen regleras vissa förseelser som rör behörigheter och bemanning.

I första stycket andra punkten regleras ägarens ansvar, eller en brukares som använder luftfartyget, för att luftfartyg är bemannade på ett korrekt sätt. Det krävs inte att nyttjanderättsupplåtelsen ska ha en viss längd för att brukaren ska ta över ansvaret från ägaren, eller att det är inskrivet i luftfartygsregistret, men vid ett tillfälligt nyttjande eller hyra för en enstaka flygning får utgångspunkten anses vara att brukaren ska kunna förlita sig på ägarens bedömning av erforderlig bemanning. Bestämmelsen ändras så att det som framgår av 5 kap. 2 § skrivs ut i bestämmelsen. I dag finns det krav på bemanning även i EU-förordning och det stora flertalet ägare eller brukare som träffas av straffansvaret tillämpar dessa bestämmelser: Om det sker en överträdelse är det därför troligast att det är en överträdelse av EU-bestämmelser. Genom att införa en brottsbeskrivning i stället för en hänvisning utökas därigenom tillämpningsområdet för straffbestämmelsen. Det väsentliga innehållet i straffstadgandet har alltid hämtats i andra föreskrifter, som luftfartsförordningen eller Transportstyrelsens föreskrifter. Nu finns dessa även i EU-förordningar. För att veta exakt vilka krav som ställs på bemanning behöver därför något av dessa regelverk konsulteras.

Ändringen innebär även att nuvarande *andra stycket* tas bort och antalet straffbara överträdelse enligt lagen minskar därigenom.

Författningskommentaren finns i övrigt i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 376f.).

Övervägandena finns i avsnitt 7.2.

6 a § Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en bestämmelse i en EU-förordning med gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet som denna lag kompletterar och som avser

1. märkning av luftfartyg,
2. arbets- och vilotider eller påverkan av alkohol eller andra medel vid fullgörande av uppgifter av betydelse för flygsäkerheten ombord på ett luftfartyg,
3. inrättande, underhåll och drift av flygplatser,
4. drifttillstånd, bruksflygtillstånd, utbildningstillstånd, auktorisation eller deklARATION för luftfartsverksamhet med bemannat luftfartyg,
5. tillstånd eller deklARATION för luftfartsverksamhet med obemannat luftfartyg,
6. tillstånd för att hyra in eller hyra ut luftfartyg,
7. trafikregler för luftfarten,
8. förbud att från luftfartyg kasta eller släppa ut föremål som kan medföra skador, sjukdomar eller olägenheter för människors hälsa,
9. förbud eller villkor för lufttransport av visst gods,
10. krav på att medföra flygcertifikat eller motsvarande handling, medicinskt intyg eller identitetskort ombord på ett luftfartyg eller vid manövrering av ett luftfartyg i ett obemannat luftfartygssystem, eller
11. rapportering av händelser.

Ansvar ska inte dömas ut enligt denna paragraf, om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 4, 5 eller 6 § eller om överträdelsen avser bestämmelser om myndighetsutövning.

Paragrafen, som är ny och saknar motsvarighet i den nuvarande lagen, reglerar vissa specifika överträdelser av EU-förordningar. Övervägandena finns i avsnitt 7.5 och 7.6.

I bestämmelsen införs ett straffansvar för överträdelser av vissa särskilda bestämmelser i EU-förordningar inom den civila luftfartens område. Bestämmelsen är uppbyggd som ett blankettstraffbud och av ingressen till *första stycket* framgår att det straffbara området utgörs av uppsåtliga och oaktsamma överträdelser av vissa bestämmelser i EU-förordningar som lagen kompletterar. Det är regeringen som meddelar vilka EU-förordningar inom den civila luftfarten som lagen kompletterar. EU-förordningarna innehåller de materiella bestämmelser som straffsanktioneras genom paragrafen. Efter inledningen följer en punktlista med angivande av det straffbara området i respektive punkt. Av respektive punkt framgår en ram för vad bestämmelserna i de olika EU-förordningarna ska handla om för att straffansvar ska kunna dömas ut. Även om paragrafen är ny finns i dag motsvarande straffbestämmelser för den nationella luftfarten i de flesta fallen i luftfartsförordningen. Det införs dock tre helt nya bestämmelser och två tillägg till ”befintliga” bestämmelser som berör den obemannade luftfarten, som tidigare inte särskilt reglerats nationellt. För varje punkt kommenteras i det följande särskilt om det är en helt ny straffbestämmelse, en justerad straffbestämmelse i förhållande till nuvarande nationell bestämmelse eller om det i dag finns motsvarande bestämmelser för nationell luftfart. I de olika punkterna anges alltså endast ramen för det straffbara området. För att närmare veta vilka krav och villkor som gäller, och för att på så sätt få veta vad som krävs för att undvika överträdelser, behöver de olika EU-förordningarnas bestämmelser konsulteras.

I *första punkten* regleras ansvar för att inte ha märkt ett obemannat luftfartyg enligt föreskrivna krav. Bestämmelserna om märkning av obemannade luftfartyg finns i förordning (EU) 2019/947. Bestämmelser om krav på märkning och straffansvar finns för den bemannade luftfarten, såvitt

avser luftfartyg som är införda i luftfartygsregistret, redan i dag i 2 kap. 13 § och 13 kap 4 § 5. Det finns även föreskrifter om hur märkningen ska ske och vara utformad i Transportstyrelsens föreskrifter. Straffbestämmelser för den som bryter mot Transportstyrelsens föreskrifter finns i 13 kap. 1 § 3 luftfartsförordningen. Obemannade luftfartyg, som inte är införda i luftfartygsregistret, omfattas dock inte av straffbestämmelserna i luftfartslagen eller luftfartsförordningen. I förordning (EU) 2019/947 finns krav på märkning av obemannade luftfartyg och hur märkningen ska vara utformad. Det är alltså endast obemannade luftfartyg som träffas av den aktuella straffbestämmelsen. Straffbestämmelsen motsvarar det som gäller för bemannad luftfart vid överträdelser av nationella bestämmelser genom straffbestämmelserna i luftfartslagen och luftfartsförordningen.

I andra punkten regleras ansvar för att ha fullgjort uppgifter av betydelse för flygsäkerheten ombord på ett luftfartyg i strid med bestämmelser om påverkan av alkohol eller andra medel eller arbets- och vilotider. Bestämmelser om tjänstgöring ombord i förhållande till sjukdom, uttrötning och påverkan av alkohol eller andra medel finns för den nationella luftfarten i 5 kap. 9 §. Genom 5 kap. 7 § i luftfartsförordningen ges Transportstyrelsen mandat att föreskriva i frågan. Straffbestämmelser för den som bryter mot Transportstyrelsens föreskrifter finns i 13 kap. 1 § 6 luftfartsförordningen. Bestämmelser om alkoholförtäring och arbets- och vilotider i samband med tjänstgöring ombord finns i dag i EU-förordning. Avseende påverkan av alkohol eller andra medel så är straffbestämmelsen subsidiär till den om flygfylleri, det är bara när ansvar för flygfylleri inte kan komma i fråga som straffbestämmelsen i denna del kan användas. Som exempel kan nämnas berusning under 0,2 promille där uppgifterna fullgjorts på ett betryggande sätt men som ändå kan vara i strid med EU:s bestämmelser om arbets- och vilotider, om tjänstgöring under påverkan eller att alkohol intagits för nära inpå en flygning, utan att det finns alkohol kvar i kroppen vid flygningen. Straffbestämmelsen motsvarar den som finns i luftfartsförordningen för överträdelser av nationella bestämmelser.

Tredje punkten gäller överträdelser av bestämmelser om inrättande, underhåll och drift av flygplatser. I dag regleras endast vissa flygplatser nationellt och den stora merparten träffas av kraven i förordning (EU) 2012/139 när det gäller inrättande, underhåll och drift. Den som inrättar eller bygger om en flygplats utan tillstånd eller tar i bruk en flygplats utan att den meddelats drifttillstånd kommer, att kunna dömas till ansvar i enlighet med 13 kap. 4 § 11, oavsett om detta strider mot nationella regler eller EU-rätt. Nuvarande straffbestämmelser omfattar dock inte överträdelser av andra regler än de om själva tillståndet. Den som bryter mot Transportstyrelsens bestämmelser, som innehåller de närmare detaljerna på området, kan även dömas till ansvar enligt 13 kap. 1 § 7 luftfartsförordningen. Genom den nya bestämmelsen tillses att samtliga bestämmelser som innehåller regler om inrättande, underhåll och drift behandlas lika och straffansvaret är reglerat oavsett enligt vilket regelverk en överträdelse sker. Straffbestämmelsen motsvarar den som finns i luftfartsförordningen för överträdelser av nationella bestämmelser.

Fjärde punkten avser överträdelser av bestämmelser som i detalj reglerar de krav som finns för de olika typer av tillstånd som det krävs att den bemannade luftfarten har inom EU-rätten. Straffbestämmelsen för överträdelser av kravet på att ett tillstånd ska finnas och att villkor i tillståndet ska

följas är placerad i 13 kap. 4 § 15. Den bestämmelsen omfattar tillstånd och villkor i dessa, både för nationell luftfart och EU-luftfart. Utöver kravet på tillstånd finns bestämmelser om tillstånden, vilket för nationell luftfart regleras genom luftfartsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter. För EU-luftfart finns bestämmelserna främst i förordning (EU) nr 965/2012. Överträdelse av de villkor som gäller för den nationella luftfarten avseende tillstånden är straffsanktionerade genom 13 kap. 1 § 11 i luftfartsförordningen. Bestämmelsen i fjärde punkten tar hand om de motsvarande villkor som finns för EU-luftfarten i EU-förordningar. Straffbestämmelsen motsvarar till största delen den som finns i luftfartsförordningen för överträdelser av nationella bestämmelser. Auktorisation för kommersiell specialiserad verksamhet och deklaration är två nya begrepp som förekommer inom EU-rätten och inte tidigare reglerats i Sverige, varken sakligt eller straffrättsligt. Genom att även dessa omfattas av straffansvaret speglar bestämmelsen straffrättsbestämmelsen avseende innehav av tillstånden.

Femte punkten gäller motsvarande frågor som i fjärde punkten, men för obemannade luftfartyg. Straffrättsbestämmelserna träffar de flygningar som enligt förordning (EU) 2019/947 kräver ett särskilt tillstånd innan verksamheten påbörjas eller att det görs en deklaration innan verksamheten påbörjas. Även för dessa tillstånd finns särskilda bestämmelser att följa. Genom bestämmelsen säkerställs att luftfarten med obemannade luftfartyg, som är på frammarsch, likställs med bemannad luftfart i fråga om regeluppfyllnad och sanktioner.

Sjätte punkten gäller överträdelser av bestämmelser om att det krävs tillstånd för att hyra in eller hyra ut luftfartyg. Det finns i dag bestämmelser om att hyra in eller hyra ut luftfartyg i luftfartslagen och luftfartsförordningen. Regeringen eller Transportstyrelsen får även meddela närmare föreskrifter om detta. Överträdelser av regeringens föreskrifter om att det krävs tillstånd för att hyra in eller hyra ut finns i lagen och överträdelser av Transportstyrelsens föreskrifter regleras i luftfartsförordningen. Även här finns dock merparten av alla bestämmelser för kommersiell luftfart i två EU-förordningar, (EG) nr 1008/2008 och (EU) nr 965/2012. Genom bestämmelsen likställs EU-bestämmelser om att hyra in eller hyra ut luftfartyg med de svenska bestämmelserna och överträdelser kan ånyo lagföras. Straffbestämmelsen motsvarar den som föreslås i luftfartsförordningen för överträdelser av nationella bestämmelser.

Sjunde punkten gäller överträdelser av trafikregler för luftfarten. Trafikregler för luftfart som ska följa nationella regler finns i Transportstyrelsens föreskrifter. I Transportstyrelsens föreskrifter finns även en del bestämmelser, gällande vissa nationella frågor, som EU-luftfart också ska tillämpa. Det kan t.ex. röra sig om regler om användning av lufrummet kring flygplatser. Transportstyrelsens föreskrifter innehåller bestämmelser för både bemannad och obemannad luftfart och överträdelser av dessa regleras i nuvarande 13 kap. 1 § 13 luftfartsförordningen. Även här finns dock majoriteten av straffbestämmelserna för luftfarten i EU-förordningar, förordning (EU) nr 923/2012 för bemannad luftfart och förordning (EU) 2019/947 för obemannad luftfart. Genom bestämmelsen tillses att samtliga överträdelser av trafikregler är straffsanktionerade på samma sätt. Straffbestämmelsen motsvarar den som föreslås i luftfartsförordningen för överträdelser av nationella bestämmelser.

Åttonde punkten gäller överträdelse av bestämmelser om förbud mot att kasta eller släppa ut föremål från luftfartyg, om det kan medföra skada, sjukdom eller olägenhet för människors hälsa. I dag finns nationella bestämmelser om detta i Transportstyrelsens föreskrifter. Utöver de nationella bestämmelserna innehåller även förordningarna (EU) nr 965/2012 och (EU) 2019/947 vissa regler om detta. Genom bestämmelsen tillses att samtliga överträdelse av bestämmelser om att kasta eller släppa ut farliga föremål från luftfartyg är straffsanktionerade på samma sätt. Bestämmelsen är tillämplig på föremål som kan vara farliga i sig för människor, t.ex. vissa vätskor och gaser, men också på föremål som i sig inte är farliga men blir det när de släpps från luftfartyg, vilket är beroende av bl.a. föremålets egenskaper, var det släpps och vad som befinner sig på marken. Straffbestämmelsen motsvarar den som föreslås i luftfartsförordningen för överträdelse av nationella bestämmelser.

Nionde punkten gäller överträdelse av bestämmelser om förbud eller villkor för transport av visst gods. Nationellt finns bestämmelser om transport av farligt gods i lagen (2006:263) om transport av farligt gods och i Transportstyrelsens föreskrifter. Överträdelse av lagen är dock inte straffsanktionerade inom ramen för luftfartslagen eller luftfartsförordningen. Det är endast överträdelse av Transportstyrelsens föreskrifter som är straffsanktionerade i luftfartsförordningen. Inom EU-rätten finns bestämmelser om transport av gods i förordning (EU) nr 965/2012. Genom bestämmelsen tillses att samtliga överträdelse av bestämmelser förbud eller villkor för transport är straffsanktionerade på samma sätt. Straffbestämmelsen motsvarar den som föreslås i luftfartsförordningen för överträdelse av nationella bestämmelser.

Tionde punkten gäller överträdelse av bestämmelser om att medföra vissa behörighetshandlingar och intyg ombord på ett luftfartyg och vid flygning med ett obemannat luftfartyg. Bestämmelser om detta finns nationellt i luftfartsordningen och i Transportstyrelsens föreskrifter och inom EU-rätten i förordning (EU) nr 1178/2011 och (EU) 2019/947. Med motsvarande handling avses alla tillstånd som innebär en rätt att framföra ett luftfartyg, men som inte kallas flygcertifikat, t.ex. kompetensbevis för obemannade luftfartyg. Det krävs dock att det särskilt är reglerat att handlingen ska medföras ombord vid flygning eller vid flygning med det obemannade luftfartyget för att ansvar ska kunna inträda. Straffbestämmelsen motsvarar den som föreslås i luftfartsförordningen för överträdelse av nationella bestämmelser.

Elfte punkten gäller överträdelse av bestämmelser om rapportering av händelser. Inom luftfarten ska vissa yrkeskategorier rapportera händelser som de får reda på. Bestämmelser om händelserrapportering finns för den luftfart som endast omfattas av svenska regler i 10 kap. 8–10 §§, i 10 kap. 9–18 §§ luftfartsförordningen samt i Transportstyrelsens föreskrifter. Straffbestämmelser för den som inte fullgör sin rapporteringsskyldighet enligt svenska bestämmelser finns i luftfartsförordningen 13 kap. 1 § 19. För EU-luftfarten finns samtliga bestämmelser om rapportering av händelser i förordning (EU) nr 376/2014 om rapportering av händelser. I förordningen finns bl.a. bestämmelser om vem som har en skyldighet att rapportera händelser, vad som ska rapporteras och hur det ska ske samt om tidsfrister för rapportering. Straffbestämmelsen motsvarar den som finns i luft-

fartsförordningen för överträdelse av nationella bestämmelser och innebär att även de som har en skyldighet att rapportera händelsen enligt förordning (EU) nr 376/2014 återigen har denna skyldighet under straffansvar.

I *andra stycket* regleras bestämmelsens förhållande till vissa andra paragrafer i kapitlet och ansvarsfrihet i vissa situationer vid överträdelse av bestämmelser i de EU-förordningar som omfattas av straffansvar i första stycket.

I första delen av meningen anges att ansvar endast ska dömas ut enligt 6 a § om det inte för samma gärning kan dömas ut ansvar enligt 4–6 §. Genom straffbestämmelsens uppbyggnad kan det tänkas uppstå situationer när en sådan EU-bestämmelse som åsyftas i paragrafen redan är straffsanktionerad genom 4, 5 eller 6 §. Det ska då inte vara möjligt att döma till ansvar enligt paragrafen utan straffbestämmelsen ska i de situationerna vara subsidiär.

I andra delen av meningen införs en bestämmelse om ansvar vid myndighetsutövning. Vissa av de EU-förordningar som innehåller bestämmelser som straffsanktioneras i första stycket innehåller även bestämmelser och förpliktelser för medlemsstaten eller den ansvariga myndigheten inom de olika områdena. Genom bestämmelsen undantas överträdelse av dessa bestämmelser i EU-förordningar från straffansvar enligt lagen om överträdelsen avser bestämmelser om myndighetsutövning. Undantaget gäller också när ansvarig myndighet överlåtit uppgifter i EU-förordningar som utgör myndighetsutövning till särskilda organisationer.

8 § Bestämmelser om ansvar för den som bryter mot tystnadsplikten i 6 kap. 14 § första stycket eller 12 kap. 15 § finns i 20 kap. 3 § brottsbalken.

I paragrafen ändras hänvisningen till bestämmelsen i 12 kap. Ändringen innebär inte någon ändring i sak.

Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 377f.).

Övervägandena finns i avsnitt 9.5.

11 § Även om det inte finns domsrätt enligt 2 kap. 3 § brottsbalken är svensk domstol behörig att döma över brott som avses i 1–3 §§, 4 § första stycket 6, 8–10, 4 a §, 5 § och 6 § första stycket 2 om den som har begått brottet befinner sig här i landet och 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. 7 § brottsbalken.

Hänvisningarna i paragrafen ändras med anledning av ändringarna i 4 och 6 §§ och den nya 4 a §. Hänvisningarna till 7, 9 och 13 §§ tas bort, eftersom de bestämmelserna inte innehåller regler om brott. Ändringen innebär inte någon ändring i sak.

Författningskommentaren finns i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95 s. 378).

Övervägandena finns i avsnitt 9.5

14 kap.

2 § För militär luftfart gäller endast bestämmelserna

1. i 1 kap. 20 § första stycket om rätt att meddela föreskrifter och 21 § om krig eller krigsfara,

2. i 5 kap. 1–6 samt 8 och 9 §§ om luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord,

3. i 6 kap. 13, 19 och 20 §§ om flygtrafiktjänst,

4. i 8 kap. 3 § om transport av visst gods,

5. i 9 kap. 6 § om jämkning av ersättning,

6. i 10 kap. 2 § första och tredje styckena och 7 § om bärgning och undersökning av olyckor och till-bud, och

7. i 13 kap. 2, 2 a och 3 §§, 4 § första stycket 10, 4 a och 10 §§ om vissa straffbestämmelser.

I paragrafen, som till viss del motsvarar nuvarande 13 kap. 8 §, regleras vilka bestämmelser i lagen som ska tillämpas på militär luftfart.

Paragrafen ändras redaktionellt genom att hänvisningarna till första och trettonde kapitlet uppdateras med anledning av de ändringar som görs där.

Nuvarande tredje stycket placeras i en ny paragraf, 2 a §.

Nuvarande andra stycket tas bort. Mandatet för regeringen att meddela föreskrifter om rapportering följer redan av det faktum att bestämmelsen i 5 kap. 4 § andra stycket gäller för militär luftfart och att regeringen i nuvarande tredje stycket, som flyttas till nya 2 a §, får meddela ytterligare föreskrifter för militär luftfart. Ändringarna innebär ingen ändring i sak.

Författningskommentaren finns i propositionen Modernare reglering av statsluftfarten (prop. 2012/13:165 s. 62 f.).

Övervägandena finns i avsnitt 9.5.

2 a § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om militär luftfart i de ämnen som anges i denna lag och som inte måste meddelas i lag.

Paragrafen motsvarar nuvarande 14 kap. 2 § tredje stycket med endast språkliga ändringar.

Författningskommentaren finns i propositionen Modernare reglering av statsluftfarten (prop. 2012/13:165 s. 65).

Övervägandena finns i avsnitt 9.5.

6 § För annan luftfart för statsändamål gäller denna lag, utom bestämmelserna om

1. militär luftfart i 2–5 §§,

2. tillstånd att bedriva luftfart i 7 kap,

3. ansvar för skador genom luftfart i 9 kap. 2–5 §§,

4. luftpanträtt i 10 kap. 3–6 §§,

5. avgifter och andra ersättningar för förrättningar i 11 kap. 4 §, och

6. tillsyn och överklagande i 12 kap. 1–6 och 22 §§.

Paragrafen, som till viss del motsvarar nuvarande 14 kap. 6 §, ändras redaktionellt genom att hänvisningarna får en annan ordningsföljd och uppdateras med anledning av ändringarna i 1 och 13 kap. Nuvarande andra och tredje styckenas flyttas till en ny paragraf, 6 a §.

Författningskommentaren finns i propositionen Modernare reglering av statsluftfarten (prop. 2012/13:165 s. 67).

Övervägandena finns i avsnitt 9.5

6 a § *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får*

1. meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om sådan luftfart som avses i 6 § och om utländsk luftfart som samverkar med sådan luftfart, och

2. i ett enskilt fall besluta om undantag från 1–6 och 8 kap. för sådan luftfart som avses i 6 §.

Paragrafen motsvarar nuvarande 14 kap. 6 § andra och tredje styckena.

Författningskommentaren finns i propositionen Modernare reglering av statsluftfarten (prop. 2012/13:165 s. 67 f.).

Övervägandena finns i avsnitt 9.5.

10 § *Regeringen får meddela föreskrifter om att en myndighet som avses i 2 a eller 6 a § får överlämna en förvaltningsuppgift som följer av regeringens eller myndighetens föreskrifter och som gäller skydd för trafik, liv, personlig säkerhet eller hälsa till någon annan även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.*

Paragrafen ändras endast språkligt och redaktionellt.

Författningskommentaren finns i propositionen Modernare reglering av statsluftfarten (prop. 2012/13:165 s. 69).

Övervägandena finns i avsnitt 9.5.

12.2 Förslaget till lag om ändring i miljöbalken

1 kap.

7 § 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. 9–11 §§ och 3 kap. 1 § luftfartslagen (2010:500).

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).

Ändringen innebär endast att hänvisningen till luftfartslagen (2010:500) ändras som en följd av de ändringar som görs i dess 1 kap.