

Till statsrådet och chefen för Näringsdepartementet

Genom beslut den 9 maj 1996 bemyndigade regeringen chefen för Kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av gällande författningar på den civila luftfartens område. Med stöd av bemyndigandet förordnades hovrättsrådet Ella Nyström som särskild utredare fr.o.m. den 27 augusti 1996.

Som experter i utredningen förordnades fr.o.m. den 11 oktober 1996 hovrättsassessorn Catarina Barketorp, departementssekreteraren Margaretha Granborg, chefsjuristen Per Grönwall, numera kanslirådet Olof Hedberg och juristen vid Luftfartsinspektionen Bengt Larsson, fr.o.m. den 21 januari 1997 departementssekreteraren Carin Åberg och fr.o.m. den 7 mars 1997 hovrättsassessorn Kenneth Nordlander. Kenneth Nordlander entledigades från utredningens arbete fr.o.m. den 10 oktober 1997. Catarina Barketorp entledigades från utredningens arbete fr.o.m. den 24 februari 1998 och efterträddes samma dag av kammarrättsassessorn Sari Halme. Fr.o.m. den 31 mars 1998 förordnades som expert sektionschefen Anders Gradin. Carin Åberg entledigades från utredningens arbete fr.o.m. den 15 september 1998 och efterträddes samma dag av departementssekreteraren Magnus Blücher.

Till sekreterare förordnades fr.o.m. den 1 oktober 1996 numera hovrättsrådet Anders Hagsgård.

Utredningen, som antagit namnet Lufträttsutredningen, har tidigare avgett delbetänkandet Rättigheter i luftfartyg (SOU 1997:122).

Härmed överlämnas utredningens slutbetänkande Ny luftfartslag (SOU 1999:42).

Uppdraget är härigenom slutfört.

Göteborg i mars 1999

Ella Nyström

/Anders Hagsgård

Innehåll

Förkortningar	13
Sammanfattning	15
Författningsförslag	21
1 Förslag till luftfartslag.....	21
2 Förslag till luftfartsförordning	71
3 Förslag till lag om ändring i brottsbalken	98
4 Förslag till lag om ändring i miljöbalken (1998:808)	102
5 Förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.	104
6 Förslag till lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45).....	105
7 Förslag till lag om ändring i lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning	107
8 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov.....	108
9 Förslag till lag om ändring i lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd.....	110
10 Förslag till lag om ändring i passlagen (1978:302)	112
11 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)	113
12 Förslag till lag om ändring i räddningstjänstlagen (1986:1102).....	115
13 Förslag till lag om ändring i plan- och bygglagen (1987:10) .	116
14 Förslag till lag om ändring i minerallagen (1991:45)	117
15 Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor	118
16 Förslag till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617).....	119
17 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation.....	121
18 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m.	122

1	Utredningsuppdraget och dess genomförande.....	123
2	Det lufträttsliga regelverket.....	125
2.1	Inledning.....	125
2.2	Internationella konventioner	126
2.2.1	Chicagokonventionen	126
2.2.2	Transitöverenskommelsen.....	127
2.2.3	Warszawakonventionen.....	128
2.2.4	Genèvekonventionen.....	130
2.2.5	Romkonventionen.....	130
2.2.6	Tokyokonventionen	130
2.2.7	Haagkonventionen.....	131
2.2.8	Montrealkonventionen	131
2.2.9	Den multilaterala överenskommelsen om kommersiella rättigheter i icke regelbunden luftfart i Europa	132
2.2.10	Eurocontrolkonventionen och den multi- laterala överenskommelsen om undervägs- avgifter	132
2.2.11	1951 års avtal mellan Sverige, Danmark och Norge rörande samarbete på luftfartens område.....	134
2.3	EG	134
2.3.1	EG:s transportpolitik och luftfarten	134
2.3.2	EG-rättsakter inom området civil luftfart	138
2.4	Internationella organisationer m.m.....	153
2.4.1	ICAO.....	153
2.4.2	ECAC.....	154
2.4.3	JAA.....	155
2.4.4	Eurocontrol.....	156
2.4.5	OPS-utvalget	156
2.4.6	IATA.....	156
2.5	Svenska bestämmelser inom området civil luftfart.....	157
2.5.1	Luftfartslagen (1957:297)	157
2.5.2	Luftfartsförordningen (1986:171)	160
2.5.3	Luftfartsverkets föreskrifter.....	160
2.5.4	Lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.....	161
2.5.5	Förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område ..	161
2.5.6	Lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats.....	161

2.5.7	Lagen (1984:283) med vissa bestämmelser för Scandinavian Airlines Systems flygpassagerarterminal i Malmö.....	162
2.5.8	Förordningen (1984:308) om ersättning för tull- och passkontroll m.m. vid Scandinavian Airlines Systems flygpassagerarterminal i Malmö.....	162
2.5.9	Förordningen (1979:969) om restriktioner för luftfart inom vissa områden.....	162
2.5.10	Förordningen (1961:563) angående trafikregler för luftfarten.....	162
2.5.11	Kungörelsen (1972:17) om behandling av föremål som upphittats inom flygplats eller på luftfartyg, m.m.....	163
2.5.12	Lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter.....	163
2.5.13	Förordningen (1988:78) med instruktion för Luftfartsverket.....	163
2.5.14	Kungörelsen (1961:567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg.....	163
2.5.15	Tillträdesförordningen (1992:118).....	164
3	Allmänna utgångspunkter.....	165
4	Luftfartslagens allmänna bestämmelser.....	169
4.1	Inledning.....	169
4.2	Lagens tillämpningsområde.....	169
4.3	EG-rätten och luftfartslagen.....	174
4.4	Inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av riket.....	176
5	Luftvärdighet och miljövärdighet.....	179
6	Luftfartscertifikat.....	183
6.1	Gällande rätt.....	183
6.2	JAR-FCL.....	185
6.3	Överväganden.....	186
6.4	Återkallelse av certifikat m.m.....	187
6.5	Flygdagbok.....	192

7	Onykterhet vid luftfart.....	195
7.1	Gällande rätt.....	195
7.1.1	Luftfarten	195
7.1.2	Väg-, järnvägs- och sjötrafiken.....	196
7.1.3	Danska, finska och norska regler	200
7.2	Promillegräns i luftfartslagen	201
7.3	Drogfylleri.....	205
7.4	Lagstiftningens principiella uppbyggnad.....	207
7.5	Drogtester.....	208
8	Luftfartygets befälhavare och tjänsten ombord.....	217
9	Flygplatser och den övriga markorganisationen.....	219
9.1	Inledning.....	219
9.2	Gällande rätt.....	220
9.3	Start- och landningsplatser för luftfartyg	224
9.4	Flygplatsterminologin	225
9.5	Inrättande av flygplatser.....	226
9.6	Flygtrafiktjänsten.....	230
9.7	Avgifter för användning av flygplatser och tjänster för luftfarten	233
9.8	Ordningen vid flygplatser m.m.	240
9.9	Facilitation	242
9.10	Marktjänster på flygplatser	243
9.11	Flyghinder	244
10	Luftfartsskyddet på flygplatser.....	249
10.1	Gällande rätt.....	249
10.2	Verksamhets- och kostnadsansvaret för den särskilda kontrollen på flygplats.....	252
10.3	Flygplatshållarens finansiering av verksamheten.....	255
10.4	Bör kostnadsansvaret föras bort från polisväsendet?	256
10.5	Hur skall den särskilda kontrollen bedrivas och finansieras?.....	259
10.6	Rikspolisstyrelsens förordnanden om särskild kontroll ...	264
11	Rätten till luftfart	265
11.1	Inledning.....	265
11.2	Överväganden.....	273
11.2.1	Allmänt.....	273

11.2.2	Närmare om gränsdragningen mellan tillståndspliktig och icke tillståndspliktig luftfart	274
11.3	In- och uthyrning av luftfartyg	282
12	Vissa bestämmelser om lufttrafiken	285
12.1	Inledning.....	285
12.2	Trafikregler för luftfarten.....	285
12.3	Transporter av visst gods	287
13	Lufttransporter	291
14	Ansvaret för skador genom luftfart	295
14.1	Inledning.....	295
14.2	Överväganden.....	296
15	Ansvarsförsäkring för luftfartyg.....	301
15.1	Inledning.....	301
15.2	Överväganden.....	303
16	Flygräddningstjänst, bärgning och undersökning av luftfartsolyckor	309
17	Tillsyn m.m.	311
18	Forum i mål av lufträttslig art	315
19	Överklagande av Luftfartsverkets beslut	319
20	Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål	323
21	Straffrättsliga frågor.....	327
21.1	Allmänt	327
21.2	Straff vid överträdelser av EG-förordningar.....	328
21.3	Oregerliga passagerare.....	330
21.4	Svensk strafflags tillämplighet i rummet	335
22	Konsekvensbeskrivning	337

23	Författningskommentar	339
23.1	Förslaget till luftfartslag.....	339
23.2	Förslaget till lag om ändring i brottsbalken.....	433
23.3	Förslaget till lag om ändring i miljöbalken.....	434
23.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.....	434
23.5	Förslaget till lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45).....	434
23.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning	434
23.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov	435
23.8	Förslaget till lag om ändring i lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd.....	435
23.9	Förslaget till lag om ändring i passlagen (1978:302).....	435
23.10	Förslaget till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100).....	435
23.11	Förslaget till lag om ändring i räddningstjänstlagen (1986:1102).....	436
23.12	Förslaget till lag om ändring i plan- och bygglagen (1987:10)	436
23.13	Förslaget till lag om ändring i minerallagen (1991:45) ...	436
23.14	Förslaget till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor.....	437
23.15	Förslaget till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617).....	437
23.16	Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation.....	437
23.17	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m.....	438

Bilagor:

1	Kommittédirektiv (1996:32).....	439
2	Översikt över hur reglerna i nuvarande LL och LF föreslås bli behandlade.....	445
3	Rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (licensieringsförordningen).....	455
4	Rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (marknadstillträdesförordningen)	463
5	Rådets förordning (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik	471

Förkortningar

AD	Arbetsdomstolen
AML	Arbetsmiljölagen (1977:1160)
AOC	Air operator certificate (drifttillstånd)
BCL	Bestämmelser för Civil Luftfart
Bet.	Betänkande
BrB	Brottsbalken
BRÅ	Brottsförebyggande rådet
Dir.	Kommittédirektiv
Ds	Departementsserien
ECAC	Europeiska luftfartskonferensen
EEG	Europeiska ekonomiska gemenskapen
EES	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EG	Europeiska gemenskapen
EGT	Europeiska gemenskapernas officiella tidning
EU	Europeiska unionen
HB	Handelsbalken
IATA	International Air Transport Association
ICAO	Internationella civila luftfartsorganisationen
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Requirements
KL	Konkurslagen (1987:672)
LF	Luftfartsförordningen (1986:171)

LFS	Luftfartsverkets författningssamling
LL	Luftfartslagen (1957:297)
LOA	Lagen (1994:260) om offentlig anställning
LVFS	Läkemedelsverkets författningssamling
MB	Miljöbalken
NJA	Nytt juridiskt arkiv, avdelning I
PBL	Plan- och bygglagen (1987:10)
Prop.	Proposition
Rskr.	Riksdagsskrivelse
RF	Regeringsformen
RRV	Riksrevisionsverket
RÅ	Regeringsrättens årsbok
SAS	Scandinavian Airlines System
SDR	Särskilda dragningsrätter
Sjöl	Sjölagen (1994:1009)
SMHI	Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk Juristtidning
SÖ	Sveriges överenskommelser med främmande makter
UB	Utsökningsbalken

Sammanfattning

Allmänna utgångspunkter

Utredningens uppdrag har varit att göra en översyn av gällande författningar på den civila luftfartens område och att utarbeta förslag till den författningsreglering som behövs.

Den senaste översynen av den svenska luftfartslagstiftningen avslutades genom de lagändringar som trädde i kraft den 1 januari 1987. Därefter har den civila luftfarten genomgått stora förändringar, bl.a. beroende på Sveriges anslutning till den Europeiska unionen (EU). Nödvändiga lagändringar har gjorts i samband med att olika EG-rättsakter har blivit tillämpliga, men lagstiftningen har ändå kommit att mindre väl åter spegla den ordning som i själva verket är den gällande för inrikes trafik och trafiken inom EU. Från flera håll har pekats på brister i lagstiftningen av olika slag och det har angetts att hela lagstiftningen behöver moderniseras.

Utredningens arbete har utmynnat i ett förslag till ny luftfartslag. I denna har inarbetats vissa regler som för närvarande finns i särskilda författningar. Dessutom har utredningen upprättat ett förslag till ny luftfartsförordning. Förslagen föranleder upphävande av vissa författningar samt ändringar i ett antal författningar.

Lagen har utformats på det sättet att den nuvarande uppdelningen i två avdelningar – en för civil luftfart och en för militär luftfart – har slopats. De bestämmelser som rör militär luftfart och annan luftfart för statsändamål har arbetats in i lagens första kapitel. I övrigt har den nuvarande kapitelindelningen i huvudsak bibehållits, bl.a. eftersom det finns ett intresse av att lagen alltjämt har en uppbyggnad som överensstämmer med hur luftfartslagarna i övriga skandinaviska länder är utformade.

Det sakliga innehållet i den föreslagna lagen har i stora delar sin motsvarighet i nuvarande lagstiftning.

Certifikat

Certifikatbestämmelserna har utformats under hänsynstagande till de harmoniseringsbestämmelser som det svenska luftfartsverket varit med om att utarbeta inom JAA (Joint Aviation Authorities). Detta innebär inte några större sakliga förändringar i själva lagen, eftersom huvuddelen av JAA:s bestämmelser är av administrativ karaktär och kan genomföras genom myndighetsföreskrifter. Utredningen har emellertid eftersträvat att i lagen ge regelverket en korrekt ram samt en enklare och mera pedagogisk struktur. Termen luftfartscertifikat har bytts ut mot flygcertifikat. De nuvarande reglerna om certifikatingripanden har i huvudsak lämnats oförändrade.

Straffbestämmelser och regler om drogtester

När det gäller onykterhet vid luftfart finns i den nuvarande luftfartslagen en straffbestämmelse som riktar sig mot den som vid tjänstgöring är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller andra medel att han inte kan fullgöra sina uppgifter på betryggande sätt. Att den tjänstgörande varit så påverkad att han inte på betryggande sätt kunnat fullgöra sina uppgifter är i de flesta fall svårt för en åklagare att bevisa. Som reglerna är utformade är det inte heller möjligt att genomföra rutinkontroller med alkoholutandningsprov. Endast när det finns skälig misstanke om brott kan polisen göra alkoholutandningsprov på den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg. Det kan inte uteslutas att det finns fall av onykterhet vid luftfart som undgår att bli upptäckta och beivrade just beroende på bevissvårigheter och bristande kontrollmöjligheter med nuvarande regler.

Utredningen har funnit starka skäl tala för att en promilleregler införs i luftfartslagen. En sträng syn måste anläggas på förhållandet mellan alkohol och tjänstgöring i luftfartsverksamhet. Åklagarens möjligheter att bevisa att ett onykterhetsbrott har begåtts skulle underlättas med en promilleregler och möjlighet att genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov. Promilleregler finns i de flesta länder som Sverige brukar jämföra sig med. Enligt utredningens uppfattning har det en pedagogisk och moralbildande effekt att låta samma regler ligga till grund för lufttrafiken som för vägtrafiken i detta hänseende. Utredningen föreslår därför att onykterhetsbrottet vid luftfart delas in i två grader, en normalgrad av brottet som upptar ett gränsvärde om 0,2 promille alkohol i blodet och en grövre grad som bl.a. tar sikte på fall då alkoholkoncentrationen i blodet överstiger 1,0 promille. Gränsvärdet om 0,2 promille överensstämmer med de harmoniseringsregler som utarbetats inom JAA. För normalbrottet föreslås straffet bli böter eller fängelse i högst sex månader medan straffskalan för det grövre brottet enbart upptar fängelse.

Brotten får beteckningen flygfylleri respektive grovt flygfylleri. Reglerna skall gälla inte bara för dem som tjänstgör som piloter utan även för kabinpersonal, flygledare och flygtekniker.

För närvarande finns i Luftfartsverkets föreskrifter en regel som bl.a. anger att alkoholförtäring inte får ske under de närmaste åtta timmarna före flygning. Den som bryter mot föreskriften kan med stöd av luftfartsförordningen dömas till böter. Enligt utredningens mening finns det inget hinder mot att liknande föreskrifter utfärdas av Luftfartsverket i fortsättningen.

Det föreslås även regler om drogflygeri, med motsvarande innehåll som det förslag till regler om drograttflygeri som för närvarande är under behandling i riksdagen.

Utredningen föreslår att det öppnas möjlighet att föreskriva att den som fullgör tjänst som är av betydelse för flygsäkerheten skall genomgå drogtest.

För att uppfylla Sveriges gemenskapsrättsliga förpliktelser straffbeläggs i luftfartslagen vissa överträdelser av EG-förordningar på området civil luftfart.

I syfte att öka möjligheterna att komma till rätta med problemet med oregleriga passagerare på luftfartyg föreslås införandet av en lindrigare grad av brottet luftfartssabotage, som får brottsbenämningen hot mot luftfartygs säkerhet. För detta brott skall den kunna dömas som vidtar en åtgärd som är ägnad att framkalla fara för ett luftfartygs säkerhet under flygning. Straffskalan föreslås bli böter eller fängelse i högst sex månader.

Flygplatser

Uppdelningen i allmänna och enskilda flygplatser slopas. Det sker en precisering av vad tillståndsprövningen inför inrättandet av en flygplats skall ta sikte på. Liksom tidigare skall vid denna prövning miljöbalkens regler om hushållning med mark- och vattenområden tillämpas. Tillstånd får inte beviljas för verksamheter som medverkar till att en miljökvalitetsnorm överskrids. I övrigt skall prövas om det ur flygsäkerhetssynpunkt är lämpligt att inrätta en flygplats på den tilltänkta platsen samt hur flygplatsen påverkar samhällets grundläggande funktioner. Det skall inte i det sammanhanget ske någon prövning av en investerings lönsamhet eller dess inverkan i ekonomiskt hänseende på andra flygplatser och inte heller av sökandens tekniska och ekonomiska förutsättningar att driva flygplatsen. Frågan om flygplatsen kan drivas på lämpligt sätt får prövas i samband med att den godkänns för drift. Det skall inte behövas någon tillståndsprövning enligt luftfartslagen när staten skall inrätta en flygplats.

Reglerna som tar sikte på vad utredningen valt att kalla luftfartsskyddet, dvs. skyddet mot olagliga handlingar såsom våld och terrorism, har setts över. Ett enhetligt system föreslås för särskilda kontroller på flygplatser av flygpassagerare och deras bagage. I dag är det en skillnad mellan de statliga flygplatserna och de flygplatser som har kommunalt eller enskilt huvudmannaskap. På de statliga flygplatserna utförs de särskilda kontrollerna av personal som är förordnad av polismyndigheten men anställd av Luftfartsverket eller flygföretag eller inhyrd av Luftfartsverket. Luftfartsverket finansierar verksamheten genom att ta ut avgifter av flygplatsanvändarna, dvs. de flygbolag som använder flygplatsen för luftfart. Dessa finansierar i sin tur sin verksamhet genom att ta betalt av flygpassagerarna. På de kommunala och enskilda flygplatserna utförs kontrollerna huvudsakligen av polisen och kostnaderna belastar respektive polismyndighets budget. Polisens begränsade resurser och kraven på polisiära insatser på andra områden i samhället har medfört att den särskilda kontrollen på sina håll har fått en låg prioritering i polisens verksamhet. Detta har i sin tur medfört en i övrigt omotiverad skillnad i luftfartsskyddet mellan dessa flygplatser och de statliga.

Utredningen föreslår att samtliga flygplatshållare åläggs det kostnadsansvar för kontrollverksamheten som staten såsom flygplatshållare idag har beträffande de statliga flygplatserna. Luftfartsverket skall i samråd med Rikspolisstyrelsen fastställa ett nationellt säkerhetsprogram samt lokala säkerhetsprogram för varje flygplats. När det gäller utformningen av de lokala säkerhetsprogrammen bör samråd ske även med flygplatshållaren och den lokala polisen. På grundval av säkerhetsprogrammen förordnar Rikspolisstyrelsen om särskild kontroll. För genomförandet av denna och för de säkerhetsåtgärder som enligt det lokala säkerhetsprogrammet åvilar flygplatsen svarar flygplatshållaren genom flygplatschefen. Kontrollerna skall utföras av flygplatskontrollanter som förordnas av polismyndigheten men bekostas av flygplatshållaren. Förslaget kommer beträffande de kommunala och enskilda flygplatserna i praktiken att innebära att kostnaderna förs över från skattebetalarna till dem som använder sig av flyget. Det kan tilläggas att när det gäller särskilda insatser med anledning av brottslig verksamhet på flygplatser är det fråga om en rent polisiär uppgift och kostnaderna för sådana insatser kommer även i fortsättningen att belasta polisväsendet.

Tillstånd till luftfartsverksamhet

Av bestämmelserna om tillstånd till luftfartsverksamhet kommer att framgå att det finns två olika slag av tillstånd, dels trafiktillstånd som grundas på trafikpolitiska överväganden och dels flygsäkerhetsmässiga tillstånd. De flygsäkerhetsmässiga tillstånden delas in i drifttillstånd,

bruksflygtillstånd och utbildningstillstånd. När det gäller drifttillstånd utmönstras det nuvarande gränsdragningsbegreppet "i förvärvssyfte" och ersätts med en formulering som innebär krav på drifttillstånd för den som mot betalning utför lufttransporter åt allmänheten. En nyhet är kravet på drifttillstånd för firmaflyg. Bruksflygtillstånd skall krävas för att få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg, dvs. vad som internationella sammanhang brukar benämnas aerial work.

Ansvaret för skador genom luftfart

Huvudregeln när det gäller ansvar för skador som vid luftfart drabbar personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget ändras, så att det formellt är brukaren och inte ägaren som ansvarar. Lagtekniskt konstrueras regeln på så sätt att ägaren av ett luftfartyg presumeras vara den som brukar luftfartyget, om det inte har skett en anteckning i luftfartygsregistret om att någon annan brukar luftfartyget.

Det föreslås att det i lagen införs ett generellt krav på ansvarsförsäkring för skador som vid luftfart tillfogas personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget.

Militära luftfartyg i civil verksamhet

När militära luftfartyg används för civila ändamål skall enligt utredningsförslaget som huvudregel civila luftfartsregler gälla. Detta kommer att innebära att Försvarsmaktens möjligheter att utföra civila transporter begränsas. Undantag har emellertid gjorts för vissa fall då det kan finnas ett samhällligt intresse och behov av att militära luftfartyg används för annat än militära ändamål. Det gäller sjuktransporter i trängande fall, räddningsuppdrag och jämförliga uppdrag.

Flyghinder

För att säkerställa att det finns en komplett förteckning över flyghinder införs en bestämmelse i plan- och bygglagen (1987:10) om att en byggherre är skyldig att göra anmälan till Försvarsmakten innan arbeten påbörjas som avser uppförande eller tillbyggnad av en byggnad eller annan anläggning vars sammanlagda höjd kommer att överstiga 50 meter inom sammanhållen bebyggelse eller 20 meter inom annat område.

Vid uppförande av anläggningar som utgör hinder för befintliga flygplatser och luftrum skall kostnaden för markering av hindret betalas av den som uppför anläggningen.

Övrigt

Lagens tillämpningsområde utvidgas så att vissa bestämmelser även kommer att gälla för utländska luftfartyg när de används utanför svenskt område, under förutsättning att de används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd.

Det ges möjlighet att föreskriva att vissa luftfartyg av miljöskäl inte får tillträde till svenskt luftrum.

Reglerna om luftvärdighet och miljövårdighet ändras i huvudsak endast redaktionellt.

Utredningen föreslår att trafikregler för luftfart inom svenskt område får fastställas av Luftfartsverket och inte, som för närvarande, måste beslutas av regeringen. De överträdelse av trafikreglerna som kan följas av frihetsstraff beskrivs i lagen.

Luftfartsverkets maktmedel differentieras genom att det införs en möjlighet att förena förelägganden och förbud med vite.

Det föreslås inte några särskilda forumregler för brottmål och tvistemål med lufträttslig anknytning.

Reglerna om överklagande av Luftfartsverkets beslut ändras så att endast beslut i frågor som rör trafiktillstånd överklagas till regeringen. Övriga beslut som rör myndighetsutövning mot enskild överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

De nya reglerna föreslås träda i kraft den 1 juli 2000.

Författningsförslag

1 Förslag till luftfartslag

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens tillämpningsområde

1 § Luftfart inom svenskt område får ske endast i överensstämmelse med denna lag, andra lagar och förordningar samt föreskrifter som har meddelats med stöd härav, om inte annat följer av EG-förordningar.

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

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

Om det är förenligt med den främmande lag som är tillämplig, skall bestämmelserna i 3–5 kap., 8 kap. 1 och 5–7 §§, föreskrifter som meddelats med stöd av dessa bestämmelser, 13 kap. 1 § såvitt avser tillsyn över nyss nämnda bestämmelser samt bestämmelserna i 14 kap. 1–3 §§, 4 § första stycket 6, 8–12 och andra stycket, 5 §, 6 § första stycket 1, 5 och andra stycket samt 7, 8 och 10 §§ gälla även vid luftfart utanför svenskt område med utländska luftfartyg, när sådana används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd.

Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

2 § För svensk militär luftfart och luftfart med svenska militära luftfartyg som utför sjuktransporter i trängande fall, räddningsuppdrag eller jämförbara uppdrag samt i fråga om den militära markorganisationen gäller endast bestämmelserna i 5 kap. 9 §, 6 kap. 11 och 22 §§, 9 kap., 10 kap., 11 kap. 2 § första och tredje styckena och 7 § samt 14 kap. 1–3 §§ och 4 § första stycket 17 och andra stycket.

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

3 § För annan svensk statsluftfart än som anges i 2 §, gäller bestämmelserna i denna lag utom 11 kap. 3–6 §§.

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

Luftfart inom svenskt område

4 § Ett luftfartyg som används vid civil luftfart inom svenskt område skall vara registrerat i Sverige eller i ett annat land som är medlem i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). Ett luftfartyg som inte används vid tillståndspliktig luftfart och som stadigvarande används inom svenskt område skall vara registrerat i Sverige.

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

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

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

5 § Luftfartyg får inte inom svenskt område framföras med överljuds-fart.

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

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

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

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

Luftfartyg av särskild beskaffenhet m.m.

7 § I fråga om luftfartyg som inte har någon förare ombord eller inte är motordrivna eller som i övrigt är av särskild beskaffenhet får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i 1 kap. 4 § första stycket och 2–8 kap. samt i övrigt meddela de särskilda föreskrifter som behövs. Undantag och föreskrifter får inte utformas, så att de strider mot flygsäkerhetens eller det allmännas intresse. Förvaltningsuppgift som ansluter till föreskrifterna får, om regeringen föreskriver det, av myndighet överlämnas åt annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

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

Luftfartyg registrerade hos en internationell organisation

8 § De bestämmelser i denna lag som gäller i fråga om luftfartyg som är registrerade i ett annat land skall på motsvarande sätt tillämpas i fråga om luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation.

2 kap. Registrering, nationalitet och märkning

Registreringen

1 § Luftfartsverket för register över luftfartyg (*luftfartygsregistret*). Detta förs med hjälp av automatisk databehandling.

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

2 § Ett luftfartyg får registreras i Sverige bara om det helt ägs av svenska staten, svensk kommun eller landstingskommun, medborgare i ett land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller av dödsbo efter en sådan person, eller av bolag, förening, samfällighet eller stiftelse som har svensk nationalitet eller har sitt säte i ett land som omfattas av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

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

Luftfartsverket får medge att ett luftfartyg får registreras i Sverige även om förutsättningar enligt första eller andra stycket inte föreligger. Sådant medgivande får bara lämnas om luftfartyget i regel används med utgångspunkt i Sverige.

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

4 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att luftfartyg av miljöskäl inte får registreras i Sverige.

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

6 § Ett luftfartyg skall avregistreras om

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

Ägaren är skyldig att inom en månad skriftligen anmäla om något har hänt som enligt första stycket 2–5 medför att ett luftfartyg skall avregistreras.

7 § Om det finns en rättighet inskriven i ett luftfartyg får det avregistreras endast om rättighetshavaren har medgett det.

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

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

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

Nationaliteten

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

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

11 § Ett luftfartyg som har antecknats i bihanget till luftfartygsregistret har svensk nationalitet så länge anteckningen gäller och anses vid tillämpningen av 1 kap. 4 § första stycket vara registrerat i Sverige.

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

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

Om ett luftfartyg används på grund av medgivande enligt 1 kap. 4 § andra stycket, gäller de föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Märkningen

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

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

Om ett luftfartyg används på grund av medgivande enligt 1 kap. 4 § andra stycket, gäller de bestämmelser som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

3 kap. Luftvärdighet och miljövärdighet

Luftfartygs luftvärdighet och miljövärdighet

1 § Ett luftfartyg skall vara luftvärdigt och miljövärdigt när det används vid luftfart. Luftfartygets ägare eller, om luftfartyget inte används av ägaren, den som brukar det i hans ställe ansvarar för detta. Ägaren eller brukaren skall till den myndighet som avses i 7 § snarast anmäla sådant som har betydelse för luftvärdigheten eller miljövärdigheten.

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

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

Bemyndiganden

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter om förutsättningarna för att ett luftfartyg skall anses vara luftvärdigt och miljövärdigt.

Luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis

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

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

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

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

Ett utländskt luftfartyg skall ha luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis som har utfärdats eller godkänts i luftfartygets registreringsstat och som enligt avtal med den staten skall erkännas här i landet. För ett utländskt luftfartyg godtas även svenskt luftvärdighetsbevis och svenskt miljövärdighetsbevis.

Om ett luftfartyg uppfyller kraven på flygsäkerhet får den myndighet som prövar frågor om luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis medge att det används vid luftfart inom svenskt område även om kraven i denna paragraf inte är uppfyllda. Medgivandet skall återkallas om det finns anledning till det.

5 § Om inte annat beslutas blir ett svenskt luftvärdighetsbevis respektive ett svenskt miljövärdighetsbevis ogiltigt om

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

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

Ett luftvärdighetsbevis eller ett miljövärdighetsbevis är ogiltigt till dess luftfartyget förklaras luftvärdigt respektive miljövärdigt. När ett luftvärdighetsbevis eller ett miljövärdighetsbevis är ogiltigt kan den myndighet som prövar frågor om luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis begära att beviset genast lämnas till myndigheten.

6 § Bestämmelserna i 3 och 5 §§ gäller på motsvarande sätt i fråga om godkännande av utländska luftvärdighetsbevis och utländska miljövärdighetsbevis och om förnyelse och ogiltighet av sådana godkännanden.

7 § Frågor om luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis prövas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om regeringen föreskriver det får myndigheten uppdra åt särskild sakkunnig att utfärda och förnya sådana bevis.

Förrättningsmans tillträde till luftfartyg

8 § I samband med prövning av frågor om luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis skall förrättningsman lämnas tillträde till luftfartyget. Fartygets ägare eller, om fartyget inte används av ägaren, den som brukar det i hans ställe liksom dess befälhavare och besättning skall medverka i den utsträckning som behövs. Förrättningen skall utföras så, att minsta möjliga olägenhet uppstår.

Utprovning av luftfartygs flygegenskaper m.m.

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

Tillverkning och underhåll av luftfartyg

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från tillståndskravet i första stycket.

4 kap. Flygcertifikat m.m.

Behörighet att föra ett luftfartyg och tjänstgöra ombord

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från kravet på flygcertifikat.

För utbildning och flygprov gäller bestämmelserna i 4 och 5 §§.

2 § En certifikatinnehavare får föra ett luftfartyg endast av den kategori, klass och typ som anges i certifikatet. Ett luftfartyg får föras endast under de förutsättningar som följer av certifikatet och därtill knutna behörigheter.

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

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

Utbildning och flygprov

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

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

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

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

Behörighetshandlingar

6 § Ett elevtillstånd skall vara utfärdat i Sverige. Ett elevtillstånd är giltigt endast under förutsättning att innehavaren har ett gällande intyg om att föreskrivna medicinska krav är uppfyllda (flygläkarintyg).

7 § Ett flygcertifikat skall vara utfärdat eller godkänt i Sverige. Ett certifikat är giltigt endast i den utsträckning de till certifikatet knutna behörigheterna är gällande och under förutsättning att innehavaren har ett gällande flygläkarintyg.

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

Den myndighet som prövar frågor om flygcertifikat får bestämma att ett flygcertifikat, som har utfärdats i ett annat land för en svensk medborgare, inte gäller för luftfart inom svenskt område.

8 § Ett flygläkarintyg skall vara utfärdat eller godkänt i Sverige, eller sådant att det enligt föreskrifter som utfärdats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall erkännas i Sverige.

Utfärdande av elevtillstånd, flygcertifikat och flygläkarintyg

9 § Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat får utfärdas endast för den som innehar ett gällande flygläkarintyg och som med hänsyn till sina personliga förhållanden kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett certifikat. Prövningen av de personliga förhållandena skall avse att sökanden är pålitlig i nykterhetshänseende och i övrigt kan antas komma att respektera reglerna för luftfarten och visa den hänsyn och det ansvar och omdöme som krävs av en innehavare av ett elevtillstånd eller ett certifikat.

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

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver de krav i fråga om ålder som gäller för att ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat skall utfärdas. Detsamma gäller de krav i fråga om kunskaper, erfarenhet och skicklighet som gäller för att ett certifikat skall

utfärdas, samt de förutsättningar under vilka ett certifikat kan utökas, förnyas, godkännas eller erkännas.

Om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva att det krävs en särskild behörighet för att en certifikatinnehavare skall få fullgöra vissa uppgifter vid luftfart.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver de krav i fråga om hälsotillstånd samt fysiska och psykiska förhållanden som gäller för att ett flygläkarintyg skall utfärdas, godkännas eller erkännas.

11 § Den som ansöker om att ett flygcertifikat skall utfärdas, utökas, förnyas eller godkännas eller att de till certifikatet knutna behörigheterna skall förnyas är skyldig att genomgå de undersökningar och prov (*certifikatprov*) som föreskrivs och anordnas av den myndighet som prövar frågor om flygcertifikat.

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

12 § Elevtillstånd utfärdas eller förnyas för viss tid. Det kan begränsas till att gälla under vissa förutsättningar.

13 § Flygcertifikat utfärdas, utökas, förnyas eller godkänns för viss tid. Det kan begränsas till att gälla under vissa förutsättningar.

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

15 § Flygläkarintyg utfärdas eller godkänns för viss tid.

Återkallelse och begränsning av elevtillstånd och flygcertifikat

16 § Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat skall återkallas

1. om innehavaren har gjort sig skyldig till brott mot 14 kap. 2 eller 3 §,

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

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

4. om innehavaren i annat fall i sin tjänstgöring har brutit mot någon bestämmelse som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten,

5. om innehavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet inte längre kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett certifikat,

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

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

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

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

10. om innehavaren begär det.

Ett beslut om återkallelse gäller omedelbart, om inte annat förordnas.

17 § Återkallelse enligt 16 § får beträffande ett flygcertifikat begränsas till att avse en eller flera behörigheter.

I fall som avses i 16 § första stycket 5–9 får ett elevtillstånd eller ett certifikat i stället för att återkallas begränsas till att gälla under vissa förutsättningar. Ett sådant beslut gäller omedelbart.

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

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

Varning eller erinran

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

Om det inte finns tillräckliga skäl för varning, skall innehavaren erinras om de krav som gäller för elevtillstånd eller certifikat (erinran). Ett sådant beslut får inte överklagas.

Återkallelse tills vidare

20 § Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat skall återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan om det på sannolika skäl kan antas att det kommer att återkallas slutligt eller begränsas. Ett beslut om återkallelse tills vidare gäller omedelbart.

Omhändertagande av flygcertifikat

21 § Ett flygcertifikat skall omhändertas, om innehavaren

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

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

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

Ett certifikat gäller inte när det är omhändertaget.

Ett beslut om omhändertagande får inte överklagas.

Spärrtid

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

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

Underlåtelse av certifikatingripande m.m.

23 § Om ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat varit återkallat tills vidare under minst så lång tid som skulle ha bestämts som spärrtid, får det när återkallelsen slutligt avgörs beslutas att ytterligare ingripande inte skall ske. För ett certifikat gäller även motsvarande om det har varit omhändertaget.

Nytt certifikat efter återkallelse

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

Efter återkallelse får nytt flygcertifikat utfärdas endast om sökanden uppfyller kraven i 9 § första stycket och har avlagt de certifikatprov som föreskrivs och anordnas av den myndighet som prövar frågor om flygcertifikat.

Certifikatkontroll

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

Denna myndighet får även förelägga den som innehar ett flygcertifikat eller ett elevtillstånd att lämna ett intyg angående sin fysiska och psykiska lämplighet som certifikatinnehavare.

Ett föreläggande enligt första eller andra stycket kan prövas av domstol endast i samband med frågan om återkallelse på grund av att föreläggandet inte har följts.

Godkännande av utländska flygcertifikat

26 § Bestämmelserna i 16–25 §§ skall tillämpas också i fråga om godkännande av utländska flygcertifikat.

Ett godkännande får inte avse längre tid än det utländska certifikatets giltighetstid.

Prövning av frågor om elevtillstånd och flygcertifikat m.m.

27 § Luftfartsverket prövar, med de undantag som anges i 28 §, frågor om elevtillstånd, flygcertifikat, flygläkarintyg och godkännande av utländska flygcertifikat och flygläkarintyg.

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

Om regeringen föreskriver det får Luftfartsverket förordna bestämda läkare att utfärda flygläkarintyg. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer fastställer de krav som skall gälla beträffande sådana läkare. Har ett flygläkarintyg utfärdats av en särskilt förordnad läkare får Luftfartsverket inom en tid av sextio dagar från utfärdandet återkalla eller begränsa intyget om särskilda omständigheter föranleder det.

28 § Allmän förvaltningsdomstol prövar efter ansökan

1. frågor om återkallelse av elevtillstånd, flygcertifikat och tidigare givet godkännande av utländska flygcertifikat samt frågor om varning,

2. frågor om nedsättning av spärrtid som bestämts av domstol enligt 22 § första stycket.

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

Frågor om elevtillstånd eller certifikat skall återkallas tills vidare prövas av allmän förvaltningsdomstol, om handlingen har omhändertagits enligt 21 § första stycket eller om i annat fall fråga om återkallelse är anhängig vid domstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

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

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

2. bevis om att han har avlagt certifikatprov,

3. bevis om att han har genomgått certifikatkontroll.

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

Rätten får, under den förutsättning som anges i 27 § andra stycket, höra socialnämnden.

30 § Om rätten i ett mål om återkallelse av ett elevtillstånd, ett flygcertifikat eller ett tidigare givet godkännande av ett utländskt flygcertifikat beslutar att återkallelse inte skall ske, får rätten meddela särskilda villkor för elevtillståndet, certifikatet eller godkännandet eller besluta att en ny personutredning skall göras vid en senare tidpunkt.

31 § I mål som prövas med stöd av 28 § förs det allmännas talan av Luftfartsverket.

Flygdagbok

32 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om flygdagbok.

5 kap. Luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord

Luftfartygs befälhavare

1 § Ett luftfartyg skall ha en befälhavare när det används vid luftfart.

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

Luftfartygs besättning

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

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

Befälhavarens myndighet

3 § Befälhavaren har den högsta myndigheten ombord. Han får bestämma att medlemmar av besättningen tillfälligt skall arbeta med annat än det som deras anställning avser, om det är nödvändigt. Passagerarna skall rätta sig efter vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord.

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

Förberedande och genomförande av flygning

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

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

Upprätthållande av ordning

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

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

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

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

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

6 § Har någon i fall som avses i 5 § gjort större våld än i varje fall är medgivet, skall han ändå inte dömas till ansvar, om omständigheterna var sådana att han svårigen kunde besinna sig. Om gärningen anses brottslig, får dömas till lindrigare straff än vad som annars är föreskrivet.

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

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

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

Försorg om passagerare, luftfartyg och gods

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

Rapporteringskyldighet

9 § Inträffar det en olyckshändelse vid användningen av ett luftfartyg och medför olyckan att någon avlider, att någon blir allvarligt skadad, att fartyget får betydande skada eller att egendom som inte transporteras med fartyget får betydande skada, skall befälhavaren rapportera det inträffade. Han skall också rapportera, när det har funnits någon allvarlig fara för att en sådan olycka skulle inträffa eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen.

Om befälhavaren inte kan fullgöra dessa skyldigheter, skall fartygets ägare, eller om fartyget inte används av ägaren, den som brukar det i hans ställe göra det. Ägaren eller brukaren skall rapportera om ett fartyg har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får besluta att rapporteringskyldigheten skall gälla också för medlemmar av

besättningen. Regeringen får föreskriva att rapportering av händelser som är av betydelse för luftfartens säkerhet skall ske också i andra fall än som anges i första och andra styckena.

Förbud mot tjänstgöring vid sjukdom m.m.

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

6 kap. Flygplatser och den övriga markorganisationen

Flygplatser och andra start- och landningsplatser

1 § För start och landning med luftfartyg skall användas en flygplats. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva vilka flygplatser som får användas vid olika slag av luftfart.

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

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

2 § Om det behövs av hänsyn till natur- eller miljövård, friluftsliv, kommunikationer, fiske eller andra näringar, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela förbud för luftfartyg att landa inom ett visst område.

3 § Flygplatser skall uppfylla flygsäkerhetens och luftfartsskyddets krav.

Tillstånd att inrätta en flygplats

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

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

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

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

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

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

Drifttillstånd för flygplatser

7 § En flygplats får inte tas i bruk innan den har godkänts från flygsäkerhetssynpunkt och meddelats ett drifttillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer. Detsamma gäller om en flygplats byggts om, såvida inte ombyggnaden är av mindre betydelse för flygplatsens användning. Ett drifttillstånd skall ges för viss tid. I drifttillståndet skall fastställas de villkor som skall gälla.

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter inte behöver godkännas innan den tas i bruk.

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

Ett drifttillstånd skall återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan om det på sannolika skäl kan antas att drifttillståndet kommer att återkallas slutligt.

Den som driver en flygplats skall anmäla om något inträffar som medför att kraven för godkännande inte längre är uppfyllda. Om det krävs av flygsäkerhetsskäl, skall han se till att anläggningen inte används eller att användningen begränsas.

9 § Om en flygplats, som inte behöver godkännas innan den tas i bruk, inte uppfyller föreskrivna flygsäkerhetskrav, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer förbjuda att den används eller ange under vilka förutsättningar den får användas.

Övriga tillstånd

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

Flygtrafiktjänst

11 § Det skall finnas flygtrafiktjänst för att trygga och underlätta luftfarten. Verksamheten skall vara godkänd ur flygsäkerhetssynpunkt av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Ett godkännande kan återkallas av den myndighet som har meddelat det, om föreskrivna krav inte uppfylls.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om flygtrafiktjänsten.

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

Luftfartsskyddet på flygplatser m.m.

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om luftfartsskyddet på flygplatser, flygpassagerarterminaler och andra anläggningar för luftfarten samt inom flygföretag och andra företag som bedriver verksamhet med anknytning till luftfarten.

Om en anläggning eller en verksamhet som avses i första stycket inte uppfyller luftfartsskyddets krav, får regeringen eller den myndighet som

regeringen bestämmer förbjuda att anläggningen används eller verksamheten bedrivs eller ange under vilka förutsättningar anläggningen får användas eller verksamheten bedrivs.

13 § För att förebygga brott som utgör ett allvarligt hot mot luftfartsskyddet får särskild kontroll äga rum på flygplats eller flygpassagerarterminal.

Förordnande om särskild kontroll meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Ett förordnande skall avse viss tid.

Ett förordnande kan begränsas till viss flygplats, viss flygpassagerarterminal eller viss trafik. Behövs särskilda föreskrifter i fråga om kontrollen, skall dessa anges i förordnandet.

14 § På flygplatser och flygpassagerarterminaler där särskild kontroll skall ske ansvarar innehavaren av anläggningen för att den särskilda kontrollen genomförs samt för kostnaden för denna.

Särskild kontroll skall utföras av flygplatskontrollant vilken förordnas av polismyndighet. Särskild kontroll får även utföras av polisman.

15 § Vid särskild kontroll skall eftersökas vapen och andra föremål som är ägnade att komma till användning vid brott som avses i 13 §. För detta ändamål får kroppsvisitation äga rum av flygpassagerare eller annan som uppehåller sig inom flygplatsens eller flygpassagerarterminalens område. Väska eller annat slutet förvaringsställe inom flygplatsens eller flygpassagerarterminalens område får undersökas.

Den som inte underkastar sig beslutad särskild kontroll kan avvisas från flygplatsens eller flygpassagerarterminalens område.

16 § Påträffas vid särskild kontroll något sådant föremål som avses i 15 § och tas det inte i beslag enligt bestämmelserna i rättegångsbalken, skall den hos vilken föremålet påträffas uppmanas att förvara föremålet på sätt som är ägnat att hindra brott som avses i 13 §. Den som inte följer en uppmaning får avvisas från flygplatsens eller flygpassagerarterminalens område eller del av detta.

17 § Kroppsvisitation som är av mera väsentlig omfattning skall genomföras i ett enskilt rum samt, om den som undersöker eller den undersökte begär det och det kan ske utan större omgång, i vittnes närvaro. Kroppsvisitation av kvinna får verkställas och bevittnas endast av kvinna, om undersökningen inte sker genom elektrisk metalldetektor.

Ordning och säkerhet m.m.

18 § Utan tillstånd av en flygplatshållare får inte någon beträda en sådan del av ett flygplatsområde för vilken det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde. Motsvarande gäller för andra anläggningar för luftfarten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om ordningen vid flygplatser och andra anläggningar för luftfarten.

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

19 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om verksamheter och åtgärder som syftar till lättnader och förenklingar för luftfarten.

Utländska luftfartygs tillträde till flygplatser

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

Avgifter

21 § Den som driver en flygplats och den som tillhandahåller tjänster för luftfarten får ta ut avgifter för användningen av flygplatsen och tjänsterna. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver enligt vilka allmänna principer sådana avgifter får tas ut.

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

Flygledare m.m.

22 § Tjänstgöring som flygledare i flygtrafikledningstjänst eller flygtekniker får fullgöras bara av den som har gällande certifikat. Den

som vill genomgå utbildning till flygledare skall ha elevtillstånd. I fråga om elevtillstånd och certifikat gäller bestämmelserna i 4 kap. 6 och 8–31 §§. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter angående godtagande i Sverige av utländska certifikat.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att andra som fullgör tjänst inom markorganisationen eller annan tjänst av betydelse för flygsäkerheten än som avses i 4 kap. skall ha behörighetsbevis. Beträffande sådana bevis får ställas upp krav på elevtillstånd och flygläkarintyg. I fråga om elevtillstånd, behörighetsbevis och flygläkarintyg gäller bestämmelserna i 4 kap. 6 och 8–31 §§. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter angående godtagande i Sverige av utländska behörighetsbevis.

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

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

Flyghinder

24 § För att förebygga fara för flygsäkerheten får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter angående uppsättning av märken, belysning och andra anordningar som kan utgöra en sådan fara. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter angående markering av flyghinder.

Kostnader för markering av flyghinder betalas vid inrättande av en flygplats eller ett luftrum av den som inrättar flygplatsen eller luftrummet. Vid uppförande av anläggningar som utgör hinder för befintliga flygplatser och luftrum betalas kostnaderna för markering av den som uppför anläggningen. Vad som sägs i detta stycke gäller inte om annat avtalas.

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

7 kap. Tillstånd att bedriva luftfart

1 § Bestämmelserna i detta kapitel skall inte tillämpas om något annat följer av EG-förordningar.

FLYGSÄKERHETSMÄSSIGA TILLSTÅND

Drifttillstånd

2 § För att mot betalning få utföra lufttransporter åt allmänheten eller för att ett företag eller en organisation med säte i Sverige skall få utföra lufttransporter för egen räkning (firmaflyg) krävs ett drifttillstånd.

Ett drifttillstånd skall vara utfärdat i Sverige. Som drifttillstånd enligt detta kapitel får beträffande ett utländskt flygföretag som är hemmahörande i ett annat land som är medlem i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) godtas ett drifttillstånd eller en likvärdig handling som har utfärdats av det landet i enlighet med ICAO:s normer.

Om det finns särskilda skäl, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge luftfart som avses i första stycket även för den som saknar ett drifttillstånd eller en likvärdig handling eller har ett drifttillstånd eller en likvärdig handling som är utfärdat i ett land som inte är medlem i ICAO. Sådant medgivande får när drifttillstånd eller en likvärdig handling saknas avse endast enstaka flygningar.

3 § Ett drifttillstånd får beviljas endast om det visas att sökanden har sådan kompetens och organisation samt att förutsättningarna i övrigt är sådana att verksamheten kan bedrivas på ett från flygsäkerhetssynpunkt betryggande sätt.

4 § Ett drifttillstånd får ges endast till

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

7. europeiska ekonomiska intressegrupperingar som har sitt säte i Sverige.

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

Medborgare i ett annat land skall vid tillämpningen av denna paragraf jämföras med medborgare i en EES-stat i den utsträckning som krävs för fullgörande av för Sverige bindande internationella förpliktelser.

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

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

5 § Ett drifttillstånd utfärdas att gälla för viss typ av luftfart och för vissa luftfartyg. Ett drifttillstånd skall ges för viss tid. I drifttillståndet skall fastställas de villkor som skall gälla.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om drifttillstånd.

Frågor om drifttillstånd prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

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

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

Den som har ett drifttillstånd skall anmäla om något inträffar som medför att kraven för utfärdande av drifttillstånd inte längre är uppfyllda.

Bruksflygtillstånd

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

Vad som föreskrivs i 2 § andra och tredje styckena och 3–6 §§ har motsvarande tillämpning beträffande bruksflygtillstånd. Om regeringen bestämmer det, får den myndighet som prövar frågor om bruksflygtillstånd uppdra åt annan att göra prövningen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag från kravet på bruksflygtillstånd om verksamheten inte är av större omfattning eller i övrigt äger rum under särskilda omständigheter.

Utbildningstillstånd

8 § För att få bedriva flygutbildning krävs ett utbildningstillstånd.

Ett utbildningstillstånd skall vara utfärdat i Sverige.

Vad som föreskrivs i 3–6 §§ har motsvarande tillämpning beträffande utbildningstillstånd.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva undantag från kravet på tillstånd när det är fråga om utbildning för privat flygning. Om en flygutbildning som har undantagits från tillståndskravet inte uppfyller föreskrivna flygsäkerhetskrav, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer förbjuda att utbildningen bedrivs.

TRAFIKTILLSTÅND M.M.

Trafiktillstånd m.m.

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

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

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

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

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

Meddelande och återkallande av trafiktillstånd m.m.

10 § Trafiktillstånd meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

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

Ett trafiktillstånd eller trafikrättigheter enligt 9 § tredje stycket får återkallas helt eller för viss tid eller begränsas, om tillståndshavaren eller utövaren av trafikrättigheten inte iakttar de för verksamheten gällande föreskrifterna eller villkoren eller det i övrigt föreligger särskilda skäl härför.

ÖVRIGA TILLSTÅND

Tillstånd till inhyrning och uthyrning av luftfartyg

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

Ett tillstånd enligt första stycket skall vara utfärdat i Sverige.

Vad som föreskrivs i 3, 5 och 6 §§ har motsvarande tillämpning beträffande tillstånd som föreskrivs i denna paragraf.

8 kap. Vissa bestämmelser för lufttrafiken

Trafikregler m.m.

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar trafikregler för luftfart samt föreskrifter om vad som i övrigt skall iaktas vid luftfart för att olyckor och olägenheter skall undvikas.

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om flygvägar som luftfartyg skall följa inom

svenskt område. Vidare får meddelas föreskrifter om flygningar över landets gränser.

Skyldighet att landa

3 § När det krävs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, får ett luftfartyg uppmanas att landa. Fartyget skall då landa på den plats som anvisas. Om ingen anvisning lämnas, skall landningen ske på närmaste flygplats inom landet som är lämplig.

Ett luftfartyg, som utan föreskrivet tillstånd kommer in i ett sådant område som avses i 1 kap. 6 §, skall omedelbart lämna området. Det inträffade skall snarast anmälas till närmaste flygtrafikledningsenhet. Om ingen annan anvisning lämnas, skall fartyget snarast möjligt landa enligt vad som sägs i första stycket.

Om ett luftfartyg bryter mot bestämmelserna i första eller andra stycket, får den fortsatta färden hindras.

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

Transport av visst gods

4 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får av hänsyn till flygsäkerheten eller luftfartsskyddet förbjuda transport med luftfartyg av visst gods eller föreskriva villkor för sådan transport.

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

Bestämmelser om transport med luftfartyg av farligt gods finns i lagen (1982:821) om transport av farligt gods.

Luftfartygshandlingar

5 § I den mån annat inte särskilt föreskrivs i denna lag, meddelar regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskrifter om luftfartygshandlingar.

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

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

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

9 kap. Lufttransporter

Bestämmelsernas tillämpningsområde

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

2 § Vid transport av post ansvarar fraktföraren uteslutande mot postbefordringsföretaget. Ansvaret regleras inte av bestämmelserna i detta kapitel.

Bestämmelserna i 3–8 §§ gäller inte i fråga om transporter som utförs under osedvanliga förhållanden och som inte utgör normal luftfartsverksamhet.

Transporthandlingar

3 § För passagerartransporter skall biljetter utfärdas. Sådana biljetter kan vara individuella eller kollektiva. En biljett skall innehålla

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

Biljetter behöver dock inte utfärdas, om uppgifterna enligt första stycket 1 och 2 registreras på något annat sätt.

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om föreskrifterna i denna paragraf inte har följts.

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

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

Resgodsbevis behöver dock inte utfärdas, om uppgifterna enligt första stycket 1 och 2 registreras på något annat sätt.

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om föreskrifterna i denna paragraf inte har följts.

5 § För godstransporter skall flygfraktsedlar upprättas.

Flygfraktsedlar behöver dock inte upprättas, om uppgifterna angående transporten registreras på något annat sätt och avsändaren samtycker till detta förfarande. I sådana fall skall fraktföraren lämna avsändaren ett godskvitto, om denne begär det. Godskvittot skall innehålla sådana uppgifter att godset kan identifieras. Godskvittot skall medföra rätt att ta del av uppgifterna angående transporten.

Om någon fraktsedel inte har upprättats, får fraktföraren inte vägra att ta emot gods för transport med hänvisning till att det system som har använts för att registrera uppgifter om transporten inte finns tillgängligt på en omlastningsort eller på bestämmelseorten.

6 § Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar. Exemplar 1 förses med beteckningen ”för fraktföraren” och undertecknas av avsändaren. Exemplar 2 förses med beteckningen ”för mottagaren” och undertecknas av avsändaren och fraktföraren. Exemplar 3 undertecknas av fraktföraren och lämnas till avsändaren när godset har tagits emot. Underskrifterna kan vara tryckta eller ersättas med en stämpel.

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

7 § När transporten avser flera kollin, skall särskilda flygfraktsedlar upprättas, om fraktföraren begär det.

Används ett sådant registreringsförfarande som avses i 5 § andra stycket, skall fraktföraren lämna över särskilda godskvitton, om avsändaren begär det.

8 § Flygfraktsedeln och godskvittot skall innehålla

1. uppgift om avgångs- och bestämmelseorten,
2. uppgift, när avgångs- och bestämmelseorten ligger i samma stat och en eller flera mellanlandningar skall ske i en annan stat, om platsen för minst en sådan mellanlandning, samt
3. uppgift om försändelsens vikt.

9 § Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om föreskrifterna i 5–8 §§ inte har följts.

10 § Avsändaren svarar för riktigheten av de uppgifter som han eller någon som har handlat på hans vägnar har lämnat i flygfraktsedeln eller

för registrering eller för införing i godskvittot. Är uppgifterna om godset oriktiga eller ofullständiga, svarar avsändaren för de skador som detta medför för fraktföraren eller någon som denne ansvarar mot.

Är avsändaren inte ansvarig enligt första stycket för oriktiga eller ofullständiga uppgifter vid registrering eller utfärdande av godskvittot, svarar fraktföraren för de skador som oriktigheten eller ofullständigheten medför för avsändaren eller någon som denne ansvarar mot. Detsamma gäller om någon annan på fraktförarens vägnar har fört in uppgifterna i godskvittot eller har registrerat dem.

11 § Om inte annat styrks, gäller flygfraktsedeln eller godskvittot som bevis om att ett avtal har träffats, om att godset har tagits emot och om de villkor för transporten som har tagits in i fraktsedeln eller godskvittot.

Flygfraktsedelns eller godskvittots uppgifter om godsets vikt, mått och förpackning och om antalet kollin gäller, om inte annat visas. Andra uppgifter i fraktsedeln om godsets mängd eller volym eller tillstånd gäller mot fraktföraren bara om han i avsändarens närvaro har kontrollerat dessa uppgifter och på flygfraktsedeln intygar detta eller om uppgifterna avser godsets synliga tillstånd.

Rätt att förfoga över godset m.m.

12 § Om avsändaren uppfyller sina förpliktelser enligt transportavtalet, kan han återta godset på avgångs- eller bestämmelseflygplatsen eller stoppa det vid landning under resan. Detta gäller dock inte, om åtgärden medför skada för fraktföraren eller någon annan avsändare.

Under samma förutsättningar kan avsändaren bestämma att godset under resan eller på bestämmelseorten skall lämnas ut till någon annan än den som har angetts som mottagare eller begära att det skickas tillbaka till avgångsflygplatsen.

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

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

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

Avsändarens rätt till godset upphör, när mottagaren får rätt att förfoga över godset enligt bestämmelserna i 13 §. Om mottagaren vägrar

att ta emot godset eller om han inte är anträffbar, får avsändaren åter rätt att förfoga över godset.

13 § Om avsändaren inte har utövat sin befogenhet enligt 12 § första eller andra stycket, har mottagaren rätt att av fraktföraren få ut godset när detta har kommit fram till bestämmelseorten. Detta gäller dock endast om han betalar vad fraktföraren har rätt att fordra och även i övrigt uppfyller villkoren enligt transportavtalet.

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

14 § Om godset inte har kommit fram inom sju dagar efter den dag då det borde ha anlänt, kan mottagaren göra sina rättigheter enligt transportavtalet gällande mot fraktföraren. Detsamma gäller om fraktföraren erkänner att godset har kommit bort.

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

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

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

Fraktförarens ansvar

17 § Fraktföraren ansvarar för sådana personskador som tillfogas passagerare till följd av händelser som inträffar ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren går ombord på eller lämnar fartyget. Fraktföraren ansvarar dock inte för personskador som orsakas uteslutande av passagerarens hälsotillstånd.

18 § Fraktföraren ansvarar för skador på grund av att resgods förstörs, kommer bort, minskas eller skadas till följd av händelser som inträffar ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren går ombord på eller lämnar fartyget eller under den tid resgodset är i fraktförarens

vård. Fraktföraren ansvarar dock inte, om skadan orsakas uteslutande av resgodsets egen beskaffenhet eller av fel i godset.

19 § Fraktföraren ansvarar för skador på grund av att gods förstörs, kommer bort, minskas eller skadas till följd av händelser som inträffar under lufttransport. Han ansvarar dock inte, om skadan orsakas uteslutande av

1. godsets egen beskaffenhet eller fel i godset,
2. bristfällig förpackning av godset som har utförts av någon annan än fraktföraren eller dennes anställda eller någon som denne har anlitat,
3. krigshandling eller väpnad konflikt, eller
4. myndighetsutövning i samband med att godset förs in i eller ut ur ett land eller transiteras.

Med lufttransport avses i denna paragraf den tid som godset är i fraktförarens vård på en flygplats, ombord på ett luftfartyg eller, vid landning utanför en flygplats, var godset än finns.

Lufttransport omfattar inte sådana transporter till lands eller sjöss som sker utanför en flygplats. När en sådan transport utförs för lastning, avlämnande eller omlastning på grund av transportavtalet, skall dock varje skada anses ha uppkommit till följd av en händelse under lufttransporten, om inte annat visas.

20 § Fraktföraren ansvarar för skador till följd av dröjsmål vid lufttransporter av passagerare, resgods och gods, om han inte visar att han, hans anställda och de som han har anlitat har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadorna eller att det har varit omöjligt för dem att vidta åtgärderna.

21 § Skadestånd med anledning av en transport av passagerare eller resgods skall jämkas, om den skadelidande själv har medverkat till skadan genom vållande. Har en passagerare dödats eller skadats och begär någon annan än passageraren skadestånd med anledning därav, skall skadeståndet också jämkas, om passageraren genom vållande har medverkat till skadan.

Begär någon skadestånd med anledning av en godstransport, skall skadeståndet jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

Jämkning av skadestånd enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av medvållande.

För inrikes lufttransporter vid vilka mellanlandning inte skall ske utom landet gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

22 § Vid passagerartransporter är fraktförarens sammanlagda ansvar för varje skadad eller dödad passagerare begränsat till 100 000 särskilda dragningsrätter (SDR). När ersättningen skall utgå som livränta, får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns.

För skador på grund av dröjsmål vid transport av passagerare är fraktförarens ansvar begränsat till 4 150 SDR för varje passagerare.

Vid transport av resgodis är fraktförarens ansvar för skada på grund av att resgodiset förstörs, kommer bort, minskas, skadas eller fördröjs begränsat till 1 000 SDR för varje passagerare.

Vid godstransporter är fraktförarens ansvar begränsat till 17 SDR per kilogram. Om avsändaren när godset överlämnas till fraktföraren särskilt anger det intresse som är knutet till transporten och betalar fastställda tilläggsavgifter, gäller det då uppgivna beloppet som gräns för fraktförarens ansvar. Detta gäller dock inte, om fraktföraren visar att intresset är lägre än detta belopp. Om bara en del av godset förstörs, kommer bort, minskas, skadas eller fördröjs, räknas endast den sammanlagda vikten av berörda kollin när gränsen för fraktförarens ansvar skall bestämmas. Om även värdet av andra kollin som omfattas av samma flygfraktsedel påverkas, skall dock också dessa kollin medräknas.

Vid tillämpningen av de ansvarsgränser som anges i denna paragrafskall rättegångskostnader inte beaktas. Detta gäller dock inte vid godstransport, om fraktföraren inom sex månader från den skadebringande händelsen eller innan talan väcktes skriftligen har erbjudit den skadelidande minst lika mycket i ersättning som det utdömda skadeståndet.

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

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

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

24 § Gränserna för ansvar enligt 22 § får inte överskridas oavsett vilken ansvarsgrund som åberopas.

25 § Förs talan om ersättning mot någon av fraktförarens anställda eller någon som fraktföraren har anlitat för skador som har vållats under utövning av tjänsten eller uppdraget, får den sammanlagda ersättning som han och fraktföraren kan åläggas att utge inte överskrida de gränser som fraktföraren kan åberopa.

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

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

26 § När inte annat visas, anses inskrivet resgods och gods som tas emot utan anmärkning vara oskadat och i överensstämmelse med transport-handlingen.

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

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

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

28 § Talan om ansvar enligt detta kapitel skall väckas vid domstolen i den ort där

fraktföraren har sitt hemvist,
fraktförarens huvudkontor finns, eller
det kontor som har medverkat vid avtalets tillkomst finns.

Talan får också väckas vid domstolen i bestämmelseorten.

Vid skador på grund av att passagerare har dödats, skadats eller försenats eller på grund av att resgods har förstörts, kommit bort, minskats, skadats eller fördröjts får talan också föras vid domstolen i den ort där fraktföraren har ett kontor, om passageraren har hemvist eller är stadigvarande bosatt här i landet.

Talan får väckas bara vid svenska domstolar eller vid domstolar i andra stater som är anslutna till Warszawakonventionen. Detta gäller

dock inte, om enligt avtalet avgångs- eller bestämmelseorten ligger i en stat som inte har tillträtt konventionen.

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

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

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

Transporter som utförs av någon annan än den avtalsslutande fraktföraren

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

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

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

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

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

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

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

Sammansatta transporter

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

Villkor för den andra delen av transporten får tas in i lufttransport-handlingen.

Övriga bestämmelser

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

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

39 § Vid inrikes lufttransporter där luftfartyget inte skall mellanlanda utom landet behövs inte biljetter, resgodsbevis eller flygfraktsedlar, även om uppgifterna om transporten inte registreras på något annat sätt.

40 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte i fråga om sådana internationella lufttransporter som utförs direkt av en viss stat om denna stat, när den tillträdde den konvention som undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929, lämnade en sådan förklaring som avses i tilläggsprotokollet till konventionen. Detsamma gäller om transporten

utförs direkt av ett territorium för vars utländska angelägenheter en sådan stat svarar.

Under förutsättning att en stat som har tillträtt Warszawakonventionen har avgett en förklaring enligt artikel XXVI i Haagprotokollet den 28 september 1955, artikel XXIII punkt 1 b) i Guatemalaprotokollet den 8 mars 1971, artikel XI punkt 1 b) i tilläggsprotokoll nr 3 den 25 september 1975 eller artikel XXI punkt 1 a) i Montrealprotokoll nr 4 sistnämnda dag gäller bestämmelserna i detta kapitel inte heller ifråga om en lufttransport som utförs för den statens militära myndigheter med ett luftfartyg som är registrerat i den staten, om fartygets hela lastförmåga har reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning.

10 kap. Ansvaret för skador genom luftfart

Skadeståndsansvaret

1 § För skador som vid ett luftfartygs användande i luftfart tillfogas personer som inte befinner sig ombord på luftfartyget eller egendom som inte transporteras med luftfartyget, är den som brukar luftfartyget ansvarig även om denne inte är vållande till skadan.

Vid tillämpningen av första stycket skall den som är inskriven som ägare i det luftfartygsregister där luftfartyget är registrerat anses vara brukare, om inte någon annan har skrivits in eller antecknats som nyttjanderättshavare i detta register. Är ett luftfartyg antecknat i bihang till ett luftfartygsregister är den som är antecknad som ägare där att anse som brukare enligt första stycket. Är ett luftfartyg oregistrerat är den som faktiskt brukar luftfartyget att anse som brukare enligt första stycket.

Om atomskada gäller särskilda bestämmelser.

2 § Uppstår till följd av luftfart med två eller flera luftfartyg en skada på något av luftfartygen eller på en person som befinner sig ombord på något av luftfartygen eller på egendom som transporteras med något av dem, skall vad som i 1 § sägs inte tillämpas på en sådan skada.

Preskription

3 § Den som har fordran på ersättning enligt detta kapitel förlorar rätten att kräva ut sin fordran, om han inte väcker talan inom två år från den händelse som orsakade skadan. Vill den, mot vilken anspråk på skadestånd enligt detta kapitel gjorts gällande, av denna anledning föra talan mot annan skall denna väckas inom två år från det att skadeståndet

betalades, om detta skett utan rättegång, i annat fall inom två år från det att han genom lagakraftvunnen dom förpliktats att betala skadestånd.

Föreligger på grund av samma olycksfall ömsesidiga skadeståndsanspråk får dessa, utan hinder av vad som anges i första stycket, kvittas mot varandra.

Ansvarsförsäkring

4 § För det ansvar som anges i 1 § skall det finnas en ansvarsförsäkring för ett luftfartyg som används till luftfart. Försäkringsplikten åligger den som enligt 1 § andra stycket är att anse som brukare.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver närmare bestämmelser om försäkringsplikten enligt första stycket.

Vad som sägs i första stycket gäller inte svenska staten.

11 kap. Flygräddningstjänst, bärgning och undersökning av luftfartsolyckor

Flygräddningstjänst

1 § Bestämmelser om flygräddningstjänst finns i räddningstjänstlagen (1986:1102).

Ett luftfartygs ägare eller, om fartyget inte används av ägaren, den som brukar det i ägarens ställe och de som tjänstgör på luftfartyg eller vid flygplatser eller andra anläggningar för luftfarten är skyldiga att delta i flygräddningstjänsten. Regeringen meddelar bestämmelser om ersättning av allmänna medel för deltagandet. I fråga om ersättning vid personskador gäller lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd och lagen (1977:266) om statlig ersättning vid ideell skada m. m.

Bärgning

2 § Den som bärgar ett luftfartyg som har förolyckats eller befinner sig i nöd och alla som medverkar vid bärgningen har rätt till bärgarlön. Detsamma gäller vid bärgning av gods ombord på ett sådant fartyg eller av något som hör till fartyget eller godset. I fråga om bärgarlönen tillämpas bestämmelserna i 16 kap. 3 § tredje och fjärde styckena, 5 § första stycket andra och tredje meningarna, 6 § och 10 § tredje stycket sjölagen (1994:1009). Den som i en sådan nödsituation räddar

människor från fartyget eller medverkar vid deras räddning har också rätt till en del av bärgarlönen. De särskilda kostnader som någon i övrigt har haft för bevarandet av ett luftfartyg eller av gods skall också ersättas, om kostnaderna har varit nödvändiga.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bestämmelserna i första stycket gäller också om fartyget är registrerat i ett annat land som har biträtt Genèvekonventionen. Borgenärens anspråk på panträtt skall i sådant fall anmälas hos den myndighet som för inskrivningsboken för fartyget.

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

Undersökning av luftfartsolyckor

7 § Om undersökning från säkerhetssynpunkt av luftfartsolyckor och andra händelser som berör luftfarten finns bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

12 kap. Särskilda bestämmelser

Avgångsförbud m.m.

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

2 § Innehavaren av en flygplats får hindra ett luftfartyg från att avgå om avgifter för användningen av flygplatsen och tjänsterna för luftfarten, som avser fartygets senaste ankomst, uppehåll och avgång, inte har betalats och säkerhet inte har ställts.

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

Avgifter och andra ersättningar för förrättningar

4 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter och andra ersättningar för förrättningar

och tillstånd enligt denna lag och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen samt enligt EG-förordningar på den civila luftfartens område. Beslut angående kostnad som är förfallen till betalning får verkställas enligt utsökningsbalken.

Radioanläggningar

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

Drogtester

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att den som fullgör tjänst som är av betydelse för flygsäkerheten eller luftfartsskyddet skall genomgå drogtest.

13 kap. Tillsyn, överklagande m.m.

Tillsyn

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att bestämmelserna i 1–12 kap. och de föreskrifter som meddelats med stöd av dessa bestämmelser följs.

Om regeringen föreskriver det, får myndighet som avses i första stycket anlita annan vid tillsynen.

För utövande av tillsyn enligt första stycket skall där avsedd myndighet och annan som myndigheten anlitar för tillsynen ges omedelbart tillträde till luftfartyg, flygplatser, anläggningar, lokaler och andra objekt.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att den som står under tillsyn av myndighet som avses i första stycket skall lämna de uppgifter som myndigheten behöver för att kunna utöva tillsyn.

Överklagande

2 § Luftfartsverkets beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen överklagas i frågor som rör trafiktillstånd hos regeringen.

Luftfartsverkets övriga beslut vid myndighetsutövning mot enskild enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

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

Allmänt bemyndigande

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

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

Krig eller krigsfara

4 § Är Sverige i krig eller krigsfara får regeringen, i den utsträckning rådande förhållanden påkallar det, föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i denna lag, från föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag och från andra lagar och författningar som avser luftfarten. Regeringen får därvid meddela de föreskrifter som behövs.

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

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

Definitioner av konventioner

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

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

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

med *Warszawakonventionen* den konvention om internationell luftbefordran som undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929 och som reviderades genom det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet, genom det i Guatemala City den 8 mars 1971 avslutade protokollet samt genom de i Montreal den 25 september 1975 avslutade protokollen nr 3 och nr 4, och

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

14 kap. Ansvarsbestämmelser m.m.

Ansvarsbestämmelser

1 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet manövrerar ett luftfartyg på ett så vårdslöst sätt att andras liv eller egendom utsätts för fara döms för *vårdslöshet i flygtrafik* till böter eller till fängelse i högst två år.

2 § Den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter tjänstgöringen uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms för *flygfylleri* till böter eller fängelse i högst sex månader. Detsamma gäller den som utövar tjänst som anges i 6 kap. 23 §. Villfarelse angående alkoholkoncentrationen fritar inte från ansvar.

För flygfylleri enligt första stycket döms också den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller som utövar tjänst som anges i 6 kap. 23 § efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter tjänstgöringen finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

För flygfylleri enligt första stycket döms också den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller som utövar tjänst som anges i 6 kap. 23 § och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel, att det kan antas, att han inte på ett betryggande sätt kan fullgöra sina uppgifter.

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

1. har haft en alkoholkoncentration som uppgår till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

2. annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. fullgjort sin uppgift på ett sätt som inneburit påtaglig fara för flygsäkerheten.

4 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som uppsåtligen

1. bryter mot 1 kap. 4 § första stycket eller mot förbud som har meddelats med stöd av 1 kap. 4 § fjärde stycket,

2. bryter mot 1 kap. 5 § första stycket eller mot villkor som har meddelats enligt 1 kap. 5 § andra stycket,

3. bryter mot förbud eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 6 §,

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

5. framför luftfartyg som inte är märkt enligt 2 kap. 13 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd därav,

6. bryter mot 3 kap. 1 § första stycket första meningen,

7. tillverkar luftfartyg samt tillverkar tillbehör eller reservdelar till dem, utför underhålls-, reparations- och ändringsarbeten på fartyg, tillbehör och reservdelar utan föreskrivet tillstånd,

8. bryter mot 4 kap. 1–5 §§ eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd därav,

9. bryter mot 5 kap. 2 §,

10. vid tjänstgöring ombord på luftfartyg underlåter att följa befälhavarens order,

11. bryter mot 5 kap. 8 §,

12. tjänstgör ombord på ett luftfartyg men som på grund av sjukdom, uttrötning eller av andra sådana skäl inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt,

13. landar med ett luftfartyg inom ett område där landningsförbud har meddelats med stöd av 6 kap. 2 §,

14. bryter mot 6 kap. 4 eller 7 §,

15. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 10 §,

16. bryter mot 6 kap. 18 § första stycket,

17. bryter mot 6 kap. 22 § första stycket,

18. utövar luftfart utan föreskrivet tillstånd enligt 7 kap. 2, 7, 8, 9 eller 11 §,

19. vid utövande av luftfart åsidosätter de villkor som har meddelats med stöd av 7 kap. 5 § första stycket, 7 § andra stycket, 8 § tredje stycket eller 10 § andra stycket,

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

21. använder ett luftfartyg vid luftfart utan föreskriven försäkring enligt 10 kap. 4 §.

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms även den som av oaktsamhet begår gärning som avses i första stycket 1–9 och 11–21.

5 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) bryter mot rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag genom att

- utföra lufttransport utan erforderlig operativ licens,
- inte uppfylla kravet på försäkring i artikel 7 i förordningen,
- inte inhämta ett förhandsgodkännande enligt artikel 10 i förordningen.

2) bryter mot rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen genom att

- utföra lufttransport på en flyglinje för vilken gäller allmän trafikplikt och annan meddelats trafikillstånd med ensamrätt enligt artikel 4 i förordningen,
- utövar lufttrafik i strid mot förbud som meddelats med stöd av artikel 6 i förordningen,
- utövar lufttrafik i strid mot föreskrifter eller villkor som meddelats i enlighet med artikel 8 och 9 i förordningen.

3) bryter mot rådets förordning (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpreiser och tariffer för luftfart genom att inte följa ett beslut som fattats med stöd av artikel 6 i förordningen.

6 § Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. bryter mot 3 kap. 4 §,

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

3. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 22 § andra stycket första meningen,

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

5. inte lämnar myndighet tillträde i enlighet med 13 kap. 1 § tredje stycket.

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

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

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

Förverkande

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

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

Vite

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2000. Genom lagen upphävs
a) lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart,
b) luftfartslagen (1957:297),
c) lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats,
d) lagen (1984:283) med vissa bestämmelser för Scandinavian Airlines Systems flygpassagerarterminal i Malmö.

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

3. Så länge Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse från den 12 oktober 1929 är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall beträffande sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på i stället för de nya bestämmelserna i 9 kap. gälla lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg.

4. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt det i Haag den 28 september 1955 avslutade ändringsprotokollet är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall beträffande sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på istället för de nya bestämmelserna i 9 kap. gälla 9 kap. luftfartslagen (1957:297) i dess lydelse före lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297).

5. I förhållande till en stat, som är bunden av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt tilläggsprotokoll nr 3 den 25 september 1975 men inte av konventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 samma dag, skall beträffande transport av gods i stället för de nya bestämmelserna i 9 kap. tillämpas 9 kap. luftfartslagen (1957:297) i dess lydelse före lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297).

6. I förhållande till en stat, som är bunden av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 men inte av konventionen i dess lydelse enligt tilläggsprotokoll nr 3, skall beträffande transport av passagerare och resgods 9 kap. luftfartslagen (1957:297) i dess lydelse före lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297) fortsätta att tillämpas.

7. Upphör Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse, i dess lydelse enligt 1955 års ändringsprotokoll eller dess lydelse enligt 1975 års protokoll att gälla mellan Sverige och andra stater till följd av uppsägning från svensk sida, skall regeringen ge detta till känna.

8. I stället för reglerna i 10 kap. 1–3 §§ skall äldre bestämmelse gälla i fråga om skadehändelse som inträffat före lagens ikraftträdande.

2 Förslag till luftfartsförordning

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

1 § Försvarmakten meddelar, med undantag för de ämnen som avses i 1 kap. 2 § första stycket luftfartslagen (2000:000), föreskrifter för den militära luftfarten och markorganisationen i de ämnen som avses i luftfartslagen och som inte gäller förhållandet mellan enskilda eller annars måste meddelas i lag.

2 § Om inget annat sägs gäller bestämmelserna i denna förordning inte i fråga om

1. luftfart med svenska militära luftfartyg,
2. militära flygplatser,
3. annan militär markorganisation,
4. militär utbildning, eller
5. annan verksamhet vid Försvarmakten.

3 § Luftfartsverket kan i fråga om sådan luftfart som avses i 1 kap. 3 § luftfartslagen (2000:000) meddela särskilda föreskrifter om vad som sägs i 3–5 och 8 kap. samt 12 kap. 1 § luftfartslagen och i 3 kap., 4 kap. 3 §, 5 kap. 1 § och 6 § första stycket, 8 kap. 6–10 och 12 §§ och 11 kap. 2 § denna förordning. Verket får också medge undantag från dessa bestämmelser.

Luftfart inom svenskt område

4 § Frågor om tillstånd till luftfart enligt 1 kap. 4 § andra stycket luftfartslagen (2000:000) prövas av Luftfartsverket. Tillstånd skall avse en viss tid. Verket skall återkalla ett tillstånd om det finns anledning till det.

5 § Om ett sådant luftfartyg som avses i 1 kap. 4 § tredje stycket luftfartslagen (2000:000) har fått tillstånd till luftfart inom svenskt område, gäller bestämmelserna i denna förordning bara om detta beslutades när tillståndet gavs.

6 § Luftfartsverket får föreskriva att ett luftfartyg av miljöskäl inte får användas inom svenskt område.

Restriktionsområden för luftfart

7 § Luftfartsverket får föreskriva att ett område skall vara restriktionsområde, om det behövs av hänsyn till militär verksamhet eller om allmän ordning och säkerhet kräver det. Om föreskriften rör militära förhållanden skall samråd ske med Försvarsmakten. Vid en inskränkning som avser längre tid än två veckor skall samråd ske med länsstyrelsen.

Luftfartsverket får också föreskriva att ett område skall vara restriktionsområde, om det behövs för att luftfarten inte skall orsaka skador eller olägenheter i naturmiljön, för att ta till vara friluftslivets intressen eller för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning. Samråd skall ske med länsstyrelsen.

I fråga om vissa restriktionsområden finns särskilda bestämmelser i förordningen (1979:969) om restriktioner för luftfart inom vissa områden.

8 § När Luftfartsverket föreskriver att ett område skall vara restriktionsområde, skall verket ange de inskränkningar i rätten till luftfart inom området som behövs. När det krävs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet får all luftfart inom området förbjudas för en viss tid, dock högst två veckor.

Föreskrifterna för ett sådant restriktionsområde som avses i 7 § andra stycket får inte utformas så att de hindrar den luftfart som behövs med hänsyn till ortsbefolkningens intresse. Luftfart för Lantmäteriverket får alltid ske inom området.

Om särskilda skäl föreligger får Luftfartsverket överlåta åt en annan myndighet att medge undantag från ett beslut om restriktionsområde.

Farligt område

9 § Om det på grund av något sådant förhållande som avses i 7 § första stycket föreligger fara för luftfartens säkerhet men faran inte är så stor att ett restriktionsområde behöver inrättas får Luftfartsverket i stället föreskriva att ett område skall vara farligt område. Verket får meddela ytterligare föreskrifter om luftfarten inom ett farligt område.

Luftfartyg av särskild beskaffenhet m.m.

10 § I fråga om luftfartyg som inte har någon förare ombord och fasta ballonger eller drakar får Luftfartsverket föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i 1 kap. 4 § första stycket och 2–8 kap. luftfartslagen (2000:0000) och med stöd av dessa bestämmelser meddelade föreskrifter i denna förordning. Verket får meddela ytterligare föreskrifter av betydelse för flygsäkerheten. Förvaltningsuppgift i anslutning till sådana föreskrifter får överlåtas på annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning. Om en föreskrift berör den militära verksamheten, skall verket samråda med Försvarmakten.

11 § I fråga om luftfart inom svenskt område med segelflygplan, motorsegelflygplan, ultralätta flygplan, friflygande ballonger eller luftskepp får Luftfartsverket efter samråd med Försvarmakten medge undantag från bestämmelserna i 3 och 4 kap. och 7 kap. 8 § luftfartslagen (2000:000) och med stöd av dessa bestämmelser meddelade föreskrifter i denna förordning. Verket 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 överlåtas på annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

Sådana luftfartyg som anges i första stycket får fullgöra sin landningsskyldighet enligt 8 kap. 3 § luftfartslagen på varje lämpligt område i närheten. Om en särskild landningsplats anvisas, skall fartyget landa där om det är möjligt av flygsäkerhetsskäl.

Bestämmelserna i andra stycket gäller också sjöflygplan.

12 § I fråga om hängglidare, flygskärmar, fallskärmar och andra enkla konstruktioner får Luftfartsverket föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i 1 kap. 4 § första stycket och 2–8 kap. luftfartslagen (2000:0000) och med stöd av dessa bestämmelser meddelade föreskrifter i denna förordning. Verket får meddela ytterligare föreskrifter av betydelse för flygsäkerheten. Förvaltningsuppgift i anslutning till sådana föreskrifter får överlåtas på annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning. Om en föreskrift berör den militära verksamheten, skall verket samråda med Försvarmakten.

13 § I fråga om luftfartyg som tillverkas här i landet för militärt bruk eller med det huvudsakliga syftet att erfarenheter skall vinnas av tillverkning av militära luftfartyg gäller inte 2–4 kap., 5 kap. 1–8 §§ och 10 §, 7 kap. 7 § eller 8 kap. luftfartslagen (2000:0000) och inte heller 2–4 kap., 5 kap. 1, 2, 4 §§ och 6 § första stycket, 8 kap. 6–10, 12–14 §§,

11 kap. 5 § och 12 kap. 2 § denna förordning. Försvarsmakten meddelar nödvändiga föreskrifter i dessa avseenden. Luftfartsverkets befogenheter enligt 3 kap. 4 § och 5 kap. 7 § denna förordning tillkommer i stället Försvarsmakten.

Vid beslut enligt första stycket skall Försvarsmakten samråda med Luftfartsverket när det gäller frågor som kan ha betydelse för den civila luftfartens säkerhet.

14 § I fråga om sådana föremål som är inrättade för rörelse i luften men som inte är att anse som luftfartyg såsom raketer och skjutmål gäller de föreskrifter som Luftfartsverket meddelar. Om en föreskrift berör den militära verksamheten, skall verket samråda med Försvarsmakten.

Luftfartyg registrerade hos en internationell organisation

15 § De bestämmelser i denna förordning som gäller i fråga om luftfartyg som är registrerade i ett annat land skall på motsvarande sätt tillämpas i fråga om luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation.

2 kap. Registrering, nationalitet och märkning

Luftfartygsregistret

1 § Föreskrifter om luftfartygsregistret och om brukarförteckningen finns i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m. m.

2 § Luftfartsverket får föreskriva att luftfartyg av miljöskäl inte får registreras i Sverige.

Nationalitets- och registreringsbeteckning

3 § Nationalitetsbeteckningen för ett svenskt luftfartyg är bokstäverna SE.

Registreringsbeteckningen är en grupp om tre tecken, som består av bokstäver eller siffror eller bokstäver och siffror i kombination. Beteckningen bestäms för varje luftfartyg av Luftfartsverket.

Nationalitets- och registreringsbevis

4 § Nationalitets- och registreringsbevis utfärdas i enlighet med formulär som bestäms av Luftfartsverket.

5 § Tillstånd till luftfart enligt 1 kap. 4 § utgör också ett sådant bevis om nationaliteten som avses i 2 kap. 12 § luftfartslagen (2000:000).

6 § När ett luftfartyg avregistreras eller anteckning görs enligt 9 § förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m. m. om hinder för av registrering, skall nationalitets- och registreringsbeviset lämnas tillbaka till Luftfartsverket.

Märkning av luftfartyg

7 § Luftfartyg skall märkas genom målning eller på annat likvärdigt sätt. Luftfartsverket meddelar ytterligare föreskrifter om märkningen.

3 kap. Luftvärdighet och miljövärdighet

Bemyndigande att meddela föreskrifter

1 § Luftfartsverket meddelar närmare föreskrifter om förutsättningarna för att ett luftfartyg skall anses vara luftvärdigt och miljövärdigt.

Luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis

2 § Frågor om luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis prövas av Luftfartsverket. Luftfartsverket får uppdra åt särskild sakkunnig att utfärda och förnya luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis.

Luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis skall gälla viss tid eller tills vidare. Giltighetstiden skall anges på beviset.

Om ett luftvärdighetsbevis eller miljövärdighetsbevis inte kan utfärdas, får ett interimistiskt bevis utfärdas som gäller under vissa villkor. Villkoren skall anges på beviset.

Om Luftfartsverket begär det, skall ett ogiltigt luftvärdighetsbevis eller miljövärdighetsbevis genast lämnas till verket.

Utprovning av luftfartygs flygegenskaper m.m.

3 § Frågor om medgivande enligt 3 kap. 9 § luftfartslagen (2000:000) att använda ett luftfartyg som inte uppfyller villkoren beträffande luftvärdighet och miljövärdighet prövas av Luftfartsverket. Medgivandet får förenas med villkor.

När ett luftfartyg används med ett medgivande enligt första stycket, får bara den personal som behövs för flygningen tillåtas följa med.

Tillverkning och underhåll av luftfartyg

4 § Frågan om tillstånd till sådan verksamhet som avses i 3 kap. 10 § första stycket luftfartslagen (2000:000) prövas av Luftfartsverket. Luftfartsverket fastställer de krav som skall gälla av flygsäkerhetsskäl.

Tillstånd ges för viss tid eller tills vidare. Det kan förenas med villkor. Om innehavaren åsidosätter dessa villkor i väsentlig mån eller om han inte längre uppfyller de krav som har fastställts enligt första stycket, skall tillståndet återkallas.

Om verksamheten avser en enskild persons byggande av luftfartyg för egen räkning får Luftfartsverket uppdra åt en särskild sakkunnig att utfärda de tillstånd som verket föreskriver. Detsamma gäller tillstånd för utförande av underhålls-, reparations- och ändringsarbeten på luftfartyg, tillbehör och reservdelar.

Luftfartsverket får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från tillståndskravet i 3 kap. 10 § första stycket luftfartslagen.

4 kap. Flygcertifikat m. m.

Undantag från krav på flygcertifikat och elevtillstånd

1 § Luftfartsverket kan medge att den som inte har något flygcertifikat men som kan antas i huvudsak uppfylla villkoren för ett sådant får tjänstgöra på luftfartyg under en viss tid och på vissa villkor. Sådan tjänstgöring får dock inte ske på svenska luftfartyg i internationell trafik. Medgivandet skall återkallas om det finns skäl till det.

2 § Luftfartsverket får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från kravet på elevtillstånd.

Behörighet att tjänstgöra ombord på ett luftfartyg

3 § För att tjänstgöra som navigatör eller flygmaskinist på ett luftfartyg krävs ett flygcertifikat.

Utbildning och flygprov

4 § Luftfartsverket meddelar föreskrifter om behörighetskrav för de som tjänstgör som kontrollanter vid flygprov och som instruktör vid flygträning på marken.

Bemyndigande att meddela föreskrifter

5 § Luftfartsverket föreskriver de krav i fråga om ålder som gäller för att ett elevtillstånd eller flygcertifikat skall kunna utfärdas. Detsamma gäller de krav i fråga om kunskaper, erfarenhet och skicklighet som gäller för att ett certifikat skall kunna utfärdas, samt de förutsättningar under vilka ett certifikat skall kunna utökas, förnyas, godkännas eller erkännas.

Om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten får Luftfartsverket föreskriva att det krävs en särskild behörighet för en certifikatinnehavare för att fullgöra vissa uppgifter vid luftfart.

Luftfartsverket föreskriver efter samråd med Socialstyrelsen de krav i fråga om hälsotillstånd och fysiska och psykiska förhållanden som gäller för att ett flygläkarintyg skall kunna utfärdas, godkännas eller erkännas.

Certifikatprov och certifikatkontroll

6 § Luftfartsverket får uppdra åt annan att genomföra ett certifikatprov.

7 § Den som skall genomgå ett certifikatprov eller en certifikatkontroll skall biträda med den personal som behövs och tillhandahålla materiel, drivmedel och liknande.

Certifikatregister

8 § Luftfartsverket för register över innehavare av elevtillstånd och flygcertifikat samt utländska certifikat som har godkänts (*certifikatregistret*).

I registret förs in sådana uppgifter om innehavarnas fysiska och psykiska lämplighet som innehavare av elevtillstånd och flygcertifikat som

behövs för tillämpningen av bestämmelserna härom i luftfartslagen (2000:000) och i denna förordning.

Återkallelse, varning, erinran och omhändertagande

9 § När ett flygcertifikat har återkallats skall innehavaren genast lämna certifikatet till Luftfartsverket.

10 § Ett beslut enligt 4 kap. 19 § luftfartslagen (2000:000) om erinran skall delges innehavaren av elevtillståndet eller certifikatet.

11 § Ett beslut enligt 4 kap. 21 § luftfartslagen (2000:000) om omhändertagande av ett flygcertifikat får meddelas av polismyndigheter eller åklagare, chefer för flygtrafikledningsenheter och av Luftfartsverket.

Beslutet skall delges innehavaren, som omedelbart skall överlämna certifikatet till den som har meddelat beslutet. Om någon annan än Luftfartsverket har meddelat beslutet, skall det genast anmälas till verket. Beslutet skall därefter snarast möjligt och senast inom 48 timmar sändas till verket tillsammans med certifikatet och en rapport om det inträffade. Verket prövar skyndsamt om certifikatet skall återlämnas till innehavaren. Anser verket att certifikatet inte skall återlämnas på grund av sådana omständigheter som anges i 4 kap. 21 § första stycket luftfartslagen, skall omhändertagandet omedelbart anmälas till länsrätten i Östergötlands län.

Luftfartsverket skall också anmäla till länsrätten när verket har beslutat att omhänderta ett certifikat enligt 4 kap. 21 § första stycket luftfartslagen.

Om certifikatet inte skall återlämnas på grund av sådana omständigheter som anges i 4 kap. 21 § andra stycket luftfartslagen, skall Luftfartsverket återkalla certifikatet tills vidare.

12 § Ett beslut av allmän förvaltningsdomstol i ett ärende om återkallelse eller varning skall delges part.

13 § När Luftfartsverket eller allmän förvaltningsdomstol har återkallat ett elevtillstånd eller flygcertifikat tills vidare på grund av misstanke om brott, skall underrättelse om beslutet genast lämnas till förundersökningsledaren eller åklagaren eller, om åtal har väckts, till domstolen.

Godkännande av utländska flygcertifikat

14 § Bestämmelserna i 9–13 §§ gäller också i fråga om godkännande av utländska flygcertifikat, sådana utländska certifikat som har godkänts och innehavare av sådana certifikat.

Flygläkarintyg

15 § Luftfartsverket får förordna bestämda läkare att utfärda flygläkarintyg. Luftfartsverket fastställer de krav som skall gälla beträffande sådana läkare.

Flygdagbok

16 § Luftfartsverket meddelar föreskrifter om vem som skall föra flygdagbok och hur en flygdagbok skall föras.

5 kap. Luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord

Luftfartygs befälhavare

1 § Luftfartygets ägare utser fartygets befälhavare och dennes ersättare. Om någon annan brukar luftfartyget, skall han utse befälhavare och ersättare om han enligt avtal med ägaren har rätt att göra det.

Om ingen befälhavare har utsetts, skall den främste av förarna vara befälhavare. Detsamma gäller om befälhavaren är förhindrad och ingen ersättare finns. Om det inte finns någon förare och fartyget inte är under flygning, skall den främste av de övriga som tjänstgör ombord vara befälhavare.

Luftfartsverket får meddela ytterligare bestämmelser om förutsättningarna för att någon skall få tjänstgöra som befälhavare och bestämmelser om vem som är befälhavare vid certifikatprov och vid flygningar som avser kontroll av besättning eller materiel.

Luftfartygs besättning

2 § Luftfartsverket meddelar föreskrifter om det antal besättningsmän med viss behörighet som krävs för varje typ av luftfartyg (*minimibesättning*)

I flyghandboken eller motsvarande handling skall anges det lägsta antalet besättningsmän för vilka krävs flygcertifikat.

Luftfartsverket får medge att luftfartyg används till luftfart av utbildningsskäl eller av någon annan särskild anledning även om föreskrivna krav i fråga om bemanning inte är uppfyllda. När ett luftfartyg används med ett sådant medgivande, får inga betalande passagerare följa med.

Förberedande och genomförande av flygning

3 § Luftfartsverket meddelar ytterligare föreskrifter om befälhavarens skyldigheter enligt 5 kap. 4 § första stycket luftfartslagen (2000:000).

Rapporteringskyldighet

4 § Om befälhavaren har omhändertagit någon som har begått brott ombord, skall han snarast underrätta polismyndigheten eller flygtrafikledningsenhet på de orter där luftfartyget skall landa.

Om befälhavaren av ordnings- eller säkerhetsskäl har landsatt någon, skall han snarast underrätta polismyndigheten eller flygtrafikledningsenheten på den ort där landsättningen har skett.

Om befälhavaren avser att överlämna någon som har begått ett svårare brott ombord till en behörig myndighet, skall han snarast underrätta polismyndigheten eller flygtrafikledningsenheten på den ort där överlämnandet skall ske.

När ett överlämnande har skett till en utländsk myndighet skall befälhavaren snarast underrätta Rikspolisstyrelsen.

5 § Om rapportering enligt 5 kap. 9 § första stycket luftfartslagen (2000:000) finns närmare bestämmelser i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor.

6 § Om ett luftfartyg har råkat i nöd eller om fartyget använts för att rädda liv och gällande föreskrifter om luftfarten av säkerhetsskäl inte har kunnat följas, skall befälhavaren genast underrätta en flygtrafikledningsenhet om detta. Han skall snarast lämna rapport till Luftfartsverket om det inträffade.

Luftfartsverket meddelar ytterligare föreskrifter om underrättelse och rapport som avses i första stycket.

Tjänsten ombord på ett luftfartyg

7 § Luftfartsverket meddelar efter samråd med Socialstyrelsen förbud eller liknande föreskrifter för besättningen på luftfartyg i fråga om tjänstgöring under påverkan av alkohol eller andra medel.

Luftfartsverket meddelar efter samråd med Arbetarskyddsstyrelsen föreskrifter om arbets- och vilotider vid luftfart.

6 kap. Flygplatser och den övriga markorganisationen

Flygplatser och andra start- och landningsplatser

1 § Luftfartsverket meddelar föreskrifter om vilka flygplatser som får användas vid olika slag av luftfart. Luftfartsverket får bestämma att bara vissa flygplatser får användas vid flygningar till och från Sverige.

Om en militär flygplats helt eller delvis har upplåtits för civil luftfart, meddelar Försvarsmakten bestämmelser om samordningen av den militära och den civila verksamheten. Samråd skall ske med Luftfartsverket. För den civila verksamheten på militära flygplatser gäller i övrigt bestämmelserna i denna förordning och de föreskrifter som meddelas med stöd av förordningen.

2 § Luftfartsverket meddelar föreskrifter om användande för start och landning av områden som inte har inrättats för sådana ändamål eller som tillfälligt har inrättats för sådana ändamål.

3 § Om det behövs av hänsyn till natur- eller miljövård, friluftsliv, kommunikationer, fiske eller andra näringar får Luftfartsverket efter samråd med länsstyrelsen meddela förbud för luftfartyg att landa inom ett visst område utan verkets tillstånd.

Att luftfartyg inte får landa inom vissa nationalparker framgår av föreskrifter som gäller för dessa nationalparker.

Tillstånd till att inrätta en flygplats

4 § Luftfartsverket prövar frågor om tillstånd att inrätta eller bygga om flygplatser samt fastställer villkor för tillståndet. Om ett sådant tillstånd har meddelats av regeringen, får Luftfartsverket fastställa villkor för tillståndet.

Luftfartsverket får föreskriva att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter får inrättas utan ett sådant tillstånd som avses i första stycket.

Drifttillstånd för flygplatser m.m.

5 § Luftfartsverket meddelar föreskrifter om vilka krav som skall vara uppfyllda från flygsäkerhetssynpunkt för att ett område skall få användas som flygplats. Kraven skall också avse beskaffenheten av och utrustningen på flygplatsområdet. Vidare kan krävas att markeringar och andra anordningar sätts upp utanför området. Krav kan också ställas på att det i närheten inte finns hinder, märken eller belysningar som kan medföra fara för luftfarten.

Luftfartsverket får föreskriva att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter inte behöver godkännas innan den tas i bruk.

6 § Luftfartsverket prövar frågor om godkännande från flygsäkerhetssynpunkt av flygplatser och utfärdar drifttillstånd.

7 § Luftfartsverket meddelar föreskrifter om drift av flygplatser.

8 § Innan Luftfartsverket meddelar föreskrifter enligt 5 eller 7 § skall verket samråda med Försvarmakten om det är fråga om inverkan på militära anläggningar.

Föreskrifter i fråga om flygplatsernas radioutrustning meddelas av Luftfartsverket efter samråd med Post- och telestyrelsen.

9 § Om en flygplats som inte behöver godkännas innan den tas i bruk inte uppfyller föreskrivna flygsäkerhetskrav får Luftfartsverket förbjuda att den används eller ange under vilka förutsättningar den får användas.

Flygtrafiktjänst

10 § Luftfartsverket meddelar föreskrifter om uppgifter, omfattning och utformning avseende flygledningstjänst, flygbriefingtjänst, flygvädertjänst, flygteletjänst och flygräddningstjänst samt meddelar de flygsäkerhetsföreskrifter för verksamheten som behövs. Föreskrifter skall i förekommande fall meddelas efter samråd med Försvarmakten samt, såvitt angår flygvädertjänsten, efter samråd med Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut.

Luftfartsverket får uppdra åt innehavare av flygplats eller annan att ombesörja den flygtrafiktjänst som med hänsyn till förhållandena skäligen kan åläggas honom.

Verksamhet som avser flygtrafiktjänst skall vara godkänd av Luftfartsverket för att få bedrivas.

11 § Vid flygplatser skall finnas kontrollerat luftrum. Är trafiken vid flygplatsen av mindre omfattning, får Luftfartsverket i stället meddela särskilda föreskrifter för flygningen där.

Luftfartsverket bestämmer omfattningen av de luftrum som avses i första stycket. Verket meddelar också föreskrifter om vilka anläggningar som skall finnas för att underlätta lufttrafiken där.

12 § Det skall finnas kontrollerat luftrum för flygning på sträcka i den omfattning Luftfartsverket bestämmer.

Luftfartsverket får meddela föreskrifter om flygvägar i kontrollerat luftrum.

Om det behövs för uppsikten över lufttrafiken, får Luftfartsverket beskriva att de som flyger utanför kontrollerat luftrum skall lämna uppgifter om detta i förväg och följa verkets föreskrifter om flygningen.

13 § Navigationshjälpmedel och andra anläggningar för flygtrafiktjänsten får inte tas i bruk utan Luftfartsverkets godkännande.

Luftfartsverket meddelar föreskrifter om inrättandet, underhållet och driften av anläggningarna och om tillsynen över dem.

14 § Luftfartsverket skall i frågor som avses i 11, 12 eller 13 § samråda med Försvarmakten. Om det behövs skall verket också samråda med Post- och telestyrelsen eller med andra myndigheter.

Luftfartsskyddet på flygplatser m.m.

15 § Luftfartsverket meddelar föreskrifter om luftfartsskyddet för flygplatser, flygpassagerarterminaler och anläggningar för luftfarten och inom flygföretag samt andra företag som bedriver verksamhet med anknytning till luftfarten.

Om en anläggning eller verksamhet som avses i 6 kap. 12 § luftfartslagen (2000:000) inte uppfyller luftfartsskyddets krav får Luftfartsverket förbjuda att anläggningen eller verksamheten bedrivs eller ange under vilka förutsättningar anläggningen får användas eller verksamheten bedrivs.

16 § Förordnande om särskild kontroll meddelas av Rikspolisstyrelsen efter samråd med Luftfartsverket.

Ett förordnande får avse en tid om högst ett år.

17 § Påträffas föremål som avses i 6 kap. 15 § luftfartslagen (2000:000) vid undersökning eller kroppsvisitation skall protokoll upprättas och, om det begärs, bevis utfärdas angående vad som förekommit.

Ordningsföreskrifter för flygplatser m.m.

18 § Länsstyrelsen får efter samråd med Luftfartsverket meddela de föreskrifter om ordningen vid en flygplats eller en annan anläggning för luftfarten som behövs med hänsyn till den verksamhet som bedrivs vid flygplatsen eller anläggningen.

Föreskrifter enligt första stycket skall ange det område inom vilket föreskrifterna skall gälla.

19 § Luftfartsverket får meddela föreskrifter om verksamheter och åtgärder som syftar till lättnader och förenklingar för luftfarten.

Avgifter

20 § Luftfartsverket föreskriver enligt vilka allmänna principer avgifter för användningen av flygplatser och tjänster för luftfarten får tas ut.

Viss personal inom markorganisationen

21 § Luftfartsverket meddelar föreskrifter angående godtagande i Sverige av utländska certifikat för flygledare i flygtrafikledningstjänst och för flygtekniker.

Bestämmelserna i 4 kap. 5–11 §§ gäller också i fråga om certifikat för flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker och i fråga om innehavare av sådana certifikat.

Luftfartsverket får av utbildningsskäl eller av annan särskild anledning medge undantag från kravet på innehav av ett sådant certifikat. Luftfartsverket får även beträffande organisationer som Luftfartsverket bestämmer medge undantag från kravet på certifikat.

22 § Luftfartsverket får föreskriva att den som fullgör tjänst som avses i 6 kap. 22 § andra stycket luftfartslagen (2000:000) skall ha behörighetsbevis. I fråga om sådant behörighetsbevis och om innehavare av sådana bevis gäller bestämmelserna i 4 kap. 5–11 §§. Luftfartsverket meddelar föreskrifter angående godtagande i Sverige av utländska behörighetsbevis.

23 § Bestämmelsen i 5 kap. 10 § luftfartslagen (2000:000) gäller också den som efter tillsyn överlämnar luftfartyget såsom klart för flygning.

Flyghinder m.m.

24 § 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. Detsamma gäller belysningar och andra anordningar.

Luftfartsverket lämnar på begäran förhandsbesked om en planerad anordning är sådan att den inte får inrättas. Rör frågan en radioanläggning, skall verket samråda med Post- och telestyrelsen.

Den som bryter mot bestämmelserna i första stycket kan föreläggas att vidta rättelse. Ett sådant beslut meddelas av Post- och telestyrelsen om det är fråga om en radioanläggning och av Luftfartsverket i övriga fall.

25 § Om det utgör en fara för flygsäkerheten att en byggnad uppförs eller att en mast eller liknande sätts upp, får Luftfartsverket besluta om sådan markering som inte innebär något avsevärt men för markägarna eller dem som har särskild rätt till marken.

26 § Om en markering har gjorts enligt 25 § eller på grund av andra föreskrifter och någon vill vidta åtgärder som kan innebära att markeringen ändras eller inte längre fyller sin funktion tillfredsställande, skall han anmäla det till Luftfartsverket. Anmälan skall göras senast 30 dagar innan åtgärden vidtas. Verket kan besluta om ändrad markering tills frågan avgörs slutligt. Om någon vidtar åtgärderna utan att följa bestämmelserna om anmälningsskyldighet, kan Luftfartsverket på hans bekostnad återställa förhållandena i det tidigare skicket eller förelägga honom att vidta rättelse.

7 kap. Tillstånd att bedriva luftfart

FLYGSÄKERHETSMÄSSIGA TILLSTÅND

Drifttillstånd

1 § Luftfartsverket meddelar närmare föreskrifter om drifttillstånd.

Frågor om drifttillstånd prövas av Luftfartsverket.

Luftfartsverket får medge undantag i enlighet med 7 kap. 2 § tredje stycket och 4 § femte stycket luftfartslagen (2000:000).

Bruksflygtillstånd

2 § Luftfartsverket meddelar närmare föreskrifter om bruksflyg och bruksflygtillstånd. Luftfartsverket får medge undantag från kravet på bruksflygtillstånd om luftfarten inte är av större omfattning eller i övrigt äger rum under särskilda omständigheter.

Frågor om bruksflygtillstånd prövas av Luftfartsverket. Luftfartsverket får uppdra åt annan att göra prövningen.

Utbildningstillstånd

3 § Luftfartsverket meddelar närmare föreskrifter om utbildningstillstånd. Luftfartsverket får föreskriva undantag från kravet på utbildningstillstånd när det är fråga om utbildning för privat flygning.

Frågor om utbildningstillstånd prövas av Luftfartsverket.

Om en flygutbildning som har undantagits från tillståndskravet inte uppfyller föreskrivna flygsäkerhetskrav får Luftfartsverket förbjuda att utbildningen bedrivs.

TRAFIKTILLSTÅND

Trafiktillstånd

4 § Luftfartsverket prövar frågor om trafiktillstånd för luftfart i regelbunden trafik för utländska lufttrafikföretag när det gäller

1. överflygning av svenskt område,
2. trafik för vilken regeringen genom avtal med annat land eller internationell organisation överenskommit om trafikerättigheter inom svenskt område,
3. trafik för vilken regeringen tidigare lämnat tillstånd.

5 § Luftfartsverket meddelar i den utsträckning som erfordras föreskrifter om luftfart i regelbunden trafik, föreskriver närmare villkor och prövar frågor härom.

6 § Luftfartsverket prövar frågor om trafiktillstånd för annan luftfart än luftfart i regelbunden trafik samt meddelar föreskrifter och villkor härom. Luftfartsverket får beträffande sådan luftfart föreskriva att den får utföras utan tillstånd om det är lämpligt med hänsyn till luftfartens art eller omfattning.

7 § Ett luftfartyg som är registrerat i ett annat land som har biträtt Chicagokonventionen och som används för annan luftfart än luftfart i regelbunden trafik får flyga och landa inom svenskt område utan trafiktillstånd. Passagerare eller gods får dock inte tas ombord eller sättas i land inom Sverige utan Luftfartsverkets medgivande.

Första stycket gäller inte i fråga om luftfart för vilken det krävs bruksflygtillstånd.

8 § Luftfartsverket får återkalla eller inskränka trafiktillstånd samt helt eller delvis begränsa utövandet av trafikrättigheter om tillståndshavaren eller utövaren av trafikrättigheten inte iakttar de för verksamheten gällande föreskrifterna eller villkoren eller det i övrigt föreligger särskilda skäl härför.

Har regeringen beslutat om trafiktillstånd får Luftfartsverket endast besluta om interimistisk återkallelse eller återkallelse för viss tid. Fråga om slutlig återkallelse av sådant trafiktillstånd skall snarast underställas regeringen.

Inhyrning och uthyrning av luftfartyg

9 § Luftfartsverket får, om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten eller annars till luftfarten inom svenskt område, föreskriva att det krävs tillstånd för att hyra in eller hyra ut ett luftfartyg.

8 kap. Vissa bestämmelser om lufttrafiken

Trafikregler m. m.

1 § Trafikregler för luftfart inom svenskt område meddelas av Luftfartsverket efter samråd med Försvarmakten. Trafikreglerna skall i huvudsak överensstämma med de trafikregler som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationens råd den 27 november 1951 med däri senare gjorda ändringar (de internationella trafikreglerna).

2 § Vid luftfart med ett svenskt luftfartyg inom ett annat lands territorium skall de internationella trafikreglerna följas, om de inte strider mot de av det landet utfärdade bestämmelserna.

Sker luftfart med ett svenskt luftfartyg inom ett område, som inte tillhör något land skall de internationella trafikreglerna gälla utan jämkningar.

3 § Från ett luftfartyg får inte kastas eller släppas ut föremål om det kan medföra skador, sjukdomar eller olägenheter för människors hälsa. Luftfartsverket får meddela ytterligare föreskrifter om detta.

Luftfartsverket får också meddela föreskrifter om vad som skall iaktas för att skador genom buller och liknande störningar från luftfartyg skall undvikas eller begränsas.

När det behövs skall Luftfartsverket samråda med Socialstyrelsen.

Föreskrifter om förbud mot spridning av bekämpningsmedel från luftfartyg finns i 14 kap. 18 § andra stycket miljöbalken.

4 § Luftfartsverket får föreskriva att luftfartyg vid flygning inom svenskt område skall följa vissa flygvägar eller framföras inom vissa områden.

5 § Luftfartsverket får meddela föreskrifter om var luftfartyg får passera Sveriges gräns och vilka flygvägar som skall följas inom landet till och från gränsen. Verket får föreskriva villkor för flygningar över gränsen. Föreskrifterna skall meddelas efter samråd med Generaltullstyrelsen.

Skyldighet att landa

6 § En sådan uppmaning att landa som avses i 8 kap. 3 § luftfartslagen (2000:000) får lämnas av Luftfartsverket. Om en landning är nödvändig av flygsäkerhetskäl eller om verket har särskilt föreskrivit det, får anmodan också lämnas av ett flygtrafikledningsenhet.

7 § Luftfartsverket eller en flygtrafikledningsenhet skall, om inte hänsynen till luftfartsskyddet eller flygsäkerheten talar emot det, hindra ett luftfartyg att avgå eller uppmana det att landa

1. på begäran av förundersökningsledaren i ett brottmål, om det behövs för efterspanandet av en person som är häktad eller anhållen eller på sannolika skäl misstänkt för ett brott för vilket det är föreskrivet fängelse i ett år eller mer, eller annars för utredningen av ett sådant brott,

2. på begäran av en polismyndighet, om det är absolut nödvändigt för efterspanandet av en person som är häktad eller anhållen eller som har avvikit från en kriminalvårdsanstalt eller en annan anstalt där han har varit intagen på grund av en myndighets beslut, eller

3. på begäran av en tulltjänsteman, om det är absolut nödvändigt för att en riktig tullkontroll skall kunna göras.

Första stycket tillämpas inte om brottet har begåtts på ett utländskt luftfartyg och ett ingripande inte får ske på grund av föreskrifter i en internationell överenskommelse som Sverige har biträtt.

8 § Om ett luftfartyg inte landar trots en uppmaning enligt 6 eller 7 §, får den som har lämnat uppmaningen begära hjälp av Försvarmakten för att få fartyget att landa. Detsamma gäller om fartyget inte kan nå med en uppmaning. Frågan om hjälpen skall ges prövas av Försvarmakten med hänsyn till tillgången på lämpliga luftfartyg, flygsäkerheten och andra sådana omständigheter.

Om ett luftfartyg utan tillstånd befinner sig inom ett sådant restriktionsområde som avses i 1 kap. 7 § tredje stycket och det kan antas att man på fartyget känner till detta, får Försvarmakten förmå fartyget att lämna området eller att landa. Ett luftfartyg som kan antas ha passagerare ombord, skall inte förmås att landa om det inte finns synnerliga skäl till det.

9 § Anmälan enligt 8 kap. 3 § andra stycket luftfartslagen (2000:000) om att ett luftfartyg har kommit in i ett område där luftfart är förbjuden eller inskränkt skall göras till en flygtrafikledningsenhet eller till Luftfartsverket. En anmälan som görs sedan fartyget har landat får göras hos polismyndigheten.

Luftfartsverket får efter samråd med Försvarmakten fastställa signaler som visar att ett luftfartyg befinner sig i ett sådant restriktionsområde som avses i 1 kap. 7 § tredje stycket.

10 § När ett luftfartyg under flygning till eller från svenskt område har landat enligt 6–9 §§, skall befälhavaren omedelbart anmäla detta till närmaste tullmyndighet.

Inskränkningar i rätten att transportera gods

11 § Luftfartsverket får av hänsyn till flygsäkerheten eller luftfartsskyddet förbjuda transport med luftfartyg av visst gods eller föreskriva villkor för sådan transport.

Luftfartygshandlingar m. m.

12 § På ett luftfartyg skall under färd medföras

1. nationalitets- och registreringsbeviset eller ett tillstånd till luftfart enligt 1 kap. 4 §, och

2. luftvärdighetsbeviset, miljövårdighetsbeviset, flyghandboken och fartygets resedagbok eller motsvarande handlingar.

Luftfartsverket får medge undantag från dessa bestämmelser i fråga om luftfartyg i inrikes luftfart. Verket får också föreskriva att luftfartyg

skall ha ytterligare luftfartygshandlingar och att dessa skall medföras ombord.

Luftfartsverket meddelar närmare föreskrifter om hur luftfartygshandlingarna skall upprättas, föras och förvaras.

13 § Varje besättningsman på ett luftfartyg skall medföra flygcertifikat, eller motsvarande handling som har utfärdats för denne.

Luftfartsverket får föreskriva att besättningsmän skall medföra även andra handlingar.

10 kap. Ansvaret för skador genom luftfart

1 § En ansvarsförsäkring som avser ansvaret för skador som genom luftfart tillfogas personer som inte befinner sig ombord eller egendom som inte transporteras med luftfartyget och som avser ett luftfartyg som är registrerat i Sverige eller som antecknats i bihanget till det svenska luftfartygsregistret skall tecknas hos försäkringsgivare som har tillstånd att driva försäkringsrörelse i Sverige eller i ett annat EES-land. Finansinspektionen får medge att försäkringen tecknas hos en annan försäkringsgivare. Försäkringsvillkoren får inte möjliggöra att försäkringen avbryts innan försäkringsperioden löper ut eller avbrottet anmäls till Luftfartsverket.

Luftfartsverket meddelar närmare föreskrifter om ansvarsbelopp och övriga villkor för en ansvarsförsäkring enligt första stycket.

2 § Luftfartsverket meddelar föreskrifter angående villkoren för ansvarsförsäkringar avseende ansvaret för skador som genom luftfart tillfogas personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget och som avser ett luftfartyg som är registrerade i ett annat land än Sverige eller som är oregistrerade.

11 kap. Flygräddningstjänst och undersökning av luftfartsolyckor

Flygräddningstjänst

1 § Bestämmelser om flygräddningstjänst inom svenskt område finns i räddningstjänstlagen (1986:1102) och räddningstjänstförordningen (1986:1107).

Utanför svenskt område skall Luftfartsverket eller den som verket utser leda flygräddningstjänsten över de delar av havet, där flygräddningstjänsten ankommer på svenska myndigheter.

Flygräddningstjänsten skall inte begränsas med hänsyn till luftfartygets nationalitet eller nationaliteten hos de ombordvarande.

2 § En befälhavare som upptäcker att ett annat luftfartyg är i nöd skall, om det inte uppenbarligen saknar betydelse,

1. hålla det nödställda luftfartyget i sikte så länge som det behövs,
2. försöka bestämma sin position,
3. underrätta flygräddnings- eller flygtrafikledningsenhet enligt föreskrifter som meddelas av Luftfartsverket, och
4. följa de anvisningar som han får från dessa enheter.

Bestämmelserna i första stycket gäller dock bara om åtgärderna inte medför någon fara för det egna luftfartyget, besättningen eller passagerarna.

Om befälhavaren inte får kontakt med något flygräddnings- eller flygtrafikledningsenhet, skall han försöka få kontakt med andra luftfartyg eller sjögående fartyg. Han skall samordna den räddningsverksamhet som kan komma till stånd tills han får kontakt med flygräddnings- eller flygtrafikledningsenheten eller tills något annat luftfartyg eller sjögående fartyg åtar sig samordningen.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller också när befälhavaren upptäcker att ett sjögående fartyg är i nöd, att någon i annat fall befinner sig i sjönöd eller att någons liv i övrigt måste anses vara i fara.

3 § En befälhavare som inte deltar i flygräddningstjänst men som på radio uppfattar nödanrop eller meddelanden om nödläge skall, om det inte uppenbarligen saknar betydelse,

1. utmärka den uppgivna platsen för nödläget på en karta,
2. pejla sändningen om detta är möjligt,
3. underrätta flygräddnings- eller flygtrafikledningsenhet, och
4. efter eget bedömande bege sig mot platsen för nödläget tills han får anvisningar från dessa enheter.

4 § Den som tjänstgör vid en flygplats eller annan anläggning för luftfarten är skyldig att tjänstgöra även på tjänstefri tid när detta behövs för flygräddningstjänsten.

5 § Den som äger ett luftfartyg som används vid luftfart eller, om fartyget inte används av ägaren, den som brukar det i hans ställe skall kunna ge omedelbara upplysningar om den nöd- och räddningsutrustning som finns på fartyget. Brukaren skall också se till att alla de anvisningar

finns tillgängliga ombord som behövs för att luftfartyget skall kunna delta i flygräddningstjänst i det område där fartyget färdas.

6 § Föreskrifterna i 48 § räddningstjänstlagen (1986:1102) om ersättning av staten för medverkan i räddningstjänst skall gälla ifråga om sådan flygräddningstjänst utanför svenskt område som leds av Luftfartsverket eller den som verket utser.

7 § Luftfartsverket meddelar efter samråd med andra berörda myndigheter närmare föreskrifter om flygräddningstjänsten.

Undersökning av luftfartsolyckor

8 § Om undersökning från säkerhetssynpunkt av luftfartsolyckor och andra händelser som berör luftfarten finns närmare bestämmelser i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor.

12 kap. Särskilda bestämmelser

Avgångsförbud m.m.

1 § Om ett luftfartyg som är registrerat i någon annan stat vilken har biträtt Chicagokonventionen får någon skada som kan antas påverka fartygets luftvärdighet gälla följande. Rätten enligt 12 kap. 1 § luftfartslagen (2000:000) att besluta att luftfärd inte får äga rum och att hindra fartyget från att avgå får utövas bara om en behörig myndighet i den stat, som har tillsyn över fartygets luftvärdighet, underrättas om skadan och den vidtagna åtgärden. Anser myndigheten att fartyget fortfarande är luftvärdigt, skall det tillåtas avgå. Om myndigheten finner att det inte är luftvärdigt men ändå medger att det flygs till en plats där det kan repareras, skall fartyget också tillåtas avgå. För detta krävs dock att de villkor som myndigheten föreskriver för flygningen är uppfyllda och att inga betalande passagerare följer med.

Avgifter och andra ersättningar för förrättningar

2 § Luftfartsverket meddelar föreskrifter om avgifter och ersättningar för kostnader för

1. registrering och jämförliga åtgärder i fråga om luftfartyg,
2. övervakning av luftvärdigheten och miljövärdigheten hos luftfartyg och annan flygmateriel,

3. utfärdande och jämförliga åtgärder i fråga om elevtillstånd, certifikat, flygläkarintyg, behörighetsbevis, behörigheter och godkännande av utländska certifikat samt för certifikatprov och annan kontroll än certifikatkontroll,

4. tillstånd, auktorisering och tillsyn enligt luftfartslagen (2000:000) och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen samt enligt EG-förordningar på den civila luftfartens område.

Om en förrättning inte har kunnat fullföljas och detta inte beror på Luftfartsverket eller förrättningsmannen, skall avgiften och verkets kostnader ändå betalas.

Luftfartsverket får föreskriva att betalning skall ske i förskott.

Drogtester

3 § Luftfartsverket får föreskriva att den som fullgör tjänst som är av betydelse för flygsäkerheten eller luftfartsskyddet skall genomgå drogtest.

Luftfartsverket meddelar föreskrifter om förfarandet vid drogtester.

13 kap. Tillsyn m.m.

Tillsyn

1 § Tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna i 1–12 kap. luftfartslagen (2000:000) och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen utövas, om inte annat har föreskrivits, av Luftfartsverket. Tillsynen över verksamhet som omfattas av 1 kap. 2 § luftfartslagen utövas av Försvarmakten och tillsynen över den särskilda kontrollen utövas av Rikspolisstyrelsen.

Luftfartsverket får uppdra åt särskild sakkunnig att sköta tillsyn som avser luftvärdighet. Vid annan tillsyn än som avses i första stycket får verket anlita annan för att biträda med tillsynen.

Myndighet som anges i första stycket får föreskriva att den som står under tillsyn av myndigheten skall lämna de uppgifter som myndigheten behöver för att kunna utöva tillsyn.

2 § När den som har ett svenskt drifttillstånd hyr in ett utländskt luftfartyg eller hyr ut ett svenskt luftfartyg till en utländsk brukare får Luftfartsverket ingå överenskommelse med annan stat angående övertagande av tillsyn.

Bemyndiganden

3 § Luftfartsverket får i de avseenden som behandlas i luftfartslagen (2000:000) meddela ytterligare föreskrifter som gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik.

Luftfartsverket får uppdra åt 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 (2000:000) får förvaltningsuppgift som Luftfartsverket överlämnar åt annan innefatta myndighetsutövning.

Allmänna bestämmelser

4 § Den som meddelar föreskrifter enligt denna förordning skall iaktta de normer som Internationella civila luftfartsorganisationen fastställer och andra internationella förpliktelser som Sverige har åtagit sig.

5 § När Luftfartsverket kungör föreskrifter för flygtrafikledningstjänst för civil luftfart, skall det framgå av kungörandet i vilka avseenden dessa skiljer sig från motsvarande internationella bestämmelser.

Beslut enligt denna förordning som inte rör författningar kungörs av Luftfartsverket i den omfattning och på det sätt som verket finner lämpligt.

14 kap. Ansvarsbestämmelser m.m.

Ansvarsbestämmelser

1 § Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. bryter mot föreskrifter som meddelats med stöd av 1 kap. 10 §,
2. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 7 §,
3. bryter mot 3 kap. 2 § tredje stycket,
4. bryter mot 3 kap. 4 § andra stycket,
5. utövar tjänst som befälhavare utan att vara behörig,
6. bryter mot 5 kap. 4 § eller 6 § första stycket,
7. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 5 kap. 7 §,
8. bryter mot Luftfartsverkets föreskrifter eller villkor i fråga om inrättande, underhåll och drift av flygplatser,
9. bryter mot föreskrifter som meddelats med stöd av 6 kap. 1 § första stycket eller 2 § eller mot förbud enligt 6 kap. 3 § första stycket,

10. bryter mot förbud eller villkor som har meddelats med stöd av 6 kap. 9 §,
11. försummar sina skyldigheter enligt 6 kap. 10 § andra stycket,
12. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 18 §,
13. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 1 § första stycket, 2 § första stycket eller 3 § första stycket,
14. bryter mot föreskrifter som meddelats med stöd av 8 kap. 1 §,
15. bryter mot 8 kap. 3 § första stycket eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd därav eller av 8 kap. 3 § andra stycket eller 5 §,
16. bryter mot 8 kap. 10 §,
17. bryter mot föreskrifter eller villkor som har meddelats med stöd av 8 kap. 11 §,
18. är ägare eller brukare av luftfartyg och underlåter att se till att det för fartyget finns de i 8 kap. 12 § första och andra styckena angivna luftfartygshandlingarna eller bryter mot Luftfartsverkets föreskrifter om hur handlingarna skall upprättas, föras eller förvaras,
19. är befälhavare och underlåter att se till att de i 8 kap. 12 § första och andra styckena angivna luftfartygshandlingarna finns ombord och att de upprättas, förs eller förvaras i enlighet med Luftfartsverkets föreskrifter,
20. bryter mot 8 kap. 13 § eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd därav,
21. bryter mot 8 kap. 14 §,
22. bryter mot 11 kap. 2–5 §§.

2 § För gärning som är belagd med straff enligt brottsbalken eller enligt luftfartslagen (2000:000) skall inte dömas till ansvar enligt denna förordning.

Underrättelser till Luftfartsverket

3 § Om en innehavare av flygcertifikat har

1. dömts för
 - a) brott vid tjänstgöring ombord på luftfartyg eller inom markorganisationen,
 - b) olovligt tillgrepp av luftfartyg eller motordrivet fordon,
 - c) brott mot lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägstrafiklagen (1985:192),
2. dömts till annan påföljd än böter för brott mot

- a) 3 kap. brottsbalken,
- b) 4 kap. brottsbalken,
- c) 6 kap. 1, 2 eller 3 § brottsbalken eller 6 kap. 1 och 12 §§ brottsbalken,
- d) 8 kap. 5 eller 6 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer jämte 8 kap. 12 § brottsbalken,
- e) 13 kap. brottsbalken,
- f) 17 kap. 1, 2, 4 eller 5 § brottsbalken, sänder domstolen genast en kopia av domen och uppgift om certifikatet till Luftfartsverket.

När en domstol meddelar dom eller beslut i ett mål där underrättelse-skyldighet har förelegat enligt första stycket, underrättar domstolen Luftfartsverket.

Om en innehavare av flygcertifikat har åtalats för något brott som anges i första stycket och certifikatet har omhändertagits eller återkallats tills vidare, underrättar domstolen omedelbart Luftfartsverket om åklagaren lägger ned åtalet eller domstolen frikänner den tilltalade.

Läggs förundersökningen ned eller beslutar åklagaren att inte väcka åtal när ett certifikat har omhändertagits eller försatts ur kraft, sänds underrättelse om detta till Luftfartsverket av den myndighet som meddelar beslutet.

4 § Bestämmelserna i 3 § gäller också i fråga om innehavare av elevtillstånd och av sådana certifikat som anges i 6 kap. 22 § första stycket luftfartslagen (2000:000).

Bestämmelserna i 3 § gäller också i fråga om den som innehar ett utländskt certifikat som har godkänts här i landet. Luftfartsverket bestämmer om den utländska myndighet som har utfärdat certifikatet skall underrättas om det inträffade.

5 § Om en polismyndighet finner anledning anta att den som innehar elevtillstånd, certifikat, behörighetsbevis, godkänt utländskt certifikat eller behörighetsbevis inte uppfyller kraven för innehavet, skall myndigheten anmäla detta till Luftfartsverket.

Om en läkare eller psykolog vid en undersökning av någon som avses i första stycket finner att denne är uppenbart olämplig att inneha elevtillståndet, certifikatet, behörighetsbeviset eller godkännandet skall läkaren eller psykologen anmäla det till Luftfartsverket.

Underrättelser till Regeringskansliet

6 § Om en utlänning är misstänkt för att ha begått ett svårare brott ombord på ett luftfartyg och har överlämnats till en svensk polismyndighet,

skall myndigheten omedelbart underrätta Utrikesdepartementet inom Regeringskansliet om detta och om utredningens resultat. Åklagaren skall underrätta departementet om sitt beslut i åtalsfrågan.

Detsamma gäller när en svensk medborgare är misstänkt för att ha begått ett sådant brott ombord på ett utländskt luftfartyg.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2000. Genom förordningen upphävs

1. förordningen (1961:567) angående trafikregler för luftfarten,
2. kungörelsen (1961:567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg,
3. förordningen (1984:308) om ersättning för tull- och passkontroll m.m. vid Scandinavian Airlines Systems flygpassagerarterminal i Malmö,
4. luftfartsförordningen (1986:171).

3 Förslag till lag om ändring i brottsbalken

Härigenom föreskrivs beträffande brottsbalken

dels att 2 kap. 3 och 5 §§ och 13 kap. 5 a och 5 b §§ skall ha följande lydelse,

dels att det skall införas två nya paragrafer, 13 kap. 5 c och 5 d §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

3 §¹

För brott som begåtts utom riket dömes även i annat fall än som avses i 2 § efter svensk lag och vid svensk domstol,

1. om brottet förövats *å* svenskt fartyg eller luftfartyg, så *ock eljest om det begåtts* i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen *å* sådant fartyg,

1. om brottet förövats *på ett* svenskt fartyg eller luftfartyg *eller ett annat luftfartyg som används av någon som har ett svenskt drifttillstånd eller i* tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen *på ett* sådant fartyg,

2. om brottet begåtts av någon som tillhör försvarsmakten på ett område där en avdelning av försvarsmakten befann sig eller om det begåtts av någon annan på ett sådant område och avdelningen befann sig där för annat ändamål än övning,

3. om brottet begåtts vid tjänstgöring utom riket av någon som är anställd i utlandsstyrkan inom försvarsmakten,

4. om brottet förövats mot Sverige, svensk kommun eller annan menighet eller svensk allmän inrättning,

5. om brottet begåtts inom område som ej tillhör någon stat och förövats mot svensk medborgare, svensk sammanslutning eller enskild inrättning eller mot utlänning med hemvist i Sverige,

6. om brottet är kapning, sjö- eller luftfartssabotage, flygplatssabotage, försök till sådana brott, folkrättsbrott, olovlig befattningsmed kemiska vapen, olovlig befattningsmed minor eller osann eller ovarsam utsaga inför en internationell domstol, eller

7. om det lindrigaste straff som i svensk lag är stadgat för brottet är fängelse i fyra år eller däröver.

¹ Senaste lydelse 1998:1703.

5 §¹

Åtal för brott, som inom riket begåtts *å* utländskt *fartyg eller* luftfartyg av utlänning som var befälhavare eller tillhörde besättningen *å* fartyget eller *eljest medföljde detsamma* mot sådan utlänning eller mot utländskt intresse, *må ej* väckas utan att förordnande därom meddelas av regeringen eller den regeringen bemyndigat därtill.

Åtal för brott, som förövats utom riket, får väckas endast efter förordnande enligt första stycket. Åtal får dock väckas utan ett sådant förordnande, om brottet är osann eller ovarsam utsaga inför en internationell domstol eller om brottet begåtts

1. *å* svenskt fartyg eller luftfartyg eller i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen *å* sådant fartyg,

1. *på* ett svenskt fartyg eller luftfartyg *eller ett luftfartyg som brukas av någon som har ett svenskt drifttillstånd* eller i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen *på* ett sådant fartyg,

2. av någon som tillhör försvarsmakten på ett område där en avdelning av försvarsmakten befann sig,

3. vid tjänstgöring utom riket av någon som är anställd i utlandsstyrkan inom försvarsmakten,

4. i Danmark, Finland, Island eller Norge eller på fartyg eller luftfartyg i reguljär trafik mellan orter belägna i Sverige eller någon av nämnda stater, eller

5. av svensk, dansk, finsk, isländsk eller norsk medborgare mot svenskt intresse.

¹ Senaste lydelse 1993:350.

13 kap.

5 a §¹

Den som genom olaga tvång bemäktigar sig eller ingriper i manövreringen av ett luftfartyg eller ett fartyg, som används i civil yrkesmässig sjöfart för befordran av gods eller passagerare, bogsering, bärgning, fiske eller annan fångst, döms för *kapning* till fängelse i högst fyra år. Detsamma gäller den som genom olaga tvång bemäktigar sig en plattform i havet som är avsedd för verksamhet för utforskning eller utvinning av naturtillgångar eller för något annat ekonomiskt ändamål.

Den som i annat fall

1. förstör eller allvarligt skadar ett sådant fartyg eller en sådan plattform som anges i första stycket eller ett luftfartyg i trafik, eller

2. vidtar en åtgärd som är ägnad att framkalla fara för säkerheten för ett sådant fartyg eller en sådan plattform som anges i första stycket eller för ett luftfartygs säkerhet under flygning

döms för *sjö- eller luftfartssabotage* till fängelse i högst fyra år.

Är brott som i första eller andra stycket sägs att anse som grovt, dömes till fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid. Vid bedömande huruvida brottet är grovt skall särskilt beaktas, om därigenom framkallats fara för flera människoliv eller om gärningen eljest varit av särskilt farlig art.

5 b

Är brott som i 5 a § andra stycket 2 sägs och som avser ett luftfartyg mindre allvarligt döms för hot mot luftfartygs säkerhet till böter eller fängelse i högst sex månader.

5 c §

Är brott som i 5 a § sägs att anse som grovt, döms till fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid. Vid bedömande av om brottet är

¹ Senaste lydelse 1990:416.

grovt skall särskilt beaktas, om därigenom framkallats fara för flera människoliv eller om gärningen annars varit av särskilt farlig art.

5 b §¹

Den som

1. använder allvarligt våld eller hot om sådant våld mot någon som befinner sig på en flygplats som är öppen för internationell trafik,

2. förstör eller allvarligt skadar en anordning, som hör till en sådan flygplats eller som används för flygplatsens trafik, eller ett luftfartyg, som inte är i trafik men är uppställt på flygplatsen, eller

3. med användande av våld eller hot om våld omintetgör verksamhet som bedrivs på en sådan flygplats,

döms, om gärningen är ägnad att framkalla fara för flygplatsens funktion eller för säkerheten vid denna, för *flygplatssabotage* till fängelse i högst fyra år.

Är brottet att anse som grovt, döms till fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas, om därigenom framkallats fara för flera människoliv eller om gärningen annars varit av särskilt farlig art.

5 d §

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2000.

¹ Senaste lydelse 1990:416.

4 Förslag till lag om ändring i miljöbalken

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 2 och 7 §§ miljöbalken skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bestämmelserna i 3 och 4 kap. skall tillämpas endast vid prövning av frågor enligt 7 kap., tillståndsprövning av sådan verksamhet som är tillståndspliktig enligt 9, 11 och 12 kap. och vid regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. samt enligt vad som är föreskrivet i luftfartslagen (1957:297), lagen (1966:314) om kontinentalsockeln, väglagen (1971:948), lagen (1978:160) om vissa rörledningar, lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn, lagen (1985:620) om vissa torvfyndigheter, plan- och bygglagen (1987:10), minerallagen (1991:45), lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon, lagen (1995:1649) om byggande av järnväg och ellagen (1997:857).

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §

Bestämmelserna i 3 och 4 kap. skall tillämpas endast vid prövning av frågor enligt 7 kap., tillståndsprövning av sådan verksamhet som är tillståndspliktig enligt 9, 11 och 12 kap. och vid regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. samt enligt vad som är föreskrivet i luftfartslagen (2000:000), lagen (1966:314) om kontinentalsockeln, väglagen (1971:948), lagen (1978:160) om vissa rörledningar, lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn, lagen (1985:620) om vissa torvfyndigheter, plan- och bygglagen (1987:10), minerallagen (1991:45), lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon, lagen (1995:1649) om byggande av järnväg och ellagen (1997:857).

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. 2 a § och 3 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297).

I fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart och luftfartygs miljövårdighet gäller 1 kap. 5 § och 3 kap. 1 § luftfartslagen (2000:000).

I fråga om framdragande och begagnande av rörledning gäller i vissa fall 23 § lagen (1978:160) om vissa rörledningar.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2000.

5 Förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.

Häri genom föreskrivs att 1 § lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:1009) skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma skall gälla om sådana drycker eller berusningsmedel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om berusningsmedlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Spritdrycker, vin eller starköl, som påträffas hos den som förtär eller förvarar sådana drycker i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift skall, oavsett vem dryckerna tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma skall gälla alkoholdrycker som påträffas hos den som förtär sådana drycker i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 25 a § järnvägssäkerhetslagen.

Vad som har sagts i tredje stycket gäller också i fråga om sådana drycker som avses där och som påträffas hos någon som vid tillfället var i sällskap med den som bröt mot bestämmelsen, om det är sannolikt att dryckerna var avsedda även för den senare.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2000.

¹ Senaste lydelse 1994:1428.

Föreslagen lydelse

1 §¹

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), 14 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2000:000) eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:1009) skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

6 Förslag till lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45)

Härigenom föreskrivs att 15 § atomansvarighetslagen (1968:45) att skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av luftfartslagen (1957:297) eller räddningstjänstlagen (1986:1102) eller internationellt fördrag eller lagstiftning i främmande stat inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningssinnehavare som svarar för skadan enligt denna lag. Avser ersättningen skada som omfattas av ett med stöd av 3 § tredje stycket meddelat förordnande, äger den ersättningsskyldige återkräva ersättningen av den anläggningssinnehavare som skulle ha svarat för skadan, om förordnandet ej meddelats.

Har någon som har sitt huvudkontor i Sverige eller i annan konventionsstat eller någon som är anställd hos sådan person nödgats utge ersättning för atomskada, för vilken den skadelidande på grund av bestämmelserna i 3 § icke är berättigad till ersättning enligt denna lag, äger han återkräva skadeståndet av den anläggningssinnehavare som med bortseende från nämnda bestämmelser skulle ha svarat för skadan. Därvid äger första stycket första punkten motsvarande tillämpning. Har skadan uppkommit under transport av atomsubstans till mottagare i annan stat än konventionsstat, gäller dock den avsändande anläggningssinnehavarens ansvarighet ej längre än till dess substansen lossats från det transportmedel varmed det anlände till den staten. Har skadan uppkommit under

Föreslagen lydelse

15 §¹

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av luftfartslagen (2000:000) eller räddningstjänstlagen (1986:1102) eller internationellt fördrag eller lagstiftning i främmande stat inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningssinnehavare som svarar för skadan enligt denna lag. Avser ersättningen skada som omfattas av ett med stöd av 3 § tredje stycket meddelat förordnande, äger den ersättningsskyldige återkräva ersättningen av den anläggningssinnehavare som skulle ha svarat för skadan, om förordnandet ej meddelats.

¹ Senaste lydelse 1991:1585.

transport av atoms substans från avsändare i sådan stat, inträder den mottagande anläggningsinnehavarens ansvarighet icke förrän substansen lastats på det transportmedel varmed det sändes från den främmande staten.

Återkravs rätt enligt första eller andra stycket tillkommer icke den som själv svarar för skadan enligt 20 §.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2000.

7 Förslag till lag om ändring i lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning

Härigenom föreskrivs att lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Skydd som avses i 17 kap. 5 § brottsbalken skall tillkomma

1. befattningshavare som handhar säkerhets- eller ordningstjänst vid kanal- eller slussverk eller järnvägsanläggning eller *allmän flygplats eller godkänd enskild flygplats*;

2. den som för försvaret fullgör bevaknings- eller ordningsuppgift och därvid bär uniform eller märke som tydligt utvisar denna uppgift.

3. trafiktjänsteman för vilken bestämmelserna i 4 kap. ordningslagen (1993:1617) gäller enligt vad som sägs i 2 § nämnda kapitel.

1. befattningshavare som handhar säkerhets- eller ordningstjänst vid kanal- eller slussverk eller järnvägsanläggning eller flygplats;

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2000.

¹ Senaste lydelse 1993:1623.

8 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

Härigenom föreskrivs att 1 och 2 §§ lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) eller annat brott, varå fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov tas av polisman. Provtagning skall ske på ett sätt som inte utsätter den på vilket provet tas för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, skall provet tas i täckt fordon eller inomhus i avskilt rum.

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på förare av motordrivet fordon *samt* på förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. Prov enligt denna paragraf får dock inte tas på förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Föreslagen lydelse

1 §¹

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), *14 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2000:000)* eller annat brott, varå fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet

2 §²

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på förare av motordrivet fordon *och* på förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg *samt den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller som utövar tjänst som avses i 6 kap. 23 § luftfartslagen (2000:000)*. Prov enligt denna

¹ Senaste lydelse 1993:1465.

² Senaste lydelse 1993:1465.

Bestämmelserna i 1 § andra stycket skall tillämpas vid provtagning enligt denna paragraf. Dessutom skall iakttas att prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där *föraren* kontrolleras eller ett polisingripande mot *föraren* sker. För proven får endast användas instrument som kan brukas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger visst gränsvärde.

Om den undersökte begär det skall protokoll föras vid provtagningen och bevis om utförd åtgärd utfärdas.

paragraf får dock inte tas på förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Bestämmelserna i 1 § andra stycket skall tillämpas vid provtagning enligt denna paragraf. Dessutom skall iakttas att prov får tas endast på eller i nära anslutning till den plats där *personen* kontrolleras eller ett polisingripande mot *personen* sker. För proven får endast användas instrument som kan brukas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger visst gränsvärde.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2000.

9 Förslag till lag om ändring i lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Denna lag gäller ersättning av staten vid personskada och tillämpas på

1. den som tjänstgör enligt lagen (1994:1809) om totalförsvarsplikt eller inställer sig till mönstring, eller annan uttagning enligt den lagen eller till antagningsprövning enligt lagen (1994:1810) om möjlighet för kvinnor att fullgöra värnplikt eller civilplikt med längre grundutbildning,

2. den som medverkar i räddningstjänst eller i övning med räddningskår enligt räddningstjänstlagen (1986:1102) eller i räddningstjänst enligt 11 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen (1957:297),

2. den som medverkar i räddningstjänst eller i övning med räddningskår enligt räddningstjänstlagen (1986:1102) eller i räddningstjänst enligt 11 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen (2000:000),

3. den som är intagen för vård i kriminalvårdsanstalt, i ett hem som avses i 12 § lagen (1990:52) med särskilda bestämmelser om vård av unga, i ett hem som avses i 22 § lagen (1988:870) om vård av missbrukare i vissa fall samt den som är häktad eller anhållen eller i annat fall intagen eller tagen i förvar i kriminalvårdsanstalt, häkte eller polisarrest,

4. den som utför samhällstjänst på grund av en föreskrift som meddelats med stöd av 27 kap. 2 a § eller 28 kap. 2 a § brottsbalken,

5. den som utför ungdomstjänst på grund av en föreskrift som meddelats med stöd av 31 kap. 1 § tredje stycket 2 brottsbalken,

6. den som utför oavlönat arbete enligt en föreskrift som har meddelats med stöd av 8 § första stycket 2 lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll.

Regeringen får föreskriva att lagen skall tillämpas även på den som i annat fall än som avses i första stycket frivilligt deltar i verksamhet inom totalförsvaret eller i verksamhet för att avvärja eller begränsa skada på människor eller egendom eller i miljön.

¹ Senaste lydelse 1998:613.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2000.

10 Förslag till lag om ändring i passlagen (1978:302)

Härigenom föreskrivs att 5 § passlagen (1978:302) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

Svensk medborgare får ej resa ut ur riket utan att medföra giltigt pass. Vad som har sagts nu gäller dock ej

1. på fartyg mönstrat sjöfolk under tjänstgöring ombord på fartyget eller fiskare under yrkesutövning,

2. medlem av besättning på luftfartyg under tjänstgöring ombord på luftfartyget, om han har *luftfartscertifikat* eller därmed jämförlig handling,

2. medlem av besättning på luftfartyg under tjänstgöring ombord på luftfartyget, om han har *flygcertifikat* eller därmed jämförlig handling,

3. den som är medborgare även i annat land än Sverige och som medför av myndighet i det landet utfärdad legitimationshandling vilken gäller som pass,

4. den som reser till Danmark, Finland, Island eller Norge,

5. passagerare på fartyg som efter utresan med återvändande tur anlöper svensk hamn, om passageraren enligt de villkor som gäller för resan inte tillåts stiga i land i främmande stat och medför särskilt passerkort för resan.

Det ankommer på polisen att övervaka efterlevnaden av bestämmelserna i första stycket. Den som enligt första stycket skall medföra pass vid utresa ur riket är skyldig att på begäran visa upp sitt pass för polisman eller annan passkontrollant. Motsvarande skyldighet föreligger vid inresa från utomnordiskt land, om det svenska medborgarskapet inte styrks på annat sätt.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2000.

¹ Senaste lydelse 1981:1308.

11 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 31 § sekretesslagen (1980:100) och bilagan till lagen skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation enligt yrkestrafiklagen (1998:490), *luftfarts-certifikat eller sådant* behörighetsbevis som avses i luftfartslagen (1957:297) för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den som uppgiften rör eller någon honom närstående lider betydande men om uppgiften röjs. Sekretessen gäller dock inte beslut i ärendet.

I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

Föreslagen lydelse

7 kap. 31 §¹

Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation enligt yrkestrafiklagen (1998:490), *elevtillstånd, certifikat och* behörighetsbevis som avses i luftfartslagen (2000:000) för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den som uppgiften rör eller någon honom närstående lider betydande men om uppgiften röjs. Sekretessen gäller dock inte beslut i ärendet.

¹ Senaste lydelse 1998:496.

Bilaga¹*Nuvarande lydelse*

I enlighet med vad som anges i 1 kap. 8 § skall vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätt att ta del av handlingar hos myndighet i tillämpliga delar gälla också handlingar hos något av de organ som nämns nedan i den mån handlingarna hör till där angiven verksamhet hos organet. Verksamheten anges i förekommande fall med hänvisning till numret i Svensk författningssamling (SFS) på den författning med stöd av vilken verksamheten har uppdragits åt organet.

Organ	Verksamhet

Kungliga svenska Aeroklubben	besiktning och tillsyn av luftfartyg samt utfärdande och förnyande av luftvärdighetsbevis (<i>SFS 1957:297</i>)

Föreslagen lydelse

I enlighet med vad som anges i 1 kap. 8 § skall vad som föreskrivs i tryckfrihetsförordningen om rätt att ta del av handlingar hos myndighet i tillämpliga delar gälla också handlingar hos något av de organ som nämns nedan i den mån handlingarna hör till där angiven verksamhet hos organet. Verksamheten anges i förekommande fall med hänvisning till numret i Svensk författningssamling (SFS) på den författning med stöd av vilken verksamheten har uppdragits åt organet.

Organ	Verksamhet

Kungliga svenska Aeroklubben	besiktning och tillsyn av luftfartyg samt utfärdande och förnyande av luftvärdighetsbevis <i>och miljövärdighetsbevis</i> (<i>SFS 2000:000</i>)

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2000.

¹ Senaste lydelse 1998:1215.

12 Förslag till lag om ändring i räddningstjänstlagen (1986:1102)

Härigenom föreskrivs att 43 § räddningstjänstlagen (1986:1102)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

43 §

Vid en anläggning, där verksamheten innebär fara för att en olyckshändelse skall orsaka allvarliga skador på människor eller i miljön, är anläggningens ägare eller innehavare skyldig att i skälig omfattning hålla eller bekosta beredskap med personal och egendom och i övrigt vidta erforderliga åtgärder för att hindra eller begränsa sådana skador.

Detsamma skall gälla flygplatser som *har godkänts* enligt 6 kap. 9 § första stycket luftfartslagen (1957:297).

Detsamma skall gälla flygplatser som *meddelats drifttillstånd* enligt 6 kap. 7 § första stycket luftfartslagen (2000:000).

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2000.

¹ Lagen omtryckt 1992:948.

13 Förslag till lag om ändring i plan- och bygglagen (1987:10)

Härigenom föreskrivs att det i plan- och bygglagen (1987:10) skall införas en ny paragraf, 9 kap. 2 a §, av följande lydelse.

9 kap.

2 a §

Minst fyra veckor innan arbetena påbörjas skall byggherren göra en anmälan (*flygsäkerhetsanmälan*) till Försvarmakten om arbetena avser uppförande eller tillbyggnad av en byggnad eller annan anläggning vars sammanlagda höjd kommer att överstiga 50 meter när arbete skall utföras inom sammanhållen bebyggelse eller 20 meter när arbetena skall utföras inom annat område. En flygsäkerhetsanmälan skall vara skriftlig och den skall kortfattat beskriva projektets art, omfattning och exakta lokalisering.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2000.

14 Förslag till lag om ändring i minerallagen (1991:45)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 7 § minerallagen (1991:45) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

7 §¹

Undersökningsarbete får inte utan medgivande av bergmästaren ägas inom

1. område inom trettio meter från allmän väg eller sådan vägsträckning enligt fastställd arbetsplan, trettio meter från järnväg eller kanal som är upplåten för allmän trafik *eller trettio meter från allmän flygplats,*

1. område inom trettio meter från allmän väg eller sådan vägsträckning enligt fastställd arbetsplan, trettio meter från järnväg, *flygplats* eller kanal som är upplåten för allmän trafik.

2. område inom etthundra meter från tomt med byggnad där någon är bosatt under övervägande del av året,

3. område med kyrka, annan samlingslokal, undervisningsanstalt, hotell eller pensionat eller område med vårdanstalt, elevhem eller liknande inrättning, om den är avsedd för mer än femtio personer,

4. område med elektrisk kraftstation eller industriell anläggning,

5. område med detaljplan eller områdesbestämmelser enligt plan- och bygglagen (1987:10).

I fall som anges i första stycket 5 får medgivande inte lämnas i strid med planen eller områdesbestämmelserna. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras.

Utan hinder av vad som föreskrivs i första stycket 2–4 får undersökning ske, om medgivande har lämnats av den som berörs av arbetet. I fall som anges i första stycket 2 skall medgivande lämnas av ägaren till byggnaden eller tomten och den som har nyttjanderätt till den. I fall som anges i första stycket 3 och 4 skall medgivandet lämnas av ägare och nyttjanderättshavare.

Bergmästaren får förena sitt medgivande med villkor.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2000.

¹ Senaste lydelse 1998:165.

15 Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (1992:1672) om paketresor skall ha följande lydelse

Nuvarande lydelse

Skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), luftfartslagen (1957:297), järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de lagarna i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda lagarna.

Föreslagen lydelse

18 §¹

Skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), luftfartslagen (2000:000), järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de lagarna i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda lagarna.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2000.

¹ Senaste lydelse 1994:1029.

16 Förslag till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 3 och 4 §§ och 3 kap. 10 § ordningslagen (1993:1617) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

3 §

Med offentlig tillställning enligt denna lag avses

1. tävlingar och uppvisningar i sport och idrott,

2. danstillställningar,

3. tivolinöjen och festtåg,

4. marknader och mässor, samt

5. andra tillställningar som inte är att anse som allmänna sammankomster eller cirkusföreställningar.

För att en tillställning skall anses som offentlig krävs att den anordnas för allmänheten eller att allmänheten har tillträde till den.

En tillställning till vilken tillträdet är begränsat genom krav på inbjudan, medlemskap i en viss förening eller annat villkor är dock att anse som en tillställning som allmänheten har tillträde till, om tillställningen uppenbarligen är en del av en rörelse vars verksamhet uteslutande eller väsentligen består i att anordna tillställningar av detta slag. Detsamma gäller om tillställningen med hänsyn till omfattningen av den krets som äger tillträde, de villkor som gäller för tillträdet eller andra liknande omständigheter är att jämställa med sådan tillställning.

4 §

Allmänna sammankomster och offentliga tillställningar får inte utan tillstånd anordnas på offentliga platser.

Tillstånd att anordna offentlig tillställning krävs även i annat fall, om det är fråga om offentliga danstillställningar, tivolinöjen, marknader eller liknande nöjeställningar eller tävlingar eller uppvisningar i motorsport eller professionell brottning. Om det

Tillstånd att anordna offentlig tillställning krävs även i annat fall, om det är fråga om offentliga danstillställningar, tivolinöjen, marknader eller liknande nöjeställningar eller tävlingar eller uppvisningar i motorsport, *flygning* eller professionell brottning.

kan ske utan fara för ordning och säkerhet eller för trafiken, får emellertid anordnaren befrias från skyldigheten att söka tillstånd enligt detta stycke för tillställning av visst slag. Ett beslut om befrielse får förenas med villkor.

En allmän sammankomst som avses i 1 § första stycket 4 eller en cirkusföreställning får hållas utan tillstånd, om den med hänsyn till det väntade deltagarantalet, den utvalda platsen och tiden för sammankomsten samt de anordningar som avses förekomma kan antas äga rum utan fara för ordning och säkerhet eller för trafiken.

3 kap.

10 §

Regeringen får meddela de föreskrifter om ordningen och säkerheten i en hamn som behövs med hänsyn till den verksamhet som bedrivs i hamnen. Regeringen får överlämna åt en kommun att meddela sådana föreskrifter i fråga om hamnar som ägs eller förvaltas av kommunen eller av ett av kommunen helägt företag. I fråga om hamnar som ägs eller förvaltas av någon annan får regeringen överlämna åt länsstyrelsen att meddela sådana föreskrifter.

Föreskrifter enligt första stycket skall ange det område i vatten och på land inom vilket föreskrifterna skall gälla.

Bestämmelser om ordningen och säkerheten på flygplatser finns i luftfartslagen (2000:000).

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2000.

17 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Fotografering eller liknande registrering får inte utföras från luftfartyg inom eller av sådana restriktionsområden som bestämts av regeringen enligt 1 kap. 3 § första stycket första meningen luftfartslagen (1957:297), utan tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Tillstånd skall meddelas endast om det finns särskilda skäl för det.

Är Sverige i krig eller krigsfara eller råder det sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av att det är krig utanför Sveriges gränser eller av att Sverige har varit i krig eller krigsfara, får regeringen föreskriva att vad som sägs i första stycket skall gälla för fotografering och liknande registrering från luftfartyg även inom eller av andra områden än restriktionsområden.

Befälhavare på luftfartyg skall se till att fotografering eller liknande registrering inte utförs i strid med bestämmelserna i första och andra styckena.

Föreslagen lydelse

4 §

Fotografering eller liknande registrering får inte utföras från luftfartyg inom eller av sådana restriktionsområden som bestämts av regeringen enligt 1 kap. 6 § första stycket första meningen luftfartslagen (2000:000), utan tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Tillstånd skall meddelas endast om det finns särskilda skäl för det.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2000.

18 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m.

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m. skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Tullfrihet gäller för markutrustning och undervisningsmateriel som skall användas vid eller i samband med civil luftfart och som är specialkonstruerade för att användas som luftfartsutrustning samt delar och tillbehör till sådan materiel, när varorna förtullas för en flygskola, ett lufttrafikföretag, en luftfartsmyndighet eller en annan förvaltning för *allmän* flygplats.

Föreslagen lydelse

5 §

Tullfrihet gäller för markutrustning och undervisningsmateriel som skall användas vid eller i samband med civil luftfart och som är specialkonstruerade för att användas som luftfartsutrustning samt delar och tillbehör till sådan materiel, när varorna förtullas för en flygskola, ett lufttrafikföretag, en luftfartsmyndighet eller en annan förvaltning för *en* flygplats.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2000.

1 Utredningsuppdraget och dess genomförande

Uppdraget

Enligt utredningens direktiv, se *bilaga 1*, är uppdraget att göra en översyn av gällande författningar på den civila luftfartens område och utarbeta förslag till den författningsreglering som behövs. Huvudsyftet med utredningen anges vara att modernisera luftfartslagstiftningen och anpassa den till det internationella regelverk som binder Sverige. I direktiven framhålls särskilt vissa frågor och problem som bör behandlas. Utredningsuppdraget omfattar inte bestämmelserna i 9 kap. 17–30 §§ luftfartslagen.

Enligt direktiven avser översynen författningar på den civila luftfartens område. I luftfartslagen ingår bestämmelser som avser militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. Eftersom de återfinns i en författning som nästan uteslutande rör den civila luftfarten har utredningen tolkat direktiven så att uppdraget även omfattar en översyn av dessa bestämmelser.

Den 6 mars 1997 beslutade regeringen att utredningen skulle särredovisa frågan om sakrättslig verkan av registrering av luftfartyg. Några särskilda direktiv för detta arbete lämnades inte. Som underlag för utredningens arbete i denna fråga överlämnades emellertid en inom regeringskansliet den 19 februari 1997 upprättad promemoria angående rättsläget i frågan. Denna del av uppdraget har redovisats i delbetänkandet *Rättigheter i luftfartyg* (SOU 1997:122).

Under utredningstiden har regeringen överlämnat ett antal skrivelser, vilka har beaktats i utredningens arbete.

Genomförandet av uppdraget

Utredningsarbetet har bedrivits i de former som är brukliga i kommittéarbete. Varje avsnitt i betänkandet har sålunda diskuterats med experter-

na vid två eller flera sammanträden. I utredningen har hållits 24 sådana sammanträden.

För inhämtande av synpunkter från branschhåll har utredningen haft kontakt med flygföretag, branschorganisationer, försäkringsmäklare och advokater som arbetar med lufträtt.

Under arbetets bedrivande har samråd i olika frågor skett med Luftfartsverket, Rikspolisstyrelsen, Riksåklagaren, Försvarmakten, Inspektionen för strategiska produkter, Statens haverikommission, Boverket, Svenska Kommunförbundet och länsstyrelser. Vissa frågor har diskuterats med ytterligare myndigheter. Samråd har även skett med EG-kommissionen.

Brottsförebyggande rådet har varit behjälpligt med vissa statistikuppgifter.

För att få jämförelser med regelsystemen i andra länder har utredningen tagit del av luftfartslagstiftningarna i en del av de ledande luftfartsnationerna. Då luftfartslagstiftningarna, med hänsyn till den stora anslutning det internationella regelverket har fått, är relativt likartade, har utredningen inte funnit skäl att annat än undantagsvis hänvisa till utländsk lagstiftning.

Kontakter har i övrigt förekommit med Norge (Samferdselsdepartementet och Luftfartsverket), Danmark (Statens Luftfartsvæsen) och Finland (Justitieministeriet, Trafikministeriet och Luftfartsverket).

Utredningen har i sitt arbete samrått med eller inhämtat upplysningar från en rad pågående utredningar, av vilka särskilt bör nämnas Miljöbalksutredningen (M 1993:04) och Utredningen (K 1998:03) om körkortsingripanden.

Utredningens arbete har resulterat i förslag till en ny luftfartslag och en ny luftfartsförordning. Dessa förslag föranleder upphävande av vissa författningar samt ändringar i ett stort antal författningar.

2 Det lufträttsliga regelverket

2.1 Inledning

I detta kapitel skall översiktligt redogöras för det lufträttsliga regelverket. Med lufträtt avses här de rättsregler som hänför sig till den civila luftfarten eller förhållanden som står i samband därmed.¹

Lufträtten är ett mycket komplext rättsområde vari ingår delar av alla de stora juridiska disciplinerna, från statsrätt och folkrätt över civilrättsämnena till straff- och processrätt.²

I Sverige utgörs lufträttens kärna av en rad specialförfattningar. De viktigaste av dessa är luftfartslagen (1957:297) och luftfartsförordningen (1986:171). En närmare redogörelse för innehållet i dessa båda författningar och övriga lufträttsliga författningar lämnas i avsnitt 2.5.

Karakteristiskt för lufträtten är att den har en utpräglat internationell karaktär. För att flyget skall kunna fylla sin uppgift i den internationella samfärdselns tjänst krävs gemensamma internationella regler. Sådana regler har kontinuerligt utarbetats sedan början av 1900-talet.

Utformningen av den svenska luftfartslagstiftningen är i stor utsträckning beroende av de internationella åtaganden som Sverige har gjort. Mot bakgrund av den stora internationella anslutning vissa konventioner har fått överensstämmelse till stor del de nationella luftfartslagstiftningarna med varandra.

Under senare år har svensk lufträtt även påverkats av den europeiska integrationen. Detta har skett genom att EG:s regelverk har blivit tillämpligt på svensk luftfart vid olika tidpunkter och i olika omfattning, först genom ett särskilt avtal mellan Sverige, Norge och EEG, därefter genom avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och slutligen genom Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

¹ Jfr Kurt Grönfors, Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden, s. 347.

² Se a.a. s. 349.

Enligt utredningens direktiv är ett av syftena med utredningen att anpassa lagstiftningen till det internationella regelverket. För att kunna fullgöra denna uppgift görs i det följande en genomgång av det internationella regelverk som Sverige har att följa.

2.2 Internationella konventioner

2.2.1 Chicagokonventionen

Chicagokonventionen – konventionen angående internationell civil luftfart – som undertecknades den 7 december 1944 är den centrala konventionen på lufträttens område.³ Denna konvention, som utgör grunden för det internationella samarbetet inom luftfarten, har i stort sett universell anslutning (i december 1998 hade 185 länder anslutit sig). Sverige ratificerade konventionen i september 1946 (SÖ 1946:2).

Chicagokonventionen består av fyra avdelningar.

Konventionens första avdelning – Luftfart – innehåller de egentliga bestämmelserna rörande luftfart. Inledningsvis ges uttryck åt den vedertagna principen att varje stat har full och uteslutande suveränitet över sitt eget luftterritorium. Vidare finner man de regler som behandlar rätten att flyga över andra fördragsslutande staters territorium. Luftfartyg som *inte* används i regelbunden internationell trafik får i princip flyga över främmande konventionsstats område utan tillstånd. För regelbunden internationell lufttrafik krävs däremot särskilt tillstånd eller annat bemyndigande av den främmande stat vars territorium skall överflygas. I den första avdelningen återfinns även regler om luftfartygs nationalitet, om åtgärder för underlättande av internationell luftfart, om villkor som med avseende på flygsäkerheten måste vara uppfyllda vad gäller luftfartyg, certifikat för personal som tjänstgör ombord på luftfartyg och inskränkningar beträffande last (farligt gods och krigsmateriel), samt bestämmelser om internationella normer och rekommendationer.

I konventionens andra avdelning regleras den Internationella civila luftfartsorganisationen, ICAO (International Civil Aviation Organization). Angående ICAO, se nedan avsnitt 2.4.1.

Den tredje avdelningen i konventionen behandlar den internationella lufttrafiken. Här finns regler om bl.a. flygplatser och annan markorganisation. Enligt konventionen har de fördragsslutande staterna rätt att ange de luftfartsleder som trafiken skall följa, och de flygplatser som får användas i internationell trafik.

³ För en redogörelse av Chicagokonventionens tillkomsthistoria, se Lars-Göran Malmberg, *Rätt till luftfart*, s. 37 ff.

Konventionens fjärde avdelning, som betecknas "Slutbestämmelser", innehåller bestämmelser om andra avtal rörande luftfart, om krig och undantagstillstånd och om ratifikationer. Här upptas slutligen olika definitioner.

Till Chicagokonventionen finns ett antal bilagor (annex) som har utfärdats av ICAO, se nedan avsnitt 2.4.1.

2.2.2 Transitöverenskommelsen

Samtidigt med Chicagokonventionen undertecknades transitöverenskommelsen (International Air Services Transit Agreement, även kallad The Two Freedoms Agreement) och lufttrafiköverenskommelsen (International Air Transport Agreement, även kallad The Five Freedoms Agreement). De godkändes av Sverige i november 1945 (SÖ 1945:3 och 4).

Transit- och lufttrafiköverenskommelserna innehåller bestämmelser om medlemsstaternas rättigheter i förhållande till varandra i fråga om regelbunden internationell lufttrafik. Bakgrunden till överenskommelserna är att ett antal bestämmelser bröts ut ur förslaget till Chicagokonventionen med hänsyn till att de visade sig inte kunna vinna lika allmän anslutning som konventionen i övrigt.

Transitöverenskommelsen innehåller de två första så kallade friheterna; rätten att överflyga annan av konventionen och tilläggsöverenskommelsen bunden stats territorium och rätten att landa för andra än trafikmässiga ändamål i annan av konventionen och överenskommelsen bunden stats område.

Lufttrafiköverenskommelsen omfattar fem friheter, dels samma två friheter som transitöverenskommelsen, vilka utgör de icke-trafikala rättigheterna, dels tre andra friheter av ekonomisk och trafikal natur. Den tredje friheten innebär att en stat i förhållande till en annan stat medger flygföretag hemmahörande i den andra staten rätten att befordra passagerare, gods och post från flygföretagets hemstat till den först nämnda staten. Den fjärde friheten är det spegelvända förhållandet, dvs. rätten för ett flygföretag hemmahörande i en annan stat att befordra passagerare, gods och post från den medgivande staten till flygföretagets hemstat. Den femte friheten är en rätt som en stat ger i förhållande till en annan stat att flygföretag hemmahörande i den sistnämnda staten på flygningar – som skall utgå eller avslutas i flygföretagets hemstat – även får befordra passagerare mellan den medgivande staten och en eller flera andra stater.

Transitöverenskommelsen, med 114 anslutna stater, är av stor vikt för den internationella regelbundna luftfarten. Lufttrafiköverenskommel-

sen har däremot aldrig fått någon egentlig betydelse. Sverige har i april 1982 – med verkan från den 29 april 1983 – sagt upp sin anslutning till lufttrafiköverenskommelsen.

2.2.3 Warszawakonventionen

År 1929 avslutades i Warszawa konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, Warszawakonventionen. Sverige tillträdde denna i juni 1937 (SÖ 1937 nr 19). 146 stater har anslutit sig till konventionen.

Konventionen gäller internationella lufttransporter som utförs av ett lufttrafikföretag eller som mot ersättning utförs av någon annan. I konventionen regleras frågan om fraktförarens ansvar för skador på passagerare, resgods och gods. Det finns även bestämmelser om olika transporthandlingar och om avsändarens förfoganderätt över godset. Konventionen innehåller vidare forumbestämmelser och regler om sammansatta transporter.

Warszawakonventionen har ändrats vid ett flertal tillfällen, dock har inte alla ändringar kommit att träda i kraft.

1955 tillkom det s.k. Haagprotokollet, vars viktigaste resultat var att ansvarsbegränsningsbeloppet vid personskada fördubblades. Sverige tillträdde Haagprotokollet år 1960 (SÖ 1963:40). 127 stater har anslutit sig till protokollet. Warszawakonventionen med Haagprotokollets ändringar brukar benämnas Warszawa-Haagsystemet. Den bärande principen är att fraktförarens ansvar är begränsat – om inte uppsåt eller grov oaktsamhet kan styrkas – samtidigt som denne har s.k. presumtionsansvar när det gäller vållande.

I Warszawakonventionen och Haagprotokollet finns inga regler om ansvarets fördelning när en flygtransport helt eller delvis har utförts av någon annan fraktförare än den som har träffat transportavtalet. Detta regleras istället i den s.k. Guadalajarakonventionen från år 1961. Den utgör ett tillägg till dessa överenskommelser och innehåller bestämmelser om internationell luftbefordran som utförs av någon annan än den avtalsslutande fraktföraren. Konventionen har trätt i kraft och Sverige ratificerade densamma år 1966 (SÖ 1967:39). 79 stater har hittills anslutit sig.

Warszawa-Haagsystemet reviderades därefter genom det s.k. Guatemala Cityprotokollet från år 1971. En av de viktigaste förändringarna i detta instrument var att ansvarsbegränsningsbeloppet för personskada höjdes väsentligt samtidigt som strikt ansvar infördes mot att ansvarsbegränsningsbeloppet inte fick överskridas. Således är begränsningsbeloppet för personskada ca 10 000 USD i Warszawakonventionen, ca.

20 000 USD i Haagprotokollet och ca. 100 000 USD i Guatemala City-protokollet.

Guatemala Cityprotokollet har inte trätt i kraft och kommer med största sannolikhet aldrig att göra detta. Den ringa anslutningen till detta instrument var huvudanledningen till sammankallandet av en ny konferens i Montreal år 1975 som resulterade i Montrealprotokollen 1-4. Sverige har tillträtt samtliga fyra Montrealprotokoll (SÖ 1978:18, SÖ 1978:19, SÖ 1988:27 och SÖ 1988:28).

Montrealprotokollen 1 och 2 innebär endast formella ändringar av Warszawakonventionen respektive Haagprotokollet. Genom Montrealprotokoll 3 inkorporeras de materiella bestämmelserna i Guatemala Cityprotokollet medan protokoll 4 innebär att Guatemala Cityprotokollets principer för personskada också görs tillämpliga på gods. Dessutom moderniserades dokumentbestämmelserna för godstransporter.

Av Montrealprotokollen har nr 1, 2 och 4 nyligen trätt ikraft medan protokoll nr 3 sannolikt aldrig kommer att göra detta.

Det kan påpekas att mot bakgrund av att konventionsbindningen inom Warszawasystemet är olikformig, blir skilda regler aktuella i förhållande till olika länder alltefter ländernas bundenhet av de olika överenskommelserna.

Frågan om en modernisering av konventionssystemet och eventuella provisoriska, världsomspännande eller regionala, tvingande eller frivilliga förändringar av ansvarsbestämmelserna har ständigt varit aktuell sedan 1960-talet. I detta sammanhang kan nämnas den s.k. Londonöverenskommelsen från år 1974 om en provisorisk höjning av ansvarsbeloppen för flygföretagen i respektive land. Sverige deltog i denna överenskommelse (se prop. 1975/76:54). Behovet av ersättningsregler anpassade till ett modernt synsätt har vidare lett till olika initiativ bl.a. inom ramarna för EG, ECAC och den internationella flygbolagsorganisationen IATA.

Dessa initiativ har påskyndat och även i sak påverkat arbetet med en genomgripande modernisering och konsolidering av det globala konventionssystemet. Inom ICAO:s ram har sedan år 1994 pågått ett arbete som syftar till att arbeta fram ett förslag till en ny konsoliderad konventionstext. Ett sådant förslag föreligger nu och ICAO:s råd har kallat till en s.k. diplomatkonferens i maj 1999 där konventionsförslaget kommer att behandlas.

2.2.4 Genèvekonventionen

Frågan om internationellt erkännande av rätt till luftfartyg blev tidigt föremål för uppmärksamhet. Arbetet med att utarbeta en överenskommelse på detta område påbörjades redan år 1925. Detta slutfördes av ICAO i juni 1948, då en konvention, den s.k. inskrivningskonventionen eller Genèvekonventionen, undertecknades i Genève. Denna konvention tillträdde av Sverige år 1955 (SÖ 1955:36). 81 stater har anslutit sig till den.

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

2.2.5 Romkonventionen

I maj 1933 avslutades i Rom konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg. Denna konvention, den s.k. Romkonventionen, behandlar bl.a. förutsättningarna för att luftfartyg skall kunna beläggas med kvarstad. Sverige har tillträtt denna konvention (SÖ 1938:14). 31 stater har anslutit sig till den.

2.2.6 Tokyokonventionen

Konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, den s.k. Tokyokonventionen, undertecknades i september 1963. Sverige tillträdde konventionen i december 1966 (SÖ 1967:40). Till denna konvention har 166 stater anslutit sig. Den är tillämplig på straffbelagda handlingar men också på andra handlingar som kan äventyra ett luftfartygs säkerhet eller säkerheten ombord m.m. Den avser dock i princip inte politiska brott. En förutsättning för att konventionen

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

2.2.7 Haagkonventionen

Flygplanskapningarna kom under slutet av 1960-talet att bli ett allt större problem. På en diplomatisk konferens i Haag antogs i december 1970 en konvention för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, den s.k. Haagkonventionen. Sverige ratificerade konventionen i maj 1971 (SÖ 1971:17). 168 stater har anslutit sig till den. Genom konventionen förbinder sig konventionsstaterna att belägga kapningsbrott med stränga straff. Vidare finns regler bl.a. om konventionens tillämpningsområde, om åtalsrätt och domsrätt samt om utlämning för kapningsbrott.

2.2.8 Montrealkonventionen

Rörande luftfartens säkerhet föreligger ytterligare en konvention, nämligen den i Montreal i september 1971 undertecknade konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, den s.k. Montrealkonventionen. Denna ratificerades av Sverige i juni 1973 (SÖ 1973:48). Till konventionen har 169 stater anslutit sig. Konventionen behandlar sabotagebrott som begås ombord på eller är riktade mot luftfartyg under flygning. De stater som tillträder konventionen förbinder sig därigenom att belägga sådana brott med stränga straff. Konventionen innehåller i övrigt regler som i stor utsträckning överensstämmer med Haagkonventionen.

Till Montrealkonventionen finns ett tilläggsprotokoll från år 1988 som rör bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används i internationell civil luftfart. Tilläggsprotokollet ratificerades av Sverige år 1990 (SÖ 1990:16). 87 stater har tillträtt tilläggsprotokollet.

2.2.9 Den multilaterala överenskommelsen om kommersiella rättigheter i icke regelbunden luftfart i Europa

Sverige ratificerade i juli 1957 (SÖ 1959:75) den multilaterala överenskommelsen om kommersiella rättigheter i icke regelbunden luftfart i Europa. Överenskommelsen innebär att de fördragsslutande staterna tillförsäkras ytterligare rättigheter för kommersiella luftfartyg i icke regelbunden internationell trafik utöver de rättigheter som följer av Chicagokonventionen. Överenskommelsen är öppen för undertecknande av de stater som är medlemmar av ECAC (angående ECAC, se avsnitt 2.4.2). Den är tillämplig på civila luftfartyg som är registrerade i en medlemsstat och som brukas av medborgare i en fördragsslutande stat under förutsättning att detta sker med de nationella myndigheternas godkännande. Luftfartygen försäkras tillträde till de fördragsslutande staternas territorier vid vissa angivna former av transporter eller flygningar.

Konventionen, som i huvudsak har tillträtts av EU/EES-stater, har fått en minskad betydelse då trafikrättighetsfrågor för nämnda stater numera regleras av mera långtgående bestämmelser i gemenskapsrätten.

2.2.10 Eurocontrolkonventionen och den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter

Genom Eurocontrolkonventionen som ingicks den 13 december 1960 och trädde i kraft den 1 mars 1963 tillskapades en "Europeisk organisation för luftfartens säkerhet" (Eurocontrol).

Konventionen som hade en giltighetstid på 20 år blev föremål för omfattande ändringar år 1981. Ändringsprotokollet, daterat den 12 februari 1981, trädde i kraft den 1 januari 1986 och konventionen i den ändrade lydelsen fick sin giltighetstid förlängd med 20 år från detta datum med automatisk förlängning fem år i taget om den inte sägs upp. Tillträde till Eurocontrolkonventionen medför automatiskt tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter som ingicks den 12 februari 1981. För närvarande är samma länder parter i båda dessa avtal. Ett omfattande arbete med att revidera Eurocontrolkonventionen inleddes år 1993 och den 27 juni 1997 undertecknades ett ändringsprotokoll vid en diplomatisk konferens i Bryssel. Vid samma tillfälle undertecknades ett tilläggsprotokoll enligt vilket den multilaterala överenskommelsen skall upphöra att gälla och ersättas av bilaga IV till den reviderade konventionen. Dessa båda protokoll har ännu inte trätt i kraft.

Sverige är medlem i Eurocontrol sedan den 1 december 1995 (SÖ 1995:81, se även prop. 1993/94:104) och har tillträtt den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter (SÖ 1995:82). Sammanlagt har 27 stater tillträtt Eurocontrolkonventionen och den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter.

Ursprungligen var det främsta syftet med Eurocontrol att tillskapa en organisation som skulle sköta flygtrafikledningstjänsten för såväl militär som civil flygtrafik i medlemsstaternas övre luftrum. Det visade sig emellertid att medlemsstaterna, trots betydande påtryckningar från såväl Europaparlamentet som EG-kommissionen, i mycket begränsad omfattning var beredda att överlåta kontrollen av sina luftrum till Eurocontrol. Organisationen kom därför att utöva flygtrafikledningstjänst endast i ett begränsat område i det övre luftrummet över Benelux-staterna och delar av dåvarande Västtyskland samt över Irland. Som en följd härav ändrade medlemsstaterna Eurocontrolkonventionen 1981 och den ursprungliga tanken att organisationen skulle utöva operativ trafikledning övergavs i praktiken. Eurocontrol kom nu i stället att definieras som ett planeringsorgan och planerings- och utvecklingsfrågor fick en framskjuten plats i verksamheten. Eurocontrol handhar efter konventionsändringen endast flygtrafikledningstjänsten inom det övre luftrummet av norra delen av det tidigare Västtyskland och Benelux-staterna. Eurocontrols främsta uppgift är att värna om flygsäkerheten och detta görs bl.a. genom att Eurocontrol har till uppgift att få till stånd en harmonisering och integrering av medlemsstaternas flygtrafikledningssystem.

Förutom dessa uppgifter handhar Eurocontrol hanteringen av undervägsavgifter. Undervägsavgift, eller "en route" avgift som är den internationella beteckningen, är den avgift som tas upp för utnyttjande av den flygtrafiktjänst och de navigeringshjälpmedel och andra hjälpmedel som den överflugna staten tillhandahåller inom sitt flyginformationsområde, dvs. det luftrum inom vilket man svarar för flygtrafiktjänsten. Avgiften omfattar den tjänst som tillhandahålls "undervägs", dvs. under hela flygningen bortsett från start och landning samt ut- och inflygning.

2.2.11 1951 års avtal mellan Sverige, Danmark och Norge rörande samarbete på luftfartens område

År 1951 ingick Sverige, Danmark och Norge ett avtal rörande samarbete på luftfartens område (SÖ 1952:44). Genom detta avtal enades de tre länderna om att deras luftfartsmyndigheter skulle samarbeta i utövandet av den kontroll över SAS lufttrafik som är nödvändig enligt gällande lagar, trafikillstånd och internationella bestämmelser. Närmare bestämmelser rörande formerna för samarbetet skall, såvitt möjligt efter enhetliga linjer, fastställas av de tre regeringarna. Avtalet, som även innehåller vissa bestämmelser om registrering av luftfartyg, luftfarts-certifikat, in- och utförsel av flygmateriel och förhållanden vid krigs- eller beredskapstillstånd, kunde enligt sin ursprungliga lydelse efter den 1 oktober 1974 sägas upp av envar av de fördragsslutande parterna med 12 månaders varsel. Genom tilläggsprotokoll år 1959 (SÖ 1959:42), år 1976 (SÖ 1977:40) och senast år 1989 (SÖ 1989:74) har avtalets giltighetstid utsträckt. Enligt det senaste tilläggsprotokollet kan avtalet sägas upp först efter den 1 oktober 2004. Med anledning av att konsortialavtalet gällande SAS har förlängts är ett nytt tilläggsprotokoll under utarbetande. Avsikten är även att detta tilläggsprotokoll skall innehålla en förlängning av avtalet.

2.3 EG

2.3.1 EG:s transportpolitik och luftfarten

Av artikel 3 f) i EG-fördraget framgår att gemenskapens verksamhet skall omfatta en gemensam politik på transportområdet. I det kapitel i EG-fördraget som behandlar tjänster har det tagits in ett särskilt stadgande, artikel 61.1, som föreskriver att fri rörlighet för tjänster på transportområdet skall regleras av bestämmelserna i en särskild avdelning angående transporter. Denna avdelning utgörs av artiklarna 74–84 i EG-fördraget (artiklarna 70–80 enligt Amsterdamfördraget). Att det finns en särskild avdelning avseende transportområdet innebär inte att fördraget i övrigt inte skulle äga tillämpning inom transportsektorn, utan endast att transportfrågornas särskilda natur har krävt vissa särlösningar.⁴

I artikel 74 i EG-fördraget stadgas att medlemsstaterna ”skall uppnå fördragets mål inom ramen för en gemensam transportpolitik”. Efter den

⁴ För en närmare redogörelse av EG:s transportpolitik, se Ragne Wiberg, *Transporter*, Publica EU.

tredje övergångsperiodens slut, dvs. vid utgången av år 1969, skulle fördragets mål ha varit genomförda och på transportområdet således inom ramen för en gemensam transportpolitik. När övergångsperioden löpte ut hade emellertid inte fördragsmålet om en gemensam transportpolitik förverkligats. Kommissionen fortsatte att lämna rådet förslag till lagstiftning på transportområdet, vilket syftade till att en gemensam transportpolitik så småningom skulle etableras mellan medlemsländerna. Rådet var dock inte berett att anta något sammanhängande transportpolitiskt program, utan nöjde sig med att endast anta vissa författningar inom delområden där det bedömdes som särskilt önskvärt att harmonisering kom till stånd mellan medlemsländernas transportlagstiftningar. I början av 1980-talet ansåg Europaparlamentet att rådet borde ställas till ansvar för sin underlåtenhet att införa en gemensam transportpolitik. Europaparlamentet stämde därför rådet inför EG-domstolen och i ett uppmärksammat avgörande år 1985 (mål 13/83 Parlamentet mot Rådet, REG 1985, s. 1513) fann domstolen att rådet hade gjort sig skyldigt till fördragsbrott. Rådet hade inte fullgjort sina förpliktelser genom att det inte hade sett till att den fria rörligheten för internationella transporter förverkligats och att villkor inte hade fastställts som gav transportörer rätt att verka i andra medlemsstater. Ungefär samtidigt med detta avgörande lade kommissionen fram sin vitbok om förverkligandet av den inre marknaden. Rådet har därefter antagit ett antal mycket betydelsefulla förordningar och direktiv på transportområdet som lett till betydande avregleringar.

Det var länge föremål för tvekan om luftfarten liksom sjöfarten föll under bestämmelserna i EG-fördraget. Orsaken härtill var artikel 84.2 i EG-fördraget där det sägs att det tillkommer rådet att med kvalificerad majoritet bestämma vilka regler som skall gälla för dessa båda transportmedel. Rådet kunde trots upprepade förslag från kommissionen inte förmå sig att fatta något sådant beslut. För att få klarhet stämde kommissionen därför rådet inför EG-domstolen, som år 1974 (mål 167/73 Kommissionen mot Frankrike, REG 1974, s. 359) förklarade dels att EG-fördragets allmänna bestämmelser skall gälla i den mån inte särregler finns angivna i fördraget, dels att reglerna i det särskilda transportkapitlet inte skall tillämpas för luftfart och sjöfart, så länge rådet inte har beslutat annat, och att luftfart och sjöfart därmed faller under de allmänna fördragsreglerna. Innebörden av detta avgörande var att de allmänna reglerna om etableringsrätt, den fria cirkulationen av varor, arbetskraft, tjänster osv. också skall tillämpas på luftfart.

År 1986 kom det ännu ett viktigt avgörande från EG-domstolen, vanligen kallat *Nouvelles Frontières* (målen 209-213/84 Ministère Public mot Asjes, REG 1986, s. 1425), där det uttalades att EG-fördragets all-

männa konkurrensregler var tillämpliga på luftfartsområdet samt att de också kunde tillämplas direkt av de nationella domstolarna.

Dessa båda avgöranden lade grunden för den framtida gemensamma luftfartspolitikerna inom EG. Denna politik har gått ut på att avreglera luftfarten inom gemenskapen och att stärka konkurrensen, vilket har skett genom antagandet av tre s.k. åtgärdspaket.

Det första paketet antogs i december 1987 och innehöll rådsdirektivet 87/601/EEG om prissättningen för tidtabellsenliga flygningar mellan medlemsstaterna, rådsbeslutet 87/602/EEG om kapacitet och marknads-tillträde, samt rådsförordningarna EEG/3975/87 och EEG/3976/87 om tillämpningen av EG:s konkurrensregler på företag och vissa kategorier av avtal och samordnade förfaranden inom luftfartssektorn.

Den andra etappen i avregleringen av luftfarten inom EG inleddes i juli 1990, då rådet antog det andra paketet som bestod av förordning EEG/2342/90 om biljettpriser för regelbunden luftfart, vilken ersatte direktiv 87/601/EEG, förordning EEG/2343/90 om lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer i regelbunden trafik inom gemenskapen m.m., vilken ersatte beslut 87/602/EEG, och förordning EEG/2344/90 om ändring av tidigare lämnat bemyndigande för kommissionen att utfärda gruppundantag. Strax därefter liberaliserades också reglerna om flygfrakt genom rådsförordningen EEG/294/91 om bedrivande av flygfrakttrafik mellan medlemsstater. Prissättningen blev helt fri och marknads-tillträdesreglerna förenklades.

Det tredje och sista luftfartspaketet kom i juni 1992 då rådet antog förordning EEG/2407/92 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, förordning EEG/2408/92 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen, som delvis ersatte förordningarna EEG/2343/90 och EEG/294/91, samt förordning EEG/2409/92 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik, som ersatte förordning EEG/2342/90 och delar av förordning EEG/294/91.

I den första av dessa tre förordningar föreskrivs kraven för utfärdande och upprätthållande av operativa licenser för de lufttrafikföretag som är etablerade i gemenskapen. Den andra förordningen rörande marknadstillträde föreskriver att gemenskapens flygbolag från den 1 januari 1993 har rätt att utan andra än i förordningen angivna begränsningar fritt bedriva trafik mellan gemenskapens alla flygplatser i den mån de är öppna för civil trafik. Före den 1 april 1997 var dock inte medlemsstaterna skyldiga att medge lufttrafikföretag från andra EG-stater rätten att flyga rena inrikeslinjer (cabotage). Från och med den 1 april 1997 har emellertid alla EG-lufttrafikföretag - oavsett var den operativa licensen är utfärdad - lika rätt att bedriva inrikestrafik i en medlemsstat. Den s.k. prisförordningen innebär i princip att prissättningen för flygtransporter

inom gemenskapen är fri. Myndigheterna kan dock ingripa mot överpris-sättning eller uppenbart osund priskonkurrens.

Vid sidan av dessa tre förordningar har rådet antagit en förordning, EEG/95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (s.k. slots), vilken huvudsakligen är baserad på frivilliga riktlinjer från luftfartsorganisationen IATA.

Utöver de tre luftfartspaketen har rådet även antagit en rad andra rättsakter rörande den civila luftfarten. Genom förordning EEG/2299/89 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem, som ändrats genom förordning EEG/3089/93, har det införts en tvingande uppförandekod som är tillämplig på datoriserade bokningssystem i den utsträckning de omfattar lufttransportprodukter som erbjuds eller används inom gemenskapens territorium. Vidare har rådet antagit direktiv om begränsning av buller från civila flygplan (se bl.a. direktiv 92/14/EEG). Rådet har också antagit en förordning som skall tillämpas på harmoniseringen av tekniska krav och administrativa förfaranden inom den civila luftfarten (EEG/3922/91). För att bl.a. underlätta rörligheten för förarkabinpersonal inom gemenskapen har rådet antagit ett direktiv (91/670/EG) om ömsesidigt godkännande av certifikat för personal med funktioner inom den civila luftfarten. Rådet har även antagit gemensamma regler för haveriundersökningar, vilka återfinns i direktiv 94/56/EG om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart.

I och med att konkurrensreglerna för luftfart gradvis har skärpts har kommissionen funnit att det föreligger behov av att medge gruppundantag. Detta har skett genom antagandet av dels förordning EEG/1617/93 om tillämpningen av artikel 85.3 i fördraget på vissa kategorier av avtal och samordnade förfaranden med avseende på gemensam planering och samordning av tidtabeller, gemensam drift, samråd om passagerar- och frakttaxor i regelbunden luftfart samt fördelning av avgångs- och ankomsttider för flygplatser samt dels förordning EG/3652/93 om tillämpningen av artikel 85.3 i fördraget på vissa kategorier av avtal och samordnade förfaranden med avseende på datoriserade bokningssystem för lufttransporttjänster. Förordning EG/3652/93 har numera upphört att gälla.

För att göra det möjligt för tredje man att få tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen har rådet antagit ett direktiv (97/67/EG) rörande detta. Vidare har rådet i avvaktan på den revidering av Warszawa-Haagsystemet som pågår funnit det lämpligt att genom en förordning (EG/2027/97) stärka passagerarskyddet på så sätt att för EG-lufttrafikföretagen har obegränsat ansvar införts för passagerarskador med strikt ansvar för fraktföraren upp till ett ersättningsbelopp

om 100 000 SDR. Det bör observeras att EG-förordningen även är direkt tillämplig på inrikes luftfart.

Slutligen kan nämnas att år 1997 lade kommissionen fram ett förslag till direktiv om inrättande av säkerhetskontroll av luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen. Syftet med det föreslagna direktivet – som enbart skulle tillämpas på luftfartyg från tredje land – var att bidra till förbättrad luftfartssäkerhet genom att säkerställa att uppgifter samlas in och sprids så att det blir möjligt att framställa ett tillräckligt beslutsunderlag för att avgöra vilka åtgärder som krävs för att garantera de resandes säkerhet och säkerheten för människorna på marken, att luftfartyg från tredje land, deras drift och besättning inspekteras närhelst skälig misstanke föreligger om att internationella säkerhetsnormer inte följs och att sådana luftfartyg beläggs med startförbud om detta är nödvändigt för att garantera den omedelbara säkerheten och att beslut om lämpliga åtgärder fattas och genomförs för att rätta till de brister som konstateras. Förslaget har dock av formella skäl inte antagits.

2.3.2 EG-rättsakter inom området civil luftfart

I detta avsnitt ges i kronologisk ordning en kortfattad beskrivning av de EG-rättsakter som finns inom området civil luftfart. Icke bindande rättsakter samt beslut av kommissionen som rör tillämpningen av vissa förordningar har inte tagits med.

Rådets beslut 80/50/EEG av den 20 december 1979 om att införa ett samrådsförfarande om förbindelserna mellan medlemsstater och tredje land på lufttransportområdet och om aktioner på detta område i internationella organisationer

Enligt detta beslut skall medlemsstaterna och kommissionen på begäran av en medlemsstat eller kommissionen samråda med varandra om

- lufttransportfrågor som behandlas i internationella organisationer, och
- olika aspekter av den utveckling som har ägt rum i förbindelserna mellan medlemsstater och tredje land på lufttransportområdet och om hur de på detta område ingångna bilaterala eller multilaterala avtalen fungerar på de viktigaste punkterna.

I beslutet beskrivs närmare vad som är syftet med samrådsförfarandet och hur det går till.

Rådets direktiv 80/51/EEG av den 20 december 1979 om begränsning av buller från underljudsflygfartyg, som ändrats genom rådets direktiv 83/206/EEG

Enligt detta direktiv skall varje medlemsstat säkerställa att civila jetmotor drivna och propellerdrivna underljudsflygplan som är registrerade inom dess territorium och som hör till någon av de kategorier som anges i volym I, del II, kapitel 2, 3, 5 och 6 i bilaga 16 till Chicagokonventionen, i den utgåva som tillämpas från den 26 november 1981, i enlighet med ändring 5 (nedan kallad bilaga 16/5) inte får användas inom medlemsstaters territorier om inte medlemsstaten har utfärdat miljövårdighetsbevis efter tillfredsställande utredning om att flygplanet uppfyller krav som minst motsvarar tillämpliga normer i bilaga 16/5. Vidare skall varje medlemsstat säkerställa att civila propellerdrivna flygplan med en godkänd startmassa på högst 5 700 kg och civila jetmotor drivna underljudsflygplan som inte tillhör någon av de kategorier som anges i bilaga 16/5 och som använder flygplatser belägna i en medlemsstat är godkända enligt de krav som minst motsvarar tillämpliga normer i bilaga 16/5 då de första gången registreras inom medlemsstatens territorium. Medlemsstaterna skall inte heller tillåta att civila jetmotor drivna underljudsflygplan, som inte är registrerade i en medlemsstat och som inte uppfyller krav som minst motsvarar bullernormerna i bilaga 16/5, används inom deras territorier.

Rådets förordning (EEG) nr 3975/87 av den 14 december 1987 om förfarandet för tillämpning av konkurrensreglerna på företag inom luftfartssektorn, som ändrats genom rådets förordningar (EEG) nr 1284/91 och (EEG) nr 2410/92

Genom denna förordning fastställs utförliga regler för tillämpningen av artikel 85 och 86 i EG-fördraget på lufttransporttjänster. (Orsaken till att sådana särskilda regler behövs är att förordning nr 17, Första förordningen om tillämpning av fördragets artiklar 85 och 86, som innehåller förfaranderegler för konkurrensöverträdelser, inte gäller på transportområdet.) Förordningen gäller endast för lufttransporter mellan flygplatser inom gemenskapen. Enligt artikel 10 i förordningen skall behöriga myndigheter i medlemsstaterna genomföra de undersökningar som kommissionen anser nödvändiga.

Rådets förordning (EEG) nr 3976/87 av den 14 december 1987 om tillämpningen av artikel 85.3 i fördraget på vissa kategorier av avtal och samordnade förfaranden inom luftfartssektorn, som ändrats genom rådets förordning (EEG) nr 2411/92

Enligt denna förordning får kommissionen ett bemyndigande att utfärda gruppundantagsförordningar inom luftfartssektorn.

Med stöd av denna förordning har kommissionen utfärdat förordningen (EEG) nr 1617/93.

Rådets direktiv 89/629/EEG av den 4 december 1989 om begränsning av buller från civila jetmotor drivna underljudsflygplan

Enligt detta direktiv skall medlemsstaterna säkerställa att från den 1 november 1990 civila jetmotor drivna underljudsflygplan som registreras inom deras territorier inte får användas inom deras territorier eller inom en annan medlemsstats territorium om de inte beviljats miljövärdebevis enligt normer som minst motsvarar normerna i volym I, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till Chicagokonventionen. Direktivet gäller inte för flygplan med en startmassa på högst 34 000 kg och med en kapacitet på högst 19 platser.

Rådets förordning (EEG) nr 2299/89 av den 24 juli 1989 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem, som ändrats genom rådets förordningar (EEG) nr 3089/93 och (EG) nr 323/1999

Förordningen gäller för datoriserade bokningssystem i den utsträckning de omfattar lufttransportprodukter som erbjuds eller används inom gemenskapens territorium. I vissa fall omfattas även järnvägstransportprodukter av förordningen. Enligt förordningen skall varje företag som har ansvaret för driften eller marknadsföringen av ett datoriserat bokföringsystem (s.k. systemleverantör) ge varje lufttrafikföretag möjlighet att få del av företagets distributionstjänster på lika och icke-diskriminerande villkor. I förordningen beskrivs systemleverantörens förpliktelser i detalj. Bryter någon mot förordningen kan kommissionen döma ut böter. Enligt artikel 22 skall förordningen inte påverka tillämpningen av nationell lagstiftning om säkerhet, allmän ordning och åtgärder för dataskydd i enlighet med direktiv 95/46/EG.

Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang

Direktivet innehåller regler som syftar till att inbördes närma medlemsstaternas lagstiftning rörande paketresor. Reglerna är huvudsakligen inriktade på konsumentskydd.

Rådets förordning (EEG) nr 2343/90 av den 24 juli 1990 om lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer i regelbunden lufttrafik inom gemenskapen och om delning av passagerarkapaciteten mellan lufttrafikföretag i regelbunden lufttrafik mellan medlemsstaterna

Med undantag av artikel 2 e ii och bilaga 1 har denna förordning upphävts genom förordning (EEG) nr 2408/92 (marknadstillträdesförordningen).

Artikel 2 e ii innehåller en definition av begreppet gemenskapens lufttrafikföretag med följande innehåll: Ett lufttrafikföretag som antingen har sin centrala administration och sitt huvudkontor inom gemenskapen och har bedrivit regelbunden lufttrafik eller utfört icke regelbundna flygningar inom gemenskapen under de närmaste tolv månaderna före antagandet av denna förordning, eller har bedrivit regelbunden lufttrafik mellan medlemsstater med tredje och fjärde frihetsrättigheterna under de närmaste tolv månaderna före antagandet av denna förordning.

I bilaga 1 till förordningen finns en uppräknig av några lufttrafikföretag som skall anses motsvara dessa kriterier. I denna bilaga nämns SAS, Britannia Airways och Monarch Airlines. Enligt bilaga 3 till förordning 2408/92 skall Scanair behandlas på samma sätt som SAS. Flygbolaget Scanair finns inte längre, men bilaga 3 har inte ändrats med hänsyn till detta.

I artikel 4.3 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 (licensieringsförordningen) finns det en hänvisning till förordningarna (EEG) nr 2343/90 och (EEG) nr 294/91. När dessa förordningar infördes fanns det behov av att jämställa några flygföretag som ej uppfyllde kriterierna för att vara gemenskapens lufttrafikföretag eller EG-flygfraktföretag – särskilt SAS – med dessa. Luftfartspolitiskt innebär stadgandet ett erkännande av SAS-konstruktionen och behovet av ensartade villkor för SAS verksamhet.

Rådets förordning (EEG) nr 294/91 av den 4 februari 1991 om bedrivande av flygfraktrafik mellan medlemsstaterna

Med undantag av artikel 2 b och bilagan till förordningen har förordningen upphävts genom förordning (EEG) nr 2408/92 (marknadstillträdesförordningen).

Artikel 2 b innehåller en definition av begreppet EG-flygfraktföretag. I bilagan finns uppräknat de flygfraktföretag som avses i artikel 2 b ii; däribland finns SAS.

Rådets förordning (EEG) nr 295/91 av den 4 februari 1991 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik

Förordningen innehåller gemensamma minimiregler för hur ersättningen skall bestämmas när någon på grund av överbokning vägras transport. För reglernas tillämpning förutsätts att den som vägras transporten har en giltig färdbiljett, en bekräftad platsreservation samt har checkat in i rätt tid och på föreskrivet sätt. Enligt förordningen (artikel 3.1) skall lufttrafikföretag anta prioriteringsregler som skall tillämpas när en flygning är överbokad. Företagen skall anmäla dessa regler och varje ändring av dem till den berörda medlemsstaten och till kommissionen, som skall hålla dem tillgängliga för övriga medlemsstater.

Den som nekas ombordstigning, skall ha rätt att välja mellan

- återbetalning av biljettpriset utan avdrag för kostnader,
- ombokning till första tillgängliga flygning till bestämmelseorten,
- ombokning till den senare dag som passageraren finner lämplig.

Oavsett vilket alternativ som passageraren väljer skall flygföretaget betala en viss angiven minimiersättning. Bestämmelserna i förordningen inskränker inte möjligheten att i domstol framställa krav på ytterligare ersättning om inte passageraren frivilligt avstått plats i utbyte mot ersättning.

En översyn av denna förordning pågår för närvarande.

Rådets direktiv 91/670/EEG av den 16 december 1991 om ömsesidigt godkännande av certifikat för personal med funktioner inom den civila luftfarten

De kvalifikationer som krävs för certifikat är för närvarande inte fastställda på gemenskapsnivå. Medlemsstaterna har därför kvar möjligheten att bestämma nivån på dessa kvalifikationer. En medlemsstat får dock inte kräva att en medborgare i en annan medlemsstat skall förvärva dessa kvalifikationer om denne redan skaffat sig kvalifikationerna i en an-

nan medlemsstat. För att bl.a. säkerställa rörligheten för förarkabinbesättning har det ansetts påkallat att införa ett gemenskapsförfarande för godkännande av certifikat och kvalifikationer för sådan personal.

Enligt direktivet skall en medlemsstat utan onödigt dröjsmål eller ytterligare prov godta varje certifikat utfärdat av en annan medlemsstat tillsammans med de rättigheter och behörigheter som är knutna till detta. Detta under förutsättning att ett sådant certifikat är baserat på krav som motsvarar de som gäller i värdmedlemsstaten. För att möjliggöra för behöriga myndigheter att bedöma likvärdigheten hos certifikat som är utfärdade av andra medlemsstater har kommissionen gjort en jämförelse av de krav som ställs i varje medlemsstat för att utfärda certifikat för samma funktioner. Vidare kan varje medlemsstat begära kommissionens yttrande om likvärdigheten hos ett certifikat som den fått för godtagande. Om det finns rimliga tvivel beträffande likvärdigheten hos ett certifikat kan värdmedlemsstaten ställa ytterligare krav eller begära att ett prov genomgås. Krävs det ytterligare prov skall värdmedlemsstaten snarast möjligt ge certifikatinnehavaren möjlighet till detta. Om sökanden har uppfyllt de ytterligare krav som ställts eller godkänts i begärda prov skall den berörda medlemsstaten genast godta certifikatet. Enligt artikel 4.5 i direktivet är en medlemsstat också skyldig att godta varje certifikat som utfärdats enligt kraven i bilaga 1 till Chicagokonventionen om innehavaren uppfyller de "speciella giltighetskrav" (special validation requirements) som föreskrivs i en bilaga till direktivet. I bilagan, där begreppet "speciella godkännandekrav" används – vilket torde vara den korrekta översättningen –, föreskrivs t.ex. att vissa medicinska krav och krav på flygerfarenhet skall vara uppfyllda för att ett utländskt certifikat skall godtas (erkännas).

Vad gäller privatflygarcertifikat (artikel 3.2) innehåller direktivet krav på långtgående erkännande. Ett certifikat som är utfärdat i en medlemsstat ger innehavaren rätt att utföra privatflygning VFR-dager med ett luftfartyg som är certifierat för flygning med en förare, även om luftfartyget är registrerat i en annan medlemsstat.

Enligt direktivet skall medlemsstaterna också säkerställa att medborgare i andra medlemsstater antas till offentliga och privata utbildningar och till certifikatprov och förfaranden på samma grunder som tillämpas för deras egna medborgare.

Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart, som ändrats genom kommissionens förordning (EG) nr 2176/96

De gemensamma luftfartsmyndigheterna JAA (Joint Aviation Authorities), som är ett organ associerat till ECAC (European Civil Aviation Conference), har utarbetat avtal för samarbete vid utveckling och genomförande av gemensamma luftfartsbestämmelser JAR (Joint Aviation Requirements) på alla områden som berör flygsäkerheten. Angående ECAC, JAA och JAR se vidare nedan, avsnitt 2.4.2 och 2.4.3. Enligt den gemensamma transportpolitiken bör tekniska krav och administrativa förfaranden som berör flygsäkerheten harmoniseras på grundval av JAA:s JAR-regler. Det har därför ansetts lämpligt att kommissionen ges befogenhet att med bistånd av en kommitté av experter, som utses av medlemsstaterna, göra de ändringar som utvecklats av JAA beträffande de gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden som antagits av rådet.

I en bilaga till förordningen (bilaga 2) finns en förteckning över ett antal JAR-bestämmelser. Dessa bestämmelser skall enligt förordningen utgöra gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden inom gemenskapen. När det gäller områden som inte finns förtecknade i den aktuella bilagan skall rådet anta gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden. I avvaktan på att sådana förslag blir antagna kan medlemsstaterna tillämpa relevanta bestämmelser i sina befintliga nationella författningar. I förordningen finns föreskrifter om medlemsstaternas skyldighet att erkänna produkter som överensstämmer med de gemensamma tekniska kraven och administrativa förfarandena.

Ändringar i de JAR som är intagna i bilaga 2 och som blivit nödvändiga på grund av vetenskapliga och tekniska framsteg beslutas av kommissionen enligt ett särskilt förfarande som finns beskrivet i artiklarna 11 och 12 i förordningen. För nya JAR krävs det enligt artikel 4 i förordningen en fullständig legislativ procedur.

Rådets förordning (EEG) nr 3925/91 av den 16 december 1991 om avskaffande av de kontroller och formaliteter som gäller för handbagage och incheckat bagage som tillhör personer som reser med flyg inom gemenskapen, samt för bagage som tillhör personer som reser med fartyg inom gemenskapen

Enligt förordningen skall det som huvudregel inte företas några kontroller eller formaliteter för handbagage och incheckat bagage som tillhör personer som reser med flyg inom gemenskapen. Förordningen hindrar

dock inte att det utförs säkerhetskontroller av bagage eller kontroller i samband med förbud eller restriktioner som medlemsstaterna fastställer.

I förordningen finns det även bestämmelser som rör resor till och från icke-gemenskapsflygplatser samt bestämmelser om var eventuella kontroller och formaliteter skall utföras.

Enligt förordningen skall det inrättas en kommitté för den fria rörligheten för flyg- och fartygspassagerare som skall bestå av företrädare för medlemsstaterna och ha en företrädare för kommissionen som ordförande. Kommittén skall ha rätt att behandla alla frågor om tillämpningen av förordningen som föreläggs den av ordföranden, antingen på dennes eget initiativ eller på begäran av en företrädare för en medlemsstat.

Rådets direktiv 92/14/EEG av den 2 mars 1992 om begränsningar i utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988), som ändrats genom rådets direktiv 98/20/EG

Enligt direktivet skall medlemsstaterna säkerställa att civila jetmotor-drivna underljudsflygplan, ”vilkas motorer har ett genomströmningsförhållande som är mindre än två”, från och med den 1 april 1995 inte tillåts trafikera flygplatser inom deras territorium, såvida de inte beviljats miljövårdighetsbevis avseende buller enligt vissa i direktivet angivna normer. Från och med den 1 april 2002 skall medlemsstaterna säkerställa att samtliga civila jetmotor-drivna underljuds-fartyg som trafikerar flygplatser inom deras territorier uppfyller vissa i direktivet angivna normer. I direktivet finns det intaget vissa undantagsbestämmelser.

Ändringsdirektivet innebär bl.a. att medlemsstaterna åläggs att införa och vidmakthålla ett påföljdssystem för överträdelser av de nationella bestämmelser som motsvarar direktivets regler och de skall vidta de nödvändiga åtgärderna för att säkerställa att dessa påföljder tillämpas.

Rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (licensieringsförordningen)

I denna förordning fastställs enhetliga krav som skall ställas på dem som bedriver vissa slag av kommersiell flygtrafik (transport av passagerare, post och/eller gods mot betalning) inom gemenskapen.

Ett företag som uppfyller förordningens krav har rätt att få en operativ licens, vilken är ett tillstånd för företaget att mot betalning utföra lufttransport av passagerare, post och/eller gods som anges i licensen. En operativ licens ger inte i sig tillgång till särskilda flyglinjer eller marknader. Frågor rörande tillträde till flyglinjer inom gemenskapen be-

handlas i förordning (EEG) nr 2408/92 (marknadstillträdes-förordningen).

En medlemsstat får utfärda operativ licens för ett företag endast om dess huvudkontor och, i förekommande fall, dess säte är beläget i denna medlemsstat, och dess huvudsakliga verksamhet är lufttransport enbart eller i kombination med annat affärsmässigt utnyttjande av luftfartyg eller reparation och underhåll av dem. Vidare krävs det att företaget ägs och fortsatt kommer att ägas av medlemsstater eller medborgare i medlemsstater, antingen direkt eller genom majoritetsägande. Företaget skall fortlöpande effektivt kontrolleras av sådana stater eller personer.

När ett lufttrafikföretag ansöker om operativ licens för första gången måste det bifoga en verksamhetsplan som innehåller en detaljerad beskrivning av den planerade affärsverksamheten under den aktuella perioden, särskilt med avseende på marknadsutveckling och planerade investeringar, samt de beräknade finansiella och ekonomiska följderna av denna verksamhet.

Som villkor för utfärdande eller upphävande av en operativ licens får inte uppställas krav på att ett lufttrafikföretag äger luftfartyg, men en medlemsstat skall kräva av de företag som den utfärdar licens för att de förfogar över ett eller flera luftfartyg antingen genom ägande eller leasingavtal.

Vidare skall det alltid vara ett villkor för utfärdandet av operativ licens och för dess giltighet att det berörda företaget har ett gällande drifttillstånd (AOC) att utöva trafikrättigheter som täcker den verksamhet som den operativa licensen omfattar. Alla beslut om att bevilja eller återkalla operativa licenser skall offentliggöras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning (EGT).

Enligt licensieringsförordningen skall lufttrafikföretag vara försäkrade för att täcka ersättningsansvar i samband med olyckor, särskilt med hänsyn till passagerare, bagage, gods, post och tredje man.

Den medlemsstat som utfärdar licenser kan välja mellan att låta ett lufttrafikföretag registrera luftfartyg i sitt nationella register eller inom gemenskapen. För kortvariga leasingavtal ingångna för att möta lufttrafikföretagets tillfälliga behov eller i övrigt på grund av extraordinära förhållanden får medlemsstaterna lämna dispens från registreringskravet. Vidare kräver såväl ut- som inhyrning att tillstånd inhämtas från luftfartsmyndigheten, varvid det förtjänar nämnas att inhyrning av flygplan med besättning, s.k. wet lease, endast får ske om det inhyrda flygföretaget är underkastat och uppfyller motsvarande säkerhetskrav som gäller för det inhyrande flygföretaget. En medlemsstat skall utan dröjsmål och diskriminerande avgifter bevilja införande i sitt nationella register av luftfartyg som ägs av medborgare i andra medlemsstater, samt överföringar från andra medlemsstaters register enligt gällande författningar,

däribland de som gäller luftvårdighetsbevis. Vid överföring av luftfartyg skall ingen annan avgift tas ut utöver vanlig registeravgift.

Rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (marknadstillträdesförordningen)

Förordningen gäller tillträde till flyglinjer inom gemenskapen för såväl regelbunden som icke regelbunden lufttrafik.

Enligt förordningen skall berörda medlemsstater tillåta EG-lufttrafikföretag att utöva trafikrättigheter – dvs. rätten att befordra passagerare, gods och/eller post i lufttrafik mellan två flygplatser inom gemenskapen – på flyglinjer inom gemenskapen. Själva utövandet av trafikrättigheter skall regleras av offentliggjorda gemenskapsbestämmelser och nationella, regionala eller lokala bestämmelser om säkerhet och miljöskydd samt fördelning av ankomst- och avgångstider.

Förordningen påverkar inte medlemsstaternas rätt att reglera fördelningen av trafiken mellan flygplatserna inom ett flygplatssystem, om detta sker utan särbehandling på grundval av lufttrafikföretagets nationalitet eller identitet.

När det är fråga om allvarliga överbelastnings- och/eller miljöproblem får en medlemsstat införa villkor för, begränsa eller avvisa utövande av trafikrättigheter, särskilt när en tillfredsställande servicenivå kan uppnås med andra transportmedel.

Enligt förordningen kan en medlemsstat införa allmän trafikplikt avseende regelbunden lufttrafik till en flygplats inom sitt territorium som betjänar ett ytterområde eller ett utvecklingsområde eller på en flyglinje med svagt trafikunderlag till en regional flygplats inom sitt territorium, förutsatt att flyglinjen anses vara väsentlig för regionens ekonomiska utveckling. Den allmänna trafikplikten innebär vidare att om inget flygföretag är berett att trafikera linjen på vanliga kommersiella grunder i enlighet med de villkor beträffande regelbundenhet, kapacitet och priser m.m. som medlemsstaten uppställer, får medlemsstaten genom ett upphandlingsförfarande utvälja ett flygföretag som med ensamrätt får trafikera linjen, vartill kommer att ersättning får utgå till flygföretaget ifråga.

Rådets förordning (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik

Enligt förordningen får de lufttrafikföretag som har en operativ licens utfärdad enligt licensieringsförordningen (EG-lufttrafikföretag) fritt sätta sina flygpriser.

En medlemsstat kan kräva att uppgift om flygpriser lämnas till dem. Medlemsstaten kan själv bestämma i vilken form uppgiften skall lämnas. En sådan uppgift kan krävas in tidigast 24 timmar innan ett flygpris träder i kraft, utom vid anpassning till ett existerande pris, då det räcker med en förhandsanmälan.

Enligt förordningen har medlemsstaterna vissa möjligheter att gripa in i prissättningen. En medlemsstat kan således ålägga ett lufttrafikföretag att upphäva ett s.k. baspris, som med hänsyn till prisstrukturen som helhet på den aktuella flyglinjen och andra relevanta faktorer är orimligt högt. En medlemsstat har också möjlighet att ålägga ett lufttrafikföretag att avstå från ytterligare prissänkningar om marknadskrafterna har lett till en ihållande utveckling nedåt av flygpriserna, som avsevärt avviker från sedvanliga säsongsmässiga prisvariationer och som medför allmänt utbredda förluster bland alla de berörda lufttrafikföretagen inom den aktuella lufttrafiken.

Rådets direktiv 93/65/EEG av den 19 juli 1993 om definition och användning av kompatibla tekniska specifikationer vid upphandling av utrustning och system för ledning av lufttrafiken, som ändrats genom kommissionens direktiv 97/15/EG

System för ledning av lufttrafiken har utvecklats och tillämpats enligt ICAO:s regler, som medger nationella och lokala tolkningar. En ordning baserad på nationella eller lokala system har medfört att systemen ur teknisk och operativ synvinkel inte är kompatibla, vilket hindrar en överföring av kontrollerade flygningar mellan flygkontrollorgan i olika medlemsstater. Det har därför ansetts att en europeisk standardisering är av central betydelse för att uppnå en konsekvent säkerhetsnivå vad gäller flygledningstjänsten. I Eurocontrolkonventionen (angående denna konvention se avsnitt 2.2.10) anges Eurocontrol som det lämpliga organet att vidta de åtgärder som krävs för att lösa de nuvarande problemen i Europa.

Direktivet skall tillämpas på definitionen och användningen av kompatibla tekniska specifikationer vid upphandling av utrustning och system för ledning av lufttrafiken, i synnerhet

- kommunikationssystem,
- övervakningssystem,
- system för automatisk hjälp till flygkontrolltjänsten, och
- navigationssystem.

Kommissionen skall enligt ett särskilt förfarande identifiera och besluta om vilka Eurocontrol-standarder som skall vara obligatoriska enligt gemenskapens lagstiftning. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att vid upphandling av utrustning för flyg-

trafiktjänst de uppdragsgivande civila myndigheter som anges i en bilaga till direktivet hänvisar till de specifikationer som antas enligt direktivet.

Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser

Förordningen tar sikte på överbelastade flygplatser. Är problemen med överbelastning inte av allvarligt slag får en medlemsstat ge en flygplats status som "samordnad flygplats" vilket innebär att det utses en "samordnare" för flygplatsen för att underlätta för lufttrafikföretag som bedriver luftfart eller avser att bedriva luftfart vid flygplatsen.

Är problemen av mer allvarligt slag och det inte finns några möjligheter till en kortsiktig lösning av problemen åligger det en medlemsstat att säkerställa att flygplatsen får status som "fullständigt samordnad flygplats". För dessa flygplatser åligger det samordnaren att tilldela lufttrafikföretagen ankomst- och avgångstider (s.k. slots) i enlighet med i förordningen angivna regler. För en flygplats som fått status som fullständigt samordnad skall det utses en samordningskommitté som skall bistå samordnaren med råd.

Kommissionens förordning (EEG) nr 1617/93 av den 25 juni 1993 om tillämpningen av artikel 85.3 i fördraget på vissa kategorier av avtal och samordnade förfaranden med avseende på gemensam planering och samordning av tidtabeller, gemensam drift, samråd om passagerar- och frakttaxor i regelbunden luftfart samt fördelning av avgångs- och ankomsttider på flygplatser, som ändrats genom kommissionens förordning (EG) nr 1523/96

Genom denna förordning meddelar kommissionen gruppundantag för avtal, beslut och samordnade förfaranden som syftar till ett eller flera av följande mål:

- Gemensam planering och samordning av en tidtabell för en flygförbindelse mellan flygplatser inom gemenskapen.
- Gemensam drift av en regelbunden flygförbindelse på en ny flyglinje eller en flyglinje med lägre beläggning mellan flygplatser inom gemenskapen.
- Samråd om taxor för befordran av passagerare med bagage i regelbunden luftfart mellan flygplatser inom gemenskapen.
- Fördelning av avgångs- och ankomsttider och planering av trafiken på flygplatser i den mån de berör luftfart mellan flygplatser inom gemenskapen.

Giltighetstiden för förordningen gick ut den 30 juni 1998. Kommissionen har emellertid förslagit att giltighetstiden för förordningen – med undantag för artikel 1 första och andra strecksatserna, artikel 2, artikel 3 och artikel 6 (ii) – skall förlängas till den 30 juni 1999 (se EGT C 369, 28.11.98, s. 2).

Rådets direktiv 94/56/EG av den 21 november 1994 om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart

Direktivet skall tillämpas vid utredningar av flyghaverier och tillbud inom den civila luftfarten på gemenskapens territorium och med hänsyn till medlemsstaternas förpliktelser. Direktivet skall även tillämpas utanför gemenskapens territorium vid utredningar av haverier som inbegriper luftfartyg som är registrerade i en medlemsstat, när dessa utredningar inte utförs av en annan stat eller vid utredningar av allvarliga tillbud som inbegriper luftfartyg som är registrerade i en medlemsstat eller handhas av ett företag som är etablerat i en medlemsstat, när dessa utredningar inte utförs av en annan stat.

Varje haveri eller allvarligt tillbud skall utredas. En sådan utredning får inte i något fall ta sikte på fördelning av skuld eller ansvar. Varje medlemsstat skall säkerställa att de tekniska utredningarna genomförs eller övervakas av ett ständigt organ eller institut för civil luftfart. I samband med varje utredning av ett haveri eller ett tillbud skall en rapport utarbetas. I tillämpliga fall skall en sådan rapport innehålla relevanta säkerhetsrekommendationer.

Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen

Syftet med direktivet är att genomföra tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen. Vad som avses med marktjänster anges i en bilaga till direktivet. Det rör sig t.ex. om passagerartjänster i form av tjänst till passagerarna vid avfärd, ankomst, transitering i anslutning till eller utanför flygplatsen, inbegripet kontroll av biljetter, resehandlingar, incheckning av bagage och transport av bagage fram till sorteringssystemen. Även s.k. ramptjänster omfattas. De är bl.a. lastning och avlastning av flygplanet samt transport av besättning och passagerare mellan flygplanet och flygterminalen.

Direktivet skall, under vissa närmare angivna förutsättningar, tillämpas på varje flygplats inom en medlemsstats territorium som lyder under fördragets bestämmelser och som står öppen för kommersiell lufttrafik. I direktivet anges också när de olika bestämmelserna skall börja tillämpas.

Vissa regler skall börja tillämpas år 1998, vissa år 1999 och vissa år 2001. Avgörande härför är dels typen av tjänster och dels flygplatsens storlek vad gäller passagerar- och fraktvolym. Trösklarna är 1 miljon passagerare eller 25 000 ton gods, 2 miljoner passagerare eller 50 000 ton gods respektive 3 miljoner passagerare eller 75 000 ton gods. Flera av direktivets bestämmelser om marknadstillträde är endast tillämpliga på de flygplatser som når de nämnda trösklarna.

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som behövs för att garantera tredje man tillträde till marknaden för marktjänster. Medlemsstaterna får kräva att leverantörerna av marktjänster är etablerade i gemenskapen. Vid vissa typer av marktjänster får medlemsstaterna begränsa antalet tjänsteleverantörer. De får dock inte begränsa antalet till mindre än två för varje typ av tjänst.

Medlemsstaterna skall också vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att egenhanteringen kan utövas fritt. Med egenhantering avses den situation där en fysisk eller juridisk person, som med flyg transporterar passagerare, post och/eller gods från eller till den berörda flygplatsen, skaffar sig en eller flera typer av marktjänster utan att ingå något som helst kontrakt med tredje man i syfte att tillhandahålla sådana tjänster.

Enligt direktivet finns det vissa möjligheter för en medlemsstat att begränsa tillträdet till marknaden för marktjänster och utövandet av egenhantering när specifika utrymmes- eller kapacitetsbegränsningar gör det omöjligt att öppna marknaden och/eller utföra egenhantering i den omfattning som föreskrivs i direktivet.

Kommissionens direktiv 97/15/EG av den 25 mars 1997 om antagande av Eurocontrol-standarder och om ändring av rådets direktiv 93/65 EEG om definition och användning av kompatibla tekniska specifikationer vid upphandling av utrustning och system för ledning av lufttrafiken

Enligt detta direktiv skall de obligatoriska momenten i Eurocontrol-specifikationerna som ingår i de Eurocontrol-standarddokument som anges i direktivet antas.

Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor

Reglerna om fraktförarens (lufttrafikföretagets) ersättningsansvar vid skador som åsamkas passagerare, bagage och gods finns i Warszawa-konventionen (se avsnitt 2.2.3). Den gräns för skadeståndsansvar som stadgas i Warszawa-konventionen har av gemenskapen ansetts vara för låg enligt dagens ekonomiska och sociala normer. En följd av den låga

gränsen är att det ofta uppkommer långdragna rättsliga processer som skadar flygtrafikens anseende. Vidare gäller Warszawakonventionen endast för internationell trafik. Åtskillnaden mellan nationell och internationell trafik har avskaffats på den inre luftfartsmarknaden. Gemenskapen har därför ansett det lämpligt att ha samma gräns för och art av skadeståndsansvar både vid nationell och internationell trafik. ICAO håller för närvarande på att revidera Warszawakonventionen. I avvaktan på resultatet av denna revidering har gemenskapen funnit det lämpligt att tillfälligt stärka passagerarskyddet, vilket skett genom denna förordning.

Förordningen gäller lufttrafikföretags skadeståndsansvar för personskador vid olyckor som inträffat ombord på ett luftfartyg eller under på- eller avstigning. Bestämmelserna skall tillämpas av EG-lufttrafikföretag som har licens utfärdad i en medlemsstat. EG-lufttrafikföretagets skadeståndsansvar vid personskada är obegränsat och ingen begränsning får införas vare sig i lag, konvention eller avtal. Upp till 100 000 SDR är ansvaret strikt. I övrigt gäller Warszawakonventionens regler. Detta innebär att över denna nivå kan EG-lufttrafikföretaget undgå ansvar genom att bevisa att företaget eller dess företrädare har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadan eller att det var omöjligt för företaget eller dess företrädare att vidta sådana åtgärder. Vid medvållande från den dödade eller skadelidande får ersättningen dock jämkas under 100 000 SDR. Ingen av förordningens bestämmelser innebär att ett EG-lufttrafikföretag är ensamt ansvarigt för en personskada eller hindrar företaget att föra regresstalan mot annan part.

Kommissionens förordning (EG) nr 2842/98 av den 22 december 1998 om hörande av parter i vissa förfaranden enligt artiklarna 85 och 86 i EG-fördraget

Denna förordning innehåller regler om hörande av parterna enligt bl.a. artikel 16.1 och 16.2 i förordning (EEG) nr 3975/87.

Kommissionens förordning (EG) nr 2843/98 av den 22 december 1998 om form, innehåll och övriga detaljer i de ansökningar och anmälningar som föreskrivs i rådets förordningar (EEG) nr 1017/68, (EEG) nr 4056/86 och (EEG) nr 3975/87 om tillämpningen av konkurrensreglerna på transportsektorn

Förordningen innehåller regler om förfarandena för ansökningar och anmälningar inom transportsektorn. För lufttransportområdet gäller det ansökningar eller anmälningar till kommissionen enligt artiklarna 3.2 och 5 i förordningen (EEG) nr 3975/87.

2.4 Internationella organisationer m.m.

Utformningen av den svenska luftfartslagstiftningen och tillämpningen av den är i betydande utsträckning beroende av beslut som fattas inom olika internationella organ. I detta avsnitt beskrivs i korthet de viktigaste av dessa organ.

2.4.1 ICAO

Den internationella civila luftfartsorganisationen (The International Civil Aviation Organization – ICAO) upprättades genom Chicagokonventionen och de länder som undertecknar konventionen blir medlemmar i organisationen. Numera är ICAO – vars huvudkontor är beläget i Montreal, Canada – knutet till Förenta Nationerna som ett av dess fackorgan.

ICAO, som består av en församling, ett råd och olika underorgan, har till uppgift att ”utveckla principerna och tekniken för internationell luftfart” och ”främja planläggning och utveckling av internationell lufttrafik”.

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

- 1: Personnel Licensing – luftfartscertifikat
- 2: Rules of the Air – trafikregler
- 3: Meteorological Service for International Air Navigation – meteorologi
- 4: Aeronautical Charts – flygkartor
- 5: Units of Measurement to be used in Air and Ground Operations – måttenheter
- 6: Operation of Aircraft – International Commercial Air Transport, International General Aviation – användande av luftfartyg i internationell trafik
- 7: Aircraft Nationality and Registration Marks – nationalitets- och registreringsbeteckningar
- 8: Airworthiness of Aircraft – luftvärdighet
- 9: Facilitation – underlättande av luftfart
- 10: Aeronautical Telecommunications – teletjänst
- 11: Air Traffic Services – flygtrafikledning (flygkontrolltjänst, flyginformationstjänst och alarmeringstjänst)
- 12: Search and Rescue – flygräddningstjänst
- 13: Aircraft Accident Investigation – undersökning av luftfartsolyckor

- 14: Aerodromes – flygplatser
- 15: Aeronautical Information Services – informationstjänst
- 16: Environmental Protection, Del I: Aircraft Noise – flygplansbuller, Del II: Aircraft Engine – emissionsutsläpp från flygplansmotorer
- 17: Security – Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference – säkerhetsbestämmelser
- 18: Safe Transport of Dangerous Goods by Air – flygtransport av farligt gods

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

2.4.2 ECAC

Den europeiska luftfartskonferensen (The European Civil Aviation Conference – ECAC) grundades år 1955. ECAC har för närvarande 37 medlemsstater. Medlemskap kan vinnas av europeiska länder som är medlemmar i ICAO.

ECAC är ett rådgivande organ som har som målsättning att gynna utvecklingen av ett säkert, effektivt och uthålligt europeiskt flygtransportsystem. I detta syfte utfärdar ECAC resolutioner, rekommendationer och policybeslut. Dessa åtgärder är inte rättsligt bindande. Normalt brukar de dock på olika sätt få genomslag i de nationella rättsordningarna.

Det högsta beslutande organet inom ECAC är ett plenarmöte som hålls vart tredje år. Vid detta möte representeras medlemsländerna av delegationer som brukar ledas av generaldirektören för landets luftfartsmyndighet. Vid plenarmötet beslutas bl.a. riktlinjerna för ECAC:s verksamhet under de kommande tre åren. Mellan plenarmötena leds verksamheten av en president och en "Co-ordinating Committee" som båda väljs av plenarmöte. ECAC har ett eget sekretariat som är beläget i Paris.

2.4.3 JAA

De gemensamma luftfartsmyndigheterna (Joint Aviation Authorities – JAA) är ett samarbete mellan ett antal europeiska luftfartsmyndigheter som har till syfte att främja flygsäkerheten. Medlemskap i JAA kan vinnas av alla länder som är medlemmar i ECAC. JAA är ett associerat organ till ECAC. För närvarande är 29 länder medlemmar i JAA. Härav är 19 länder, däribland Sverige, fullvärdiga medlemmar och 10 länder är s.k. kandidatmedlemmar.

Det första samarbetsavtalet om JAA träffades år 1979. Numera är samarbetet inom JAA grundat på ett dokument från år 1990 "Arrangements concerning the development, the acceptance and the implementations of Joint Aviation Requirements", även kallat "Arrangements Document" eller "Cypern-avtalet", vilket har undertecknats av luftfärtsmyndigheternas generaldirektörer. Ett arbete påbörjades med att utforma en konvention men detta slutfördes aldrig. JAA bygger således inte på något folkrättsligt bindande avtal utan har mer karaktären av ett "gentlemen's agreement".

Samarbetet är inriktat på att utforma gemensamma regler avseende flygsäkerhet. Dessa regler kan omfatta alla områden som har betydelse för flygsäkerheten. Det läggs emellertid särskild vikt vid regler som rör konstruktion och tillverkning av flygmateriel, underhåll och användning av sådan materiel, samt behörigheten hos personer och organisationer som är ansvariga för konstruktion, tillverkning och underhåll av flygmateriel och som opererar flygplan. Genom att utforma gemensamma regler undviks dubbelarbete och utbyte av produkter och personer mellan olika länder underlättas. De gemensamma regler som JAA utarbetar benämns "Joint Aviation Requirements" (JAR) eller gemensamma luftfärtsbestämmelser.

Samarbetet innebär att parterna åtar sig att inom ramen för nationell rätt delta i utvecklingen av JAR och att anta och genomföra JAR som gemensamma krav utan nationella varianter ("sole code"). Parterna skall införa nya JAR i sitt nationella regelverk och arbeta för att avlägsna skillnader i sitt regelverk i förhållande till JAR.

Det är bara de fullvärdiga medlemsstaterna som kan göra anspråk på att certifikat, tillstånd och andra godkännanden automatiskt skall erkännas av de övriga fullvärdiga medlemsstaterna.

Som exempel på antagna JAR kan nämnas JAR 145 som innehåller gemensamma krav för godkännande av flygverkstäder som anlitas av kommersiella flygföretag, JAR-OPS 1 och 3 som innehåller gemensamma operativa krav för kommersiell transport av personer, gods och post samt JAR-FCL som innehåller gemensamma certifikatbestämmelser.

Som ovan behandlats (se avsnitt 2.3.2) har EG antagit en förordning (3922/91) om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart. Genom denna förordning har vissa JAR fått ställning av gemenskapsrätt.

EU-kommissionen har erhållit mandat att inleda förhandlingar som syftar till att skapa en gemensam europeisk flygsäkerhetsmyndighet; European Aviation Safety Authority (EASA). En sådan organisation skulle delvis ersätta JAA, göra samarbetet folkrättsligt bindande och säkra en effektivare beslutsprocess. Det är tänkt att EASA skall upprättas genom

en multilateral konvention mellan EU, dess medlemsstater och övriga europeiska länder som önskar delta.

2.4.4 Eurocontrol

Angående Eurocontrol, se ovan avsnitt 2.2.10.

2.4.5 OPS-utvalget

Detta organ består av de tre skandinaviska flygsäkerhetscheferna. Verksamheten regleras i ett avtal (med instruktion) mellan verkscheferna. Uppgiften är i första hand tillsyn över företag med gemensamt skandinaviskt tillstånd men även andra frågor koordineras i detta forum. Ordförandeskapet roterar varje år. Sektionscheferna för luftvärdighet, drift och utbildning bildar underutvalg med ett särskilt för medicin. För den direkta tillsynsverksamheten finns ett skandinaviskt tillsynskontor (STK) beläget i Sverige. Verksamheten regleras i instruktion från OPS-utvalget.

2.4.6 IATA

International Air Transport Association (IATA) är en rent privaträttslig sammanslutning av flygföretag som ursprungligen grundades år 1919 och nyorganiserades år 1945. IATA är en intresseorganisation vars medlemmar huvudsakligen består av de större reguljärbolagen som bedriver internationell trafik. Sedan år 1974 kan dock även charterflygföretag vara medlemmar. IATA spelar en stor roll när det gäller utformning och standardisering av kommersiella villkor, normer och procedurer för den internationella luftfarten. Här kan t.ex. nämnas IATA:s roll när det gäller frivilliga överenskommelser om internationella flygpriser vilka accepteras av IATA:s medlemsföretag när de endast utför en del av den transport som resenären ingår avtal om, s.k. interlining. På så sätt kan passageraren köpa en flygbiljett för en resa som omfattar flera delsträckor och utförs av flera flygföretag till ett lägre pris än om passageraren köpte en biljett för varje delsträcka. IATA handhar också genom sitt "Clearing House" avräkningen mellan medlemsföretagen när det gäller biljettintäkter. Slutligen kan nämnas att IATA är ett viktigt remisorgan inom luftransportområdet, inte minst på det tekniska området.

2.5 Svenska bestämmelser inom området civil luftfart

I detta avsnitt redogörs kortfattat för innehållet i de viktigaste författningarna inom området civil luftfart. Inom parentes kan nämnas att det finns över 200 författningar som innehåller bestämmelser som på något sätt anknyter till den civila luftfarten. Beträffande vissa av de författningar som beskrivs nedan lämnas längre fram i betänkandet en mer detaljerad redogörelse för deras innehåll. För en beskrivning av bestämmelser som rör rätt till luftfartyg hänvisas till utredningens delbetänkande Rättigheter i luftfartyg (SOU 1997:122).

2.5.1 Luftfartslagen (1957:297)

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

I 2 kap. finns bestämmelser om registrering, nationalitet och märkning. Registrering sker i luftfartygsregistret som förs av Luftfartsverket. Den är en förutsättning för att luftfartyget skall få användas vid luftfart. Ytterligare regler om registrering finns i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m. Ett luftfartyg som har förts in i registret äger svensk nationalitet. Om införandet i registret utfärdas nationalitets- och registreringsbevis. Luftfartyget skall vidare märkas med sin nationalitets- och registreringsbeteckning. Om det är registrerat i främmande stat skall det vid luftfart inom svenskt område vara märkt i enlighet med föreskrifterna i hemlandet.

I 3 kap. finns bestämmelser om luftvärdighet och miljövärdighet. Huvudregeln är att ett luftfartyg skall vara luftvärdigt och miljövärdigt när det används till luftfart. Ansvar för detta åvilar ägaren eller, om någon brukar luftfartyget i ägarens ställe, brukaren. Luftvärdigheten och miljövärdigheten står under tillsyn av Luftfartsverket. Verket utfärdar efter besiktning luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis. Svenskt luftfartyg skall, när det används i luftfart, ha svenskt eller av Luftfartsverket godkänt utländskt luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis.

I 4 och 5 kap. finns bestämmelser om luftfartygs bemanning och om befälhavare och tjänsten ombord. Bl.a. upptas här allmänna bestämmel-

ser om luftfarts-certifikat. Sådant utfärdas av Luftfartsverket. Endast den som har ett luftfarts-certifikat är behörig att tjänstgöra som förare, navigatör eller flygmaskinist på ett luftfartyg. Den som vill genomgå utbildning för luftfarts-certifikat skall ha ett elevtillstånd. I lagen anges under vilka förutsättningar ett certifikat och ett elevtillstånd skall återkallas. Frågor om återkallelse prövas av allmän förvaltningsdomstol.

Luftfartyg skall när det används vid luftfart ha en befälhavare. Denne skall ha tillsyn över luftvärdigheten, bemanningen m.m. Om någon genom sitt uppträdande utgör en omedelbar fara för luftfartygets säkerhet eller för säkerheten ombord, får befälhavaren vidta de åtgärder mot denne som behövs för att avvärja faran. Om det inträffar en olyckshändelse som medför att någon avlider eller får allvarlig kroppsskada eller att betydande skada uppstår för luftfartyget eller på egendom skall befälhavaren rapportera detta. Befälhavaren skall också rapportera, när det har funnits någon allvarlig fara för att en sådan olycka skulle inträffa eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen.

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

I 6 kap. finns bestämmelser om flygplatser och om markorganisationen i övrigt. Flygplatser och andra anläggningar skall uppfylla säkerhetens krav. För inrättande och drift av flygplats för allmänt bruk (allmän flygplats) krävs tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. En allmän flygplats skall godkännas innan den tas i bruk. Regeringen får föreskriva att detsamma skall gälla i fråga om andra anläggningar för luftfarten. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva vilka flygplatser som får användas vid olika slag av luftfart samt meddela föreskrifter om avgifter för användning av allmänna flygplatser eller andra allmänna anläggningar eller tjänster för luftfarten.

I 7 kap. finns regler om tillstånd till luftfartsverksamhet. Luftfart i förvärvssyfte får inte utövas i Sverige utan tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen får dock föreskriva att annan luftfart i förvärvssyfte än luftfart i regelbunden trafik (linjefart) får utövas utan tillstånd, om det är lämpligt med hänsyn till luftfartens art eller omfattning. Tillstånd får beviljas bara om det inte möter hinder av hänsyn till det allmänna. Vid prövning av ansökan om tillstånd skall de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för trafiken beaktas. Tillstånd till luftfart i inrikes trafik får ges endast till svenska rättssubjekt och vissa rättssubjekt med anknytning till EES-stater.

I 8 kap. finns vissa bestämmelser om lufttrafiken. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om vad

som skall iakttas vid luftfärder för att olyckor och olägenheter skall undvikas. Föreskrifter får också meddelas om flygvägar som luftfartyg skall följa inom svenskt område. Bestämmelser finns vidare om landnings-skyldighet och om förbud mot befordran av krigsmateriel eller annat gods samt om fartygshandlingar.

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

10 kap. reglerar ansvaret för skador genom luftfart.

I 11 kap. finns bestämmelser om flygräddningstjänst, bärgning och undersökning av luftfartsolyckor. Bestämmelser om flygräddningstjänsten finns också i räddningstjänstlagen (1986:1102). Den som medverkar vid bärgning av ett förolyckat eller nödställt luftfartyg har rätt till bärgarlön enligt bestämmelser härom i sjölagen. För fordran på bärgarlön har han luftpanträtt i luftfartyget eller godset med förmånsrätt enligt förmånsrättslagen (1970:979). Om undersökning från säkerhetssynpunkt av luftfartsolyckor och andra händelser som berör luftfarten finns bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

I 12 kap. finns bestämmelser om rätt för Luftfartsverket att förbjuda luftfärd med luftfartyg som inte är luftvärdiga eller då lagens villkor inte är uppfyllda eller föreskrivna avgifter inte har erlagts.

I 13 kap. finns ansvarsbestämmelser och i 14 kap. vissa bestämmelser om lagens tillämpning, bl. a. om överklagande av Luftfartsverkets beslut.

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

2.5.2 Luftfartsförordningen (1986:171)

Denna förordning innehåller en rad tillämpningsbestämmelser i anslutning till luftfartslagen. Förordningen innehåller även bemyndiganden för Luftfartsverket att utfärda föreskrifter inom olika ämnesområden.

2.5.3 Luftfartsverkets föreskrifter

Med stöd av de bemyndiganden som Luftfartsverket har erhållit genom luftfartsförordningen utfärdar verket en rad föreskrifter. Dessa föreskrifter, som ofta utgör det konkreta genomförandet av svenska internationella åtaganden – t.ex. genomförandet av bilagor till Chicagokonventionen och av olika EG-direktiv – utfärdas i Luftfartsverkets författ-

ningssamling (LFS). Den övervägande delen av föreskrifterna samlas i den av Luftfartsverket utgivna publikationsserien Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL). Det finns för närvarande sju olika delar av BCL: Administrativa bestämmelser (BCL-A), Certifikatbestämmelser (BCL-C), Driftbestämmelser (BCL-D), Flygplatser (BCL-F), Materielbestämmelser (BCL-M), Security (BCL-SEC) samt Meteorologisk tjänst (BCL-MET) som beslutas i samråd med Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI). Härutöver finns även Trafikregler för luftfart (BCL-T) som har fastställts av regeringen i enlighet med förordningen (1961:563) angående trafikregler för luftfarten. En annan form av bindande föreskrifter som utges i LFS är s.k. luftvärdighetsdirektiv (LVD, *eng.* Airworthiness directives – AD). Ett luftvärdighetsdirektiv kan avse t. ex. underhållsåtgärder eller operativa begränsningar som är nödvändiga för ett luftfartygs fortsatta luftvärdighet och säkra flygning.

I detta sammanhang kan även nämnas några publikationer som Sverige genom medlemskapet i ICAO förbundet sig att ge ut (se bilaga 15 till Chicagokonventionen). AIP-Sverige (AIP är en förkortning för Aeronautical information publication) som ges ut på svenska och engelska innehåller varaktig information av betydelse för luftfarten, t.ex. uppgifter om restriktionsområden, flygplatser samt kartor. AIC (Aeronautical information circular) innehåller information som inte är kvalificerad för att ges ut i AIP men som har anknytning till flygsäkerheten, bestämmelser eller tekniska och administrativa områden. AIC-A ges ut på svenska och engelska medan AIC-B ges ut enbart på svenska. Vissa AIP och AIC ges ut i LFS och får därigenom karaktären av bindande föreskrifter.

2.5.4 Lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart

I denna lag regleras ansvaret för skador, som till följd av ett luftfartygs begagnande tillfogas personer eller egendom, som inte befordras med luftfartyget. För sådana skador gäller enligt lagen ett strikt ansvar. Enligt huvudregeln är det luftfartygets ägare som bär det strikta ansvaret. Under vissa förutsättningar kan dock ansvaret övergå på en nyttjanderättshavare.

2.5.5 Föörordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område

I denna förordning anges de myndigheter som skall pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som åligger en medlemsstat enligt rättsakter som beslutats inom Europeiska gemenskapen och som rör civil luftfart.

2.5.6 Lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats

Enligt denna lag får, till förekommande av brott som utgör allvarlig fara för säkerheten vid luftfart, särskild kontroll äga rum på flygplats. Vid sådan kontroll eftersöks vapen eller annat föremål som är ägnat att komma till användning vid brott av nyss angivet slag. Förordnande om särskild kontroll meddelas av Rikspolisstyrelsen efter samråd med Luftfartsverket och skall avse viss tid. Förordnande kan begränsas till viss flygplats eller viss trafik. I lagen finns bestämmelser om vem som får utföra särskild kontroll, hur den skall utföras och hur det skall förfaras med föremål som påträffas.

2.5.7 Lagen (1984:283) med vissa bestämmelser för Scandinavian Airlines Systems flygpassagerarterminal i Malmö

Enligt denna lag får på den i Malmö av Scandinavian Airlines System anordnade terminalen för passagerare och gods, som befordras direkt till eller från ett luftfartyg i internationell trafik vid Kastrups flygplats i Danmark, särskild kontroll äga rum till förekommande av brott som utgör allvarlig fara för säkerheten vid luftfart. Beträffande sådan kontroll gäller lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats i tillämpliga delar.

2.5.8 Föörordningen (1984:308) om ersättning för tull- och passkontroll m.m. vid Scandinavian Airlines Systems flygpassagerarterminal i Malmö

Enligt denna förordning skall innehavaren av Scandinavian Airlines Systems flygpassagerarterminal i Malmö betala en viss avgift för statens

kostnader för pass- och tullkontroll samt för sådan kontroll som avses i 1 § lagen med vissa bestämmelser för Scandinavian Airlines Systems flygpassagerarterminal i Malmö.

2.5.9 Förfordningen (1979:969) om restriktioner för luftfart inom vissa områden

Till skydd för anläggningar som är av betydelse för totalförsvaret anges i en bilaga till denna förordning ett antal restriktionsområden för luftfart. Inom dessa restriktionsområden är luftfart med vissa undantag förbjuden.

2.5.10 Förfordningen (1961:563) angående trafikregler för luftfarten

Enligt denna förordning skall trafikregler för luftfart inom svenskt område fastställas av regeringen i huvudsaklig överensstämmelse med de s.k. internationella trafikreglerna, vilka är trafikregler som har antagits av ICAO.

2.5.11 Kungörelsen (1972:17) om behandling av föremål som upphittats inom flygplats eller på luftfartyg, m.m.

Denna förordning innehåller bestämmelser om hur det skall förfaras med föremål som upphittats inom en flygplats eller ombord på ett luftfartyg som i förvärvssyfte används för befordran av passagerare eller gods.

2.5.12 Lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter

Denna lag innehåller bestämmelser om behörighet för domstolar och andra myndigheter i mål om betalningsskyldighet för undervägsavgift enligt 1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter samt om erkännande och verkställighet av utländska avgöranden om undervägsavgifter som grundas på överenskommelsen.

2.5.13 Förordningen (1988:78) med instruktion för Luftfartsverket

I denna förordning anges huvuduppgifterna för Luftfartsverket, som är den centrala förvaltningsmyndighet som har det samlade ansvaret för den civila luftfarten. Förordningen innehåller även bestämmelser om Luftfartsverkets ledning, organisation och handläggning av ärenden.

Av förordningen framgår att Luftfartsinspektionen är en underenhet inom Luftfartsverket. Chefen för Luftfartsinspektionen ansvarar för utfärdandet av säkerhetsföreskrifter för den civila luftfarten och för tillsynen över flygsäkerheten.

2.5.14 Kungörelsen (1961:567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg

Enligt denna författning behövs som huvudregel regeringens tillstånd för att få befordra krigsmateriel med luftfartyg. Vad som avses med krigsmateriel anges i en bilaga till författningen.

2.5.15 Tillträdesförordningen (1992:118)

Enligt denna förordning krävs, med vissa undantag, tillstånd för utländska statsluftfartyg för att de skall få tillträde till svenskt territorium. Försvarsmakten får meddela tillstånd för tillträde till svenskt territorium i fråga om andra utländska statsluftfartyg än militära stridsflygplan, på begäran av Luftfartsverket. Försvarsmakten får även, på begäran av en kommun eller en statlig myndighet som svarar för räddningstjänsten, meddela utländska statsfartyg, statsluftfartyg och militära fordon tillstånd för tillträde till svenskt territorium vid räddningsinsatser eller vid övning av sådana insatser. I andra fall meddelar regeringen utländska statsluftfartyg tillstånd för tillträde till svenskt territorium. Tillstånden utverkas på diplomatisk väg.

Inom svenskt territorium skall ett utländskt statsluftfartyg följa bestämmelserna för civil luftfart och framföras enligt anvisningar från den svenska flygtrafikledningen.

3 Allmänna utgångspunkter

Den nuvarande luftfartslagen är från 1950-talet. Lagen jämte senare ändringar har jämförelsevis väl betjänat luftfarten och för sin del skapat förutsättningar såväl för flygsäkerheten som för utvecklandet av luftfarten såsom näringsgren. Lagen grundar sig emellertid på helt andra sociala, ekonomiska och trafikmässiga förhållanden än dagens.

Under de senaste årtiondena har det skett en snabb förändring inom luftfarten och det internationella luftfartssamarbetet. Flygverksamheten i förvärvssyfte har utvecklats från ett system av företag bestående av en person och ett flygplan till en verksamhet som utövas av stora flygföretag. Luftfartygens tekniska utveckling har varit snabb och fartygen har snabbt ökat i antal. Miljöfrågornas betydelse har ökat. Vidare har den europeiska integrationsutvecklingen inneburit och kommer även att innebära en höggradig liberalisering av flygtrafiken och av flygverksamheten i allmänhet. Internationaliseringen leder även till ökade krav på harmonisering av reglerna. Bl.a. mot bakgrund av dessa förhållanden finns det ett behov av en övergripande översyn av luftfartslagstiftningen.

Den översyn av luftfartslagstiftningen som utredningen har gjort är så omfattande att den bör utmynna i en ny lag. I enlighet med vad som anges i utredningens direktiv har utredningen strävat efter att begränsa antalet regler och författningar. Detta har lett till att i utredningens förslag ett antal författningar har arbetats in i den nya luftfartslagen. Därutöver föreslås luftfartslagen få bestämmelser i samma ämnen som dem som behandlas i den nuvarande luftfartslagen.

Den nuvarande luftfartslagen bygger på ett förslag som utarbetades i nära samarbete med utredningar i Danmark, Finland och Norge. Luftfartslagarna i dessa länder uppvisar fortfarande mycket stora likheter i fråga om uppbyggnad och struktur. Inte minst därför att det alltjämt förekommer ett omfattande skandinaviskt luftfartssamarbete anser utredningen att det har ett värde att lagarna även fortsättningsvis har en likartad uppbyggnad. Utredningen har mot denna bakgrund så långt möjligt försökt behålla den nuvarande kapitelindelningen i luftfartslagen och den inbördes ordningen mellan de olika kapitlen. En lagtekniskt klarare och enhetligare struktur har emellertid eftersträvats.

Lagtekniska frågor

Som behandlats i föregående kapitel bygger de nationella luftfartslagstiftningarna i mycket stor utsträckning på ett internationellt regelverk. Enligt utredningens direktiv är huvudsyftet med utredningen att modernisera och anpassa den svenska luftfartslagstiftningen till det internationella regelverket. I detta sammanhang uppkommer frågan på vilken författningsnivå dessa regler – som inte sällan är av teknisk natur och mycket detaljerade – skall genomföras i den nationella rättsordningen. Vid den författningstekniska utformningen har den självklara utgångspunkten varit att det är väsentligt att de för den enskilde och från rätts- och flygsäkerhetssynpunkt mest betydelsefulla bestämmelserna regleras i lag. Det är emellertid av rent praktiska skäl också angeläget att lagen inte belastas med regler av mera administrativ karaktär. Tekniskoperativa bestämmelser och andra flygsäkerhetsbestämmelser som gäller den praktiska luftfartsverksamheten förändras ständigt och det är därför av betydelse att sådana bestämmelser kan utfärdas eller ändras på ett smidigt sätt. Sådana regler bör mot denna bakgrund finnas i regeringsförordningar och föreskrifter som utfärdas av Luftfartsverket. Bl.a. för att kunna bedöma på vilken författningsnivå olika internationella regler skall genomföras och för att kunna ge erforderliga bemyndiganden har utredningen funnit det nödvändigt att även göra en översyn av luftfartsförordningen. Denna översyn har lett till att utredningen funnit det lämpligt att lämna ett förslag till ny luftfartsförordning. För att öka överskådligheten har förordningen delats in i kapitel som motsvarar lagens. Av skäl som utredningen redogör för i kapitel 13 lämnar utredningen bestämmelserna om luftransporter i 9 kap. LL oförändrade. Utredningen har som en följd härav inte lämnat något förslag till förordningstext avseende dessa bestämmelser. Det kan emellertid förutses att det vid den översyn som pågår av 9 kap. även kommer att tillskapas förordningstext. Mot denna bakgrund har utredningen i sitt förslag till luftfartsförordning lämnat 9 kap. blankt så att kapitlen vid denna översyn inte skall behöva numreras om.

Vid översynen av luftfartsförordningen har utredningen strävat efter att tydliggöra Luftfartsverkets behörighet att utfärda föreskrifter på olika områden. Utredningen har därför på varje aktuellt område försökt lämna klara bemyndiganden till Luftfartsverket att utfärda föreskrifter. När det gäller regeringens rätt att utfärda föreskrifter har utredningen i de fall där det endast finns behov av tillämpningsföreskrifter av rent administrativ karaktär inte velat tynga lagen med bemyndiganden. I dessa fall får man falla tillbaka på bestämmelsen i 8 kap. 13 § RF om regeringens rätt att genom förordning besluta om föreskrifter om verkställighet av lag. I sammanhanget kan infogas att utredningen i sitt förslag till luftfartslag

har försökt undvika att nämna Luftfartsverket vid namn. Skälet till detta är att det – bl.a. mot bakgrund av det europeiska integrationsarbetet – inte kan uteslutas att det kommer att ske organisatoriska förändringar som påverkar rollfördelningen mellan Luftfartsverket och andra organ.

Riksdagen och regeringen har i olika sammanhang uttalat att en målsättning är att flygsäkerhetsstandarden i Sverige skall vara lägst i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer (se t.ex. prop. 1987/88:50 s. 231, trafikutskottets betänkande TU 1987/88:22 och rskr. 1987/88:249). Detta är en målsättning som har varit grundläggande i utredningens arbete.

Terminologiska frågor

I luftfartslagstiftningen återfinns ett antal grundläggande begrepp, såsom luftfart och luftfartyg. Någon definition av sådana begrepp ges emellertid inte i lagstiftningen. Vid LL:s tillkomst diskuterades frågan om begreppsdefinitioner skulle tas in i lagen. Det ansågs dock att man borde avstå från detta under hänvisning bl.a. till den snabba tekniska utvecklingen och till svårigheterna att fastslå enhetliga betydelser av begreppen för olika delar inom luftfarten. Flyglagutredningen avstod av samma skäl från att föreslå några definitioner av begreppen. (Se prop. 1957:69 s. 45–46, Ds 1981:12 s. 36 och prop. 1984/85:212 s. 81). Lufträttsutredningen har också funnit skäl att i sitt förslag inte uppta några begreppsdefinitioner. I detta avseende får man därför hålla sig till vedertagen begreppsbestämning på området. Sådana finns t.ex. i bilagorna till Chicagokonventionen och i ICAO:s Definitions.

Begreppet säkerhet är av grundläggande betydelse för all luftfartsverksamhet och förekommer på ett stort antal ställen i luftfartslagstiftningen. Inom luftfarten finns två speciella säkerhetsområden. Det ena är den teknisk-operativa flygsäkerheten (*safety*) som Luftfartsinspektionen enligt 15 § förordningen (1988:78) med instruktion för Luftfartsverket har tillsynsansvaret för. Det andra är den säkerhet (*security*) som inom luftfarten kan hotas av olagliga handlingar såsom våld, terrorism, kapning, sabotage m.m. Enligt 2 § tredje stycket i nyss nämnda förordning ansvarar Luftfartsverket i samråd med Rikspolisstyrelsen för ett nationellt program för förebyggande av brott mot den civila luftfartens säkerhet.

Någon definition av de olika säkerhetsbegreppen förekommer emellertid inte i lagstiftningen och ingenstans anges vilket säkerhetsområde som avses när begreppet säkerhet används. Det får anses vara av vikt att det av författningstexten framgår i vilken betydelse begreppet säkerhet används. Det föreslås därför att det när det rör sig om den teknisk-

operativa flygsäkerheten (safety) används begreppet *flygsäkerhet* och när det rör sig om den säkerhet som kan hotas av olagliga handlingar (security) används begreppet *luftfartsskydd*.

Förutom i dessa båda betydelser förekommer ordet säkerhet i uttrycket allmän ordning och säkerhet. Uttrycket allmän ordning och säkerhet är ett standardbegrepp som förekommer i många författningar inom olika rättsområden. Begreppet har emellertid inte närmare definierats i lagstiftningen och det torde även ha något olika omfång i olika författningar.

I lufträttsliga sammanhang används begreppet allmän ordning och säkerhet inte enbart i samband med intresset av att motverka straffsanktionerade handlingar utan även när det gäller att söka säkerställa förutsättningar för en trygg luftfart i allmänhet och för en i detta sammanhang i möjligaste mån trygg och friktionsfri samlevnad medborgare emellan. Begreppet allmän ordning och säkerhet är således ett vidare begrepp än såväl luftfartsskydd som flygsäkerhet.

Det möter vissa svårigheter att avgränsa begreppet allmän ordning och säkerhet från övriga säkerhetsbegrepp. Hur den gränsen dras torde emellertid inte ha någon större betydelse från rättslig synpunkt och det finns därför ingen anledning att i detta sammanhang göra någon sådan gränsdragning. När det gäller begreppet allmän säkerhet kan det dock sägas att hit hör inte endast faror som framkallas av människor utan även faror som härrör från djur, naturhändelser, industriolyckor och andra yttre omständigheter.

Författningskommentaren

Vid utformningen av författningskommentaren till förslaget till luftfartslag har utredningen relativt utförligt kommenterat nästan varje enskild paragraf. Således har även bestämmelser som inte har ändrats i sak kommenterats. Detta torde inte vara vanligt i svenskt lagstiftningsarbete. Mot bakgrund av att förarbetena till de befintliga bestämmelser som arbetas in i utredningens förslag återfinns på ett stort antal ställen och att förarbetena sträcker sig över en tid av 75 år har dock utredningen funnit det ändamålsenligt att välja denna modell. Inte minst torde remissarbetet underlättas om förarbetena till hela regelkomplexet kan sökas på ett och samma ställe. Det kan för tydlighetens skull anmärkas att när en bestämmelse, som inte har ändrats i sak, kommenteras har utredningen inte avsett att den skall få en ändrad materiell innebörd.

4 Luftfartslagens allmänna bestämmelser

4.1 Inledning

I 1 kap. LL finns de grundläggande reglerna rörande rätten att utöva luftfart inom svenskt område samt angående den svenska luftfartslagstiftningens territoriella tillämplighet. I detta kapitel finns även bestämmelser om förbud mot att framföra luftfartyg i överljudsfart samt rörande inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av riket.

4.2 Lagens tillämpningsområde

Utredningens förslag: Den nuvarande uppdelningen av lagen i två avdelningar – en för civil luftfart och en för militär luftfart och annan luftfart för statsändamål – slopas. Bestämmelser som rör militär luftfart och annan luftfart för statsändamål arbetas in i lagens första kapitel.

Vissa bestämmelser i luftfartslagstiftningen blir tillämpliga även på utländska luftfartyg utanför svenskt område under förutsättning att de används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd.

I enlighet med vad utredningen tidigare föreslagit skall rätten att använda ett luftfartyg inom svenskt område knytas till att det är registrerat i ett land som är medlem i ICAO. Vidare skall det anges att registrering är en förutsättning för att ett luftfartyg skall få användas inom svenskt område.

Det ges möjlighet att föreskriva att vissa luftfartyg av miljöskäl inte får tillträde till svenskt luftrum.

För luftfartyg som inte används vid tillståndspliktig luftfart och som stadigvarande används inom svenskt område ställs det krav på att det skall vara registrerat i Sverige.

Luftfartslagen är uppdelad i två huvudavdelningar. Den första avdelningen omfattar 1–14 kap. och rör civil luftfart, dvs. luftfart som inte sker för statsändamål. Den andra avdelningen består av ett kapitel – 15 kap. – och avser militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. Det är endast vissa av bestämmelserna i den första avdelningen som är tillämpliga på sådan luftfart som avses i den andra avdelningen. Indelningen av luftfartslagen i två avdelningar har sin grund i att Chicagokonventionen enligt artikel 3 är tillämplig bara på icke statliga luftfartyg. Som statliga luftfartyg i konventionens mening anses bl.a. militär-, tull- och polisfartyg. Chicagokonventionen är dock tillämplig på statliga luftfartyg som används för affärsdrift.

Utgångspunkten i LL är att lagens första avdelning skall tillämpas på all civil luftfart inom svenskt område. Som huvudregel gäller lagen därför även utländska luftfartyg och medborgare vid luftfart inom svenskt område. På ett antal ställen i lagen finns det emellertid särregler för svenska och utländska luftfartyg respektive medborgare.

Enligt artikel 12 i Chicagokonventionen förbinder sig varje fördragsslutande stat att vidta åtgärder för att varje luftfartyg, som färdas inom dess territorium, och varje luftfartyg, som är försett med dess nationalitetsmärke, varhelst fartyget befinner sig iakttar gällande trafikbestämmelser. Vidare förbinder sig varje fördragsslutande stat att låta åtala den, som bryter mot tillämpliga bestämmelser. Det finns även en rad andra artiklar i Chicagokonventionen (t.ex. artiklarna 20, 29 och 30) som innebär att den stat där ett luftfartyg är registrerat skall se till att luftfartyget och dess besättning uppfyller vissa villkor varhelst luftfartyget befinner sig. Mot denna bakgrund är svensk luftfartslagstiftning enligt 1 kap. 4 § första stycket LL tillämplig även på svenska luftfartyg vid luftfart utomlands. Enligt 2 kap. 3 § BrB skall brott som begås utomlands ombord på svenska luftfartyg bedömas enligt svensk lag och av svensk domstol. Detsamma gäller brott som utomlands begås i tjänsten av en befälhavare eller en besättningsman på ett svenskt luftfartyg.

Till följd av Warszawakonventionen kan det ankomma på svensk domstol att i enlighet med svensk lagstiftning som överensstämmer med konventionen, dvs. 9 kap. LL, avgöra en tvist med anledning av luftbefordran som utförts utomlands med utländskt luftfartyg. Det vanligaste fallet torde vara att flygningens bestämmelseort är svensk. Det är även tänkbart med andra fall, såsom då anknytningen till Sverige består i att biljetten eller flygfraktsedeln utfärdats här i landet, medan befordringen skett mellan två främmande stater utan mellanlandning inom svenskt område. Det är också möjligt att svensk lag på grund av den internationella privaträttens grundsatser kan bli tillämplig på internationell luftbefordran som inte faller under Warszawakonventionen. Det är mot denna bakgrund som det finns ett stadgande i 1 kap. 4 § andra stycket. LL om

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

I 1 kap. 2 § LL föreskrivs vilka luftfartyg som får användas vid luftfart inom svenskt område. Luftfart med luftfartyg som har nationalitet i ett annat land än Sverige får äga rum endast om det träffats avtal med det andra landet om rätt till luftfart inom svenskt område. Om det finns särskilda skäl får emellertid regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge undantag från detta krav. Det är viktigt att framhålla att i den aktuella bestämmelsen regleras endast vilka luftfartyg med avseende på nationalitet, som får användas vid luftfart inom svenskt område. Frågan om vilken luftfartsverksamhet som en ägare till eller en brukare av ett luftfartyg får bedriva här i landet regleras på annat håll.

I en resolution år 1967 om nationalitet hos och registrering av luftfartyg som används i sådana internationella lufttrafikföretag som avses i artikel 77 i Chicagokonventionen har ICAO fastställt hur konventionens bestämmelser skall tillämpas på luftfartyg som inte är registrerade på nationell basis. En form av registrering enligt artikel 77 är "international registration", enligt vilket system luftfartyg som ställs till en internationell organisations förfogande skall kunna registreras hos den internationella organisationen som då blir registreringsmyndighet. De luftfartyg som blir föremål för gemensam eller icke-nationell registrering skall få en allmän beteckning ("common mark") som bestäms av ICAO.

För att anpassa svensk lagstiftning till ICAO-resolutionen infördes år 1986 bestämmelsen i 1 kap. 5 § LL enligt vilken de bestämmelser i LL som gäller i fråga om luftfartyg som är registrerade i en annan stat skall tillämpas också i fråga om luftfartyg som är registrerade hos en internationell organisation.

I 1 kap. 6 § LL föreskrivs att bestämmelser som gäller för svenska luftfartyg också skall kunna tillämpas på utländska luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av svenska brukare. I 1 kap. 7 § LL finns en regel som innebär att svenska luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av utländska brukare i vissa avseenden skall anses ha samma nationalitet som brukaren.

Dessa bestämmelser bygger på ett tillägg till Chicagokonventionen (artikel 83 bis) om att vid uthyrning av luftfartyg vissa funktioner och förpliktelser kan föras över från registreringsstaten till brukarstaten. Sverige har ratificerat artikel 83 bis som trätt i kraft den 20 juni 1997.

Artikeln behandlar det fall då ett luftfartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat används av en brukare som driver näringsverksamhet med huvudkontor i en annan fördragsslutande stat eller av en brukare som är stadigvarande bosatt i en sådan stat. Mellan dessa stater kan träffas en överenskommelse, varigenom registreringsstaten överför till den

andra staten samtliga eller en del av sina funktioner eller förpliktelser enligt artikel 12, 30, 31 och 32 (a) i Chicagokonventionen. Enligt artikel 12 förbinder sig konventionsstaterna att tillse att varje luftfartyg som färdas inom deras respektive territorium och varje luftfartyg som är försett med deras nationalitetsmärken iakttar gällande trafikbestämmelser och att låta åtala dem som bryter mot tillämpliga bestämmelser. Artikel 30 avser radioutrustning, artikel 31 luftvärdighetsbevis och artikel 32 (a) luftfartscertifikat. För att en överenskommelse enligt artikel 83 bis skall ha verkan gentemot andra fördragsslutande stater skall den antingen registreras hos ICAO:s råd och offentliggöras eller skall berörda stater underrättas om den.

Överväganden

Enligt utredningens mening finns det inte något bärande skäl för att luftfartslagen skall vara uppdelad i två avdelningar. Det föreslås därför att den nuvarande tudelningen av lagen slopas. För att öka lagens överskådlighet bör bestämmelserna rörande militär luftfart och annan luftfart för statsändamål arbetas in i lagens 1 kap. Utredningen återkommer till frågorna om vad som avses med militär luftfart och vilka bestämmelser i lagen som skall vara tillämpliga på militär luftfart och annan luftfart för statsändamål, se kapitel 20.

När det gäller lagens tillämpningsområde är det enligt utredningens mening fortfarande en självklar utgångspunkt att den i allmänhet skall vara tillämplig även på utländska luftfartyg vid luftfart inom svenskt område. I den nuvarande luftfartslagen är det emellertid beträffande vissa bestämmelser oklart om de gäller enbart för svenska luftfartyg eller om de även skall tillämpas på utländska luftfartyg. Utredningen har därför vinnlagt sig om att försöka klara när en bestämmelse endast skall vara tillämplig på svenska luftfartyg.

De senaste decennierna har leasing av luftfartyg ökat markant. När ett svenskt flygföretag hyr in ett utländskt luftfartyg och använder det i sin verksamhet är dock inte den svenska luftfartslagstiftningen generellt sett tillämplig vid luftfart utomlands. I 1 kap. 6 § LL finns en bestämmelse om att regeringen får föreskriva att sådana bestämmelser i lagen och med stöd av lagen utfärdade föreskrifter som avser skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa samt trafik skall, om detta är förenligt med lagen i registreringsstaten, tillämpas på utländska luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av svenska brukare. Regeringen har utnyttjat detta bemyndigande genom att i 6 § LF föreskriva att vissa angivna bestämmelser i LL och LF skall tillämpas, i den utsträckning överenskommelse härom enligt artikel 83 bis i Chicagokonventionen har träffats med re-

gistreringsstaten, på utländska luftfartyg som innehas med nyttjanderätt av svenska brukare. Det finns dock ingen bestämmelse i LL eller LF som direkt utsträcker tillämpligheten av de bestämmelser som anges i 6 § LF utanför svenskt område. Det finns emellertid en bestämmelse i 13 kap. 5 § andra stycket LL om att straffbestämmelserna i luftfartslagstiftningen under vissa förutsättningar skall tillämpas utanför svenskt område i fråga om sådant utländskt luftfartyg som avses i 1 kap. 6 § LL.

Det framstår som omotiverat att det inom ett och samma flygföretag vid luftfart utanför svenskt område skall, bortsett från i straffrättsligt hänseende, tillämpas olika regler ombord på luftfartyg som används av flygföretaget beroende på om det är ett svenskregistrerat luftfartyg som används eller ett inhyrt utländskt luftfartyg.

Mot bakgrund av att det är såpass vanligt att svenska flygföretag använder inhyrda utländska luftfartyg i sin verksamhet och att de även använder dessa luftfartyg utomlands anser utredningen att bestämmelserna i luftfartslagstiftningen – med undantag för reglerna om registrering, flygplatser och bärgning och andra regler som är direkt knutna till Sverige – bör göras tillämpliga även utanför svenskt område på inhyrda utländska luftfartyg som används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd (jfr 1 § 3 mom. i den finska luftfartslagen).

En förutsättning för att den svenska lagstiftningen skall bli tillämplig på inhyrda utländska luftfartyg vid luftfart utomlands bör dock vara att detta är förenligt med den främmande lag som är tillämplig. Med en sådan konstruktion behöver den nuvarande bestämmelsen i 1 kap. 6 § LL och 6 § LF inte finnas kvar. Utgångspunkten blir i stället att vissa i LL och LF uppräknade bestämmelser blir generellt tillämpliga på inhyrda utländska luftfartyg vid luftfart utomlands när de används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd.

I sitt delbetänkande Rättigheter i luftfartyg (SOU 1997:122) föreslog utredningen vissa ändringar i 1 kap. 2 § LL (s. 129). Således föreslog utredningen att rätten att använda ett luftfartyg inom svenskt område skall knytas till att ett luftfartyg är registrerat i ett land som är medlem i ICAO. Utredningen föreslog även att det uttryckligen skall anges att registrering är en förutsättning för att ett luftfartyg skall få användas inom svenskt område. Utredningen vidhåller sina ändringsförslag i denna del. Efter att delbetänkandet (som var inriktat på registreringsfrågor och sakrättsliga frågor) gavs har utredningen gått vidare i sitt arbete och gjort en översyn av olika miljöregler. Som behandlats i ett tidigare avsnitt (2.3.2) finns det EG-direktiv enligt vilka medlemsstaterna skall säkerställa att luftfartyg som inte uppfyller vissa föreskrivna bullerkrav inte trafikerar flygplatser inom deras territorier. För att Sverige skall kunna uppfylla detta åtagande förslår utredningen att det i lagen tas in en bestämmelse om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer av

miljöskäl får föreskriva att vissa luftfartyg inte får tillträde till svenskt luftrum.

Det finns för närvarande ett antal utlandsregistrerade luftfartyg som används mer eller mindre permanent inom svenskt område för privatflygändamål av personer som är bosatta i Sverige. Luftfartsinspektionens rätt att utöva tillsyn över sådana luftfartyg är – främst på grund av internationella regler – begränsad. Mot denna bakgrund föreslår utredningen att det i lagen ställs upp ett krav på att luftfartyg som inte används till tillståndspliktig luftfart och som stadigvarande används inom svenskt område skall vara registrerade i Sverige. Enligt utredningens bedömning står ett sådant krav i full överensstämmelse med såväl Chicagokonventionen som EG-rätten.

I övrigt finner utredningen, med undantag för det som i nästa avsnitt sägs om EG-rätten, inte skäl att föreslå några materiella ändringar av de bestämmelser i 1 kap. LL som rör lagens tillämpningsområde. Utredningen finner emellertid att det bör ske en strukturell förändring, på så sätt att alla bestämmelser som rör lagens tillämpningsområde samlas i början av 1 kap.

4.3 EG-rätten och luftfartslagen

Utredningens förslag: I inledningen till luftfartslagen skall framgå att det finns EG-förordningar som gäller vid sidan av lagen och som har företräde framför motstridande nationell rätt.

Det svenska medlemskapet i EU har i hög grad ändrat förutsättningarna för den svenska lagstiftaren. När det gäller den civila luftfarten finns det ett flertal EG-förordningar och andra rättsakter som måste beaktas vid lagstiftningsarbetet (se avsnitt 2.3.2). Detta återspeglas i vårt betänkande, där innehållet i EG-reglerna ofta utgör en bakgrund till diskussionen om hur de nationella reglerna skall utformas.

Huvuddelen av EG:s reglering på luftfartsområdet utgörs av förordningar. Enligt artikel 189 i EG-fördraget skall en förordning ha allmän giltighet. Den skall till alla delar vara bindande och direkt tillämplig i varje medlemsstat. Av detta följer att förordningarna i deras gemenskrättsliga form omedelbart och ord för ord skall tillämpas av medlemsstaternas förvaltningsmyndigheter utan någon särskild inkorporerings- eller transformeringsåtgärd. Utgångspunkten är t.o.m. att de inte får transformeras eller inkorporeras i den nationella rätten. EG-domstolen har nämligen slagit fast att förordningar inte får införlivas i

nationell rätt, eftersom detta skulle kunna skapa tvivel om deras ursprung och rättsliga effekt.

Inte desto mindre kan förordningar föranleda att svenska föreskrifter på olika konstitutionella nivåer måste meddelas. En förordning kan t.ex. innehålla förpliktelser för medlemsstaterna att besluta om utfyllande bestämmelser. Förordningar kan också förutsätta att nationella myndigheter meddelar sådana föreskrifter. Svenska föreskrifter kan följaktligen behöva utfärdas för att fylla ut luckor i en EG-förordning eller reglera administrativa åtgärder som är nödvändiga för att förordningen skall få verkningar på det nationella planet. Ett annat viktigt exempel på att en förordning kan kräva svensk lagstiftning är att den förutsätter straffsanktioner. Att en förordning skall kompletteras med nationella regler om straff kan antingen framgå av själva förordningstexten eller vara en följd av samarbetsförpliktelsen i artikel 5 i EG-fördraget.

Förhållandet mellan luftfartslagen och EG-förordningar

EG-domstolen har vid en rad tillfällen uttalat att förordningar på grund av sin natur och sin funktion i gemenskapsrättens system har direkt effekt och som sådana är förmögna att för enskilda skapa rättigheter som nationella domstolar måste skydda. Vidare har EG-domstolen slagit fast att gemenskapsrättsliga bestämmelser som har direkt effekt har företräde framför däremot stridande nationella regler.

De nyss nämnda principerna om direkt effekt och EG-rättens företräde är centrala och välkända EG-rättsliga principer. EG-rätten gäller i Sverige enligt lagen (1995:1500) med anledning av Sveriges anslutning till Europeiska unionen. I princip behöver det därför inte göras någon särskild hänvisning till EG-rätten, dess verkan och förhållande till nationell rätt. Samtidigt skulle det dock ge ett ofullständigt och missvisande intryck att i en lag som på så många sätt påverkas av olika EG-förordningar inte berörs förekomsten av dessa och deras relation till nationell rätt. Det bör därför i inledningen av luftfartslagen framgå att det finns EG-förordningar som gäller vid sidan av lagen och som har företräde framför motstridande nationell rätt. En sådan generell hänvisning hindrar enligt utredningens mening inte att det även i andra lagrum görs hänvisningar till EG-förordningar.

Frågan om anpassning av straffbestämmelserna till EG-rätten behandlas nedan i avsnitt 21.2.

4.4 Inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av riket

Utredningens förslag: För att det inte skall råda någon tvekan om att det är möjligt att inrätta restriktionsområden i samband med större publika evenemang, föreskrivs det i luftfartslagen att restriktionsområden får införas för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning.

Enligt 1 kap. 3 § LL kan regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer av militära skäl, av hänsyn till allmän ordning och säkerhet eller till natur- eller miljövård föreskriva inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av riket. Föreskrifter om förbud som meddelas av annan myndighet än regeringen får avse högst två veckor. Under utomordentliga förhållanden eller när det i övrigt krävs av hänsyn till allmän säkerhet får regeringen tillfälligt föreskriva inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom hela riket. De svenska bestämmelserna om inskränkning av eller förbud mot luftfart går tillbaka på artikel 9 i Chikagokonventionen som innehåller utförliga bestämmelser rörande förbjudna områden.

Med stöd av bemyndigandet i 1 kap. 3 § LL har regeringen i 3 § LF gett Luftfartsverket rätt att i vissa fall och under vissa förutsättningar föreskriva att ett område skall vara s.k. restriktionsområde.

Luftfartsverket får föreskriva att ett område skall vara restriktionsområde, om så behövs med hänsyn till militär verksamhet eller om allmän ordning och säkerhet kräver det. Om föreskriften rör militära förhållanden skall samråd ske med Försvarmakten. Om föreskriften avser längre tid än två veckor skall samråd ske med länsstyrelsen. Luftfartsverket får också föreskriva att ett område skall vara restriktionsområde, om det behövs för att luftfarten inte skall orsaka skador eller olägenheter i naturmiljön eller om det behövs för att ta till vara friluftslivets intressen. Samråd skall ske med länsstyrelsen eller, om föreskriften rör militära förhållanden, med Försvarmakten.

Besluten om inrättande av restriktionsområden för luftfarten fattas inom Luftfartsverket vid Flygtrafiktjänsten (ANS). Antalet ärenden per år kan genomsnittligt uppskattas till ca 25. De flesta av dessa ärenden rör restriktionsområden som inrättas av militära skäl. Bara något enskilda ärende per år rör restriktionsområden som inrättas av andra orsaker. Dock är det dessa ärenden som emellanåt är besvärliga och som väcker visst uppseende. Ett exempel på andra orsaker till att man önskar att ett restriktionsområde skall inrättas är publika evenemang av större omfattning.

För närvarande framstår det som osäkert om det bemyndigande som Luftfartsverket har erhållit ger utrymme för att inrätta restriktionsområden i samband med större publika evenemang. Enligt utredningens mening finns det emellertid ett samhälleligt behov, bl.a. av bullerskäl, att kunna förbjuda eller begränsa luftfart i samband med större sådana evenemang.

För att det inte skall råda någon tvekan om att det är möjligt att inrätta restriktionsområden i samband med större publika evenemang bör lagstiftningen förtydligas på detta område. Utredningen föreslår därför att det i luftfartslagen uttryckligen anges att restriktionsområden får införas för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning.

Ett beslut om restriktionsområde är av ingripande natur och får emellanåt stora konsekvenser för luftfarten. I praktiken förekommer det därför ofta att Luftfartsverket fattar ett beslut om restriktionsområde men överlåter åt en annan myndighet att besluta om i vilken utsträckning som beslutet skall tillämpas. Om beslutet exempelvis fattas med hänsyn till allmän ordning och säkerhet överlåter man åt säkerhetspolisen att utifrån den särskilda hotbilden vid tillfället meddela lättnader i restriktionerna. På samma sätt överlåter man åt Försvarsmakten att bedöma på vilket sätt ett beslut som är fattat med hänsyn till militär verksamhet skall tillämpas.

En sådan ordning är uppenbarligen praktisk. För närvarande framstår det dock som något oklart om den har lagstöd. För att undanröja eventuella oklarheter i detta avseende bör det därför tas in en bestämmelse i LF av innehåll att Luftfartsverket får – om särskilda skäl föreligger – uppdraga åt en annan myndighet att bestämma i vilken utsträckning som beslutet skall tillämpas.

5 Luftvärdighet och miljövärldighet

Utredningens förslag: Bestämmelserna om luftfartygs luftvärldighet och miljövärldighet ändras i huvudsak endast redaktionellt.

I 3 kap. LL och 13–27 §§ LF finns regler om luftfartygs luftvärldighet och miljövärldighet. Detaljerade tekniska bestämmelser finns i Bestämmelser för Civil Luftfart – Materielbestämmelser (BCL-M), vilka ges ut av Luftfartsverket. Reglerna om luftvärldighet går tillbaka på artiklarna 31, 33, 39 (a) och 40 i Chicagokonventionen och bilaga 8 till konventionen (Airworthiness of Aircraft). Vidare innehåller bilaga 6 till konventionen (Operation of Aircraft) vissa bestämmelser som rör luftvärldigheten vid luftfartygs nyttjande i internationell förvärvsmässig luftfart. Reglerna om miljövärldighet går tillbaka på Chicagokonventionens bilaga 16 som behandlar flygplansbuller och utsläpp från motorer.

Till regelverket om luftvärldighet hör även ett antal JAR (se avsnitt 2.4.3). Ett flertal av dessa JAR som rör konstruktionskrav samt JAR-145 (som innehåller krav på flygverkstäder och godkännande av sådana, s.k. JAR 145-godkännande) har förtecknats i bilaga 2 till rådets förordning (EEG) nr 3922/91 och skall tillämpas som förordningar. Övriga JAR gäller med stöd av BCL-M.

Luftfartyg skall enligt 3 kap. 1 § LL vara luftvärldiga och miljövärldiga när de används vid luftfart. Bestämmelsen avser såväl svenska som utländska luftfartyg (jfr SOU 1955:42 s. 60 och prop. 1957:69 s. 59). I 13 kap. 2 § 5 LL finns en straffbestämmelse som ansluter till denna bestämmelse.

Ett luftfartyg anses luftvärldigt, om det är konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd på ett sådant sätt samt har sådana flygegenskaper att säkerhetens krav är uppfyllda. Efter påpekande av Luftfartsinspektionen kom termen hålla i stånd att användas i stället för den av flyglagutredningen föreslagna termen underhålla. Härigenom ansågs att kravet på luftfartygets skick också kom att omfatta sådan modifiering som är nödvändig för att upprätthålla luftvärldigheten.

För att bedöma om luftfartyg och annan flygmateriel är luftvärldig sker s.k. typgranskning. Om konstruktionskraven är uppfyllda och typen

godkänns utfärdas ett typcertifikat eller en annan godkännandehandling. Motsvarande gäller vid modifiering. Typcertifiering krävs för att en tillverkare skall kunna erhålla ett tillverkningsgodkännande samt för att luftvärdighetsbevis skall kunna utfärdas. Flygmateriel som har typgranskats och typgodkänts i en annan stat får godtas i Sverige. I sådana fall sker en importgranskning och utfärdas ett typaccepteringsbevis som är ett krav för att luftvärdighetsbevis skall kunna utfärdas. Undantagna från kravet på typcertifiering är amatörbyggda luftfartyg och andra experiment- eller specialklassade luftfartyg.

Som huvudregel gäller att varje luftfartyg skall vara försett med en flyghandbok. En godkänd flyghandbok är en förutsättning för att typcertifikat eller typaccepteringsbevis skall utfärdas. Flyghandboken skall innehålla alla erforderliga uppgifter för att luftfartyget skall kunna användas på ett säkert sätt. Bland annat skall den innehålla uppgifter om operativa begränsningar, inom vilka luftfartyget är att anse som luftvärdigt, nödförfaranden, prestanda, vikt och balans samt om underhåll. Flyghandboken skall medföras ombord om inte annat har medgivits.

Vad beträffar miljövärdigheten anses ett luftfartyg enligt 3 kap. 1 § LL miljövärdigt, om det är konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd på ett sådant sätt att det inte orsakar skada genom buller eller luftförorening eller genom annan liknande störning.

I 3 kap. 2–9 §§ LL finns närmare bestämmelser om luftvärdighet och luftvärdighetsbevis. Dessa bestämmelser gäller enligt 3 kap. 11 § LL i tillämpliga delar också i fråga om miljövärdighet och miljövärdighetsbevis. Vad som nedan sägs beträffande luftvärdighet och luftvärdighetsbevis gäller därför i princip även beträffande miljövärdighet och miljövärdighetsbevis.

Enligt 3 kap. 2 § första stycket LL är det Luftfartsverket som har tillsynen över luftvärdigheten hos luftfartyg, tillbehör och reservdelar till luftfartyg m.m. Frågan om Luftfartsverkets roll som tillsynsmyndighet behandlas närmare av utredningen i kapitel 17.

När ett luftfartyg har visats vara luftvärdigt, utfärdar Luftfartsverket enligt 3 kap. 3 § LL ett bevis om detta (luftvärdighetsbevis). Formuleringen innebär att det inte finns något obligatoriskt krav på besiktning för att utfärda ett luftvärdighetsbevis. Beviset kan begränsas till att avse viss tid, viss luftfart eller luftfart inom visst område. Enligt Luftfartsverkets bestämmelser (BCL-M 1.7) är luftvärdighetsbevis tidsbegränsade till normalt ett år, utom bevis för segel- och motorsegelflygplan som normalt gäller i fem år. Luftvärdighetsbevis kan enligt 3 kap. 3 § andra stycket LL förnyas om luftfartyget är luftvärdigt.

Enligt 3 kap. 3 § tredje stycket LL får Luftfartsverket, om regeringen föreskriver det, uppdra åt särskild sakkunnig att utfärda och förnya luftvärdighetsbevis. I 19 § andra stycket LF har Luftfartsverket fått ett så-

dant bemyndigande. Med stöd av detta bemyndigande har Luftfartsverket delegerat till Kungliga svenska aeroklubben (KSAK) att utfärda luftvärdighetsbevis för segelflygplan och motorsegelflygplan samt s.k. flygtillstånd (inom Sverige gällande luftvärdighetsbevis) för ultralätta flygplan, se BCL-M 1.7.

När ett svenskt luftfartyg används vid luftfart, skall det enligt 3 kap. 4 § första stycket LL ha ett svenskt luftvärdighetsbevis eller ett utländskt sådant bevis som har godkänts av Luftfartsverket. Vid luftfart inom svenskt område skall utländska luftfartyg enligt paragrafens andra stycke också ha sådana luftvärdighetsbevis eller bevis som har utfärdats eller godkänts i en annan stat och som skall erkännas här i riket enligt avtal med den staten.

I 3 kap. 5 § LL finns bestämmelser om att ett luftvärdighetsbevis kan bli ogiltigt i vissa fall. Dessa bestämmelser gäller enligt 3 kap. 6 § LL även i fråga om ogiltighet av ett godkänt utländskt luftvärdighetsbevis.

Ogiltighet inträder enligt paragrafens första stycke om

- luftfartyget inte underhålls på föreskrivet sätt,
- föreskrivna ändringar inte utförs,
- ändringar som kan antas ha betydelse för luftvärdigheten görs i luftfartyget eller i dess utrustning,
- av Luftfartsverket föreskriven besiktning eller kontroll inte utförs, eller
- luftfartyget eller utrustningen har skadats på ett sätt som uppenbarligen har betydelse för luftvärdigheten.

I dessa fall inträder ogiltigheten automatiskt. Luftfartsverket kan dock, med stöd av sista meningen i paragrafens första stycke, medge undantag från de nyss beskrivna bestämmelserna om ogiltighet.

Enligt 3 kap. 5 § andra stycket LL kan Luftfartsverket besluta att luftvärdighetsbeviset är ogiltigt, om det inträffar andra omständigheter som kan antas ha betydelse för luftvärdigheten. I dessa fall krävs det således ett särskilt beslut från Luftfartsverket för att ett luftvärdighetsbevis skall bli ogiltigt.

Både enligt första och andra styckena varar ogiltigheten till dess luftfartyget förklaras luftvärdigt. Ett ogiltigt luftvärdighetsbevis skall, om Luftfartsverket begär det, lämnas till Luftfartsverket.

Enligt 3 kap. 7 § LL svarar ägaren för att hans luftfartyg är luftvärdigt när det används vid luftfart. Om någon brukar ett luftfartyg i ägarens ställe är det dock brukaren som har ansvaret för luftvärdigheten. Det finns en skyldighet för ägaren eller brukaren att till Luftfartsverket snarast anmäla sådant som har betydelse för luftvärdigheten och även i övrigt lämna de upplysningar som behövs för tillsynen. – Samma ansvar och skyldighet som gäller för ägaren och brukaren enligt 3 kap. 7 § LL gäller även för befälhavaren enligt 5 kap. 2 § LL.

Enligt 3 kap. 8 § LL skall vid en förrättning enligt 3 kap. LL förrättningsmannen lämnas tillträde till luftfartyget. Med förrättningsman avses i denna paragraf personal från Luftfartsverket eller andra sakkunniga som erhåller uppdrag att sköta besiktningar och tillsyn (se prop. 1984/85:212 s. 151). Detta stadgande kompletteras av 17 § LF som föreskriver att om Luftfartsverket anser att det är nödvändigt med provflygningar eller andra materielprov, skall den för vars räkning proven görs biträda med den personal som behövs och tillhandahålla materiel, drivmedel och liknande.

I 3 kap. 9 § LL finns en undantagsbestämmelse som innebär att om det behövs för att pröva ett luftfartygs flygegenskaper eller av andra särskilda skäl, får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer medge att fartyget används vid luftfart, även om villkoren i 3 kap. inte är uppfyllda. I 23 § LF har Luftfartsverket bemyndigats att ge ett sådant medgivande.

Enligt 3 kap. 10 § LL får regeringen om det krävs av säkerhetsskäl föreskriva att det behövs tillstånd för att bygga luftfartyg och tillverka tillbehör och reservdelar till dem och för att utföra underhålls-, reparations- och ändringsarbeten på fartyg, tillbehör och reservdelar. Frågan om tillstånd prövas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. Regeringen har utnyttjat bemyndigandet i 3 kap. 10 § LL genom att i 27 § LF föreskriva att sådan verksamhet som avses i 3 kap. 10 § LL inte får bedrivas utan tillstånd av Luftfartsverket. Luftfartsverket får emellertid föreskriva att tillstånd inte behövs för enklare underhålls- och reparationsarbeten.

Vid den översyn som utredningen gjort av bestämmelserna om luftvärdighet och miljövärdighet, har framkommit att det i stort inte föreligger något behov av att ändra det sakliga innehållet i dessa bestämmelser. Vissa mindre ändringar föreslås dock, vilka motiveras i författningskommentaren. Utredningen finner emellertid att de nuvarande bestämmelserna i 3 kap. LL och de därtill anslutande bestämmelserna i LF lagtekniskt behöver göras klarare och att vissa frågor kan regleras genom Luftfartsverkets föreskrifter. Utredningen har därför i sitt förslag gjort en betydande redaktionell omarbetning av bestämmelserna rörande luftvärdighet och miljövärdighet.