

## 17 Tillsyn m.m.

**Utredningens förslag:** Erforderliga bemyndiganden för Luftfartsverket att utöva tillsyn i form av verksamhetskontroll samlas i en bestämmelse i luftfartslagen med en anknytande bestämmelse i luftfartsförordningen.

Luftfartsverket ges en generell rätt att förena ett föreläggande eller förbud, som verket meddelar enligt luftfartslagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, med vite.

Tillsyn är ett centralt begrepp inom den internationella civila luftfarten. Av Chicagokonventionen och medlemskapet i ICAO följer en skyldighet för varje medlemsstat att utöva tillsyn över de luftfartsverksamheter som bedrivs eller skall bedrivs med stöd av auktorisationer som utfärdats av medlemsstaten och att bl.a. för detta ändamål inrätta en nationell luftfartsmyndighet (se t.ex. bilaga 6, del I, kapitel 4, paragraf 4.1.4 respektive ICAO doc 8335-AN/879, Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance). Verksamheten inom JAA bygger också på förutsättningen att de nationella luftfartsmyndigheterna utövar tillsyn över att flygsäkerhetsbestämmelserna efterlevs.

Tillsyn förekommer inte bara i samband med flygsäkerheten, utan kan även avse t.ex. luftfartsskyddet, miljön eller luftfarts- och trafikpolitiska regler.

Begreppet tillsyn förekommer på flera ställen i LL och LF samt även i förordningen (1988:78) med instruktion för Luftfartsverket. Luftfartsverket är den myndighet som utövar tillsynen över flygsäkerheten inom den civila luftfarten. Inom Luftfartsverket är det chefen för Luftfartsinspektionen som – förutom att utfärda flygsäkerhetsföreskrifter – har att utöva tillsynen.

Tillståndsgivning och annan auktorisation förutsätter en granskning före tillståndets utfärdande eller auktorisationen och därefter en fortlöpande tillsyn. Luftfartsinspektionen delar därför in tillsynsverksamheten i två huvudgrupper; tillträdeskontroll och verksamhetskontroll. Med tillträdeskontroll avses examination, granskning, inspektion och kontrollförfaranden innan person, organisation eller materiel medges tillträde till

luftfartssystemet. Med verksamhetskontroll avses fortlöpande inspektions- och kontrollverksamheter avseende dels funktionen hos personal, organisation och materiel som getts tillträde till luftfartssystemet, dels efterlevnaden av bestämmelserna i luftfartsförfattningarna.

Luftfartsverket fastställer i föreskrifter miniminivån för den säkerhetsstandard som skall gälla. Den som bedriver verksamheten har det verkställande ansvaret för att de föreskrivna flygsäkerhetskraven uppfylls. Varje företag skall ha en lämplig organisation, instruktioner, handböcker, särskilt utsedda personer med särskilda ansvarsområden etc. som säkerställer att den fastställda flygsäkerhetsstandarderna uppfylls och att alla avvikelser åtgärdas.

Tillsynen över flygsäkerheten är till stor del inriktad på kontroll av att den som utövar eller skall utöva en viss verksamhet har utvecklat ett eget kvalitetssystem för styrning och uppföljning av verksamheten. De som utövar driften och deras kvalitetssystem är av central betydelse för flygsäkerheten och blir därigenom det främsta målet för myndigheternas tillsyn. En sådan systeminriktad tillsyn kompletteras med granskning av verksamhetsutövare i form av bl.a. linjeinspektioner och granskning av enskilda detaljer för verifikation av hur kvalitetssystemet fungerar.

Den nuvarande LL med tillhörande bestämmelser i LF innehåller vissa uttryckliga bemyndiganden för Luftfartsverket att utöva tillsyn, t.ex. över luftvärdigheten och miljövärdigheten (3 kap. LL), bemanningen (4 kap. LL) samt över flygplatser och flygtrafikens anläggningar med navigationshjälpmedel (6 kap. LL). I anslutning till bestämmelserna i 3 och 6 kap. LL om tillsyn finns bestämmelser om rätt till tillträde till luftfartyg, flygplatser och anläggningar med navigationshjälpmedel.

I LL och LF finns även bestämmelser om anlåtande av särskilda sakkunniga för att biträda Luftfartsverket vid tillsynen eller sköta vissa tillsynsuppgifter (se 3 kap. 2 § andra stycket och 4 kap. 2 § LL samt 16 § och 92 § andra stycket LF). En delegering av tillsynen är nödvändig för att de tre skandinaviska luftfartsmyndigheterna genom OPS-utvalget och STK (se avsnitt 2.4.5) praktiskt skall kunna utföra tillsynen över det skandinaviska flygföretaget SAS (se SOU 1955:42 s. 62 f. och prop. 1957:69 s. 60 och 71). Enligt 3 kap. 3 § tredje stycket LL och 19 § andra stycket LF får Luftfartsverket uppdra åt särskild sakkunnig att utfärda och förnya luftvärdighetsbevis och motsvarande gäller i tillämpliga delar miljövärdighetsbevis enligt 3 kap. 1 § LL och 26 § andra stycket LF (miljövärdighetsbevis har inte tidsbegränsad giltighet, de förnyas således inte). Enligt 4 kap. 18 § andra stycket LL och 32 § andra stycket LF får Luftfartsverket uppdra åt annan att genomföra certifikatprov. I 14 kap. 3 § andra stycket LL finns ett generellt bemyndigande för regeringen att i vissa fall föreskriva att en myndighet får överlämna förvaltningsuppgift åt annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutöv-

ning. Regeringen har utnyttjat denna möjlighet i 27 § tredje stycket LF (amatörbyggnadstillstånd) och i 92 § andra stycket LF (tillsyn över icke kommersiell luftfart med t.ex. amatörbyggda luftfartyg och segelflygplan) samt i 131 § fjärde stycket LF (tillsyn över fallskärmshoppning, skärmflyg o.d. samt utfärdande av kompetensbevis för sådana verksamheter).

I anslutning till bestämmelserna om tillsyn i 59 § andra stycket och 92 § tredje stycket LF finns även bemyndiganden för Luftfartsverket att ålägga flygplatsinnehavare och den som bedriver luftfartsverksamhet att lämna upplysningar och uppgifter till Luftfartsverket.

Beträffande vissa viktiga områden som Luftfartsverket faktiskt utövar tillsyn över saknas uttryckliga bemyndiganden. Det gäller tillsynen över flygtrafiktjänst, flygföretag och flygskolor samt tillsynen över sådan verksamhet som berörs av föreskrifterna om luftfartsskyddet (security).

De bemyndiganden som krävs för att tillsyn i form av erforderlig tillträdeskontroll skall kunna utövas har i utredningens förslag tagits in i anslutning till respektive materiella regler.

När det gäller tillsyn i form av verksamhetskontroll anser utredningen att erforderliga bemyndiganden för Luftfartsverket att utöva sådan tillsyn bör samlas i en bestämmelse i luftfartslagen med en anknytande bestämmelse i luftfartsförordningen. Denna bestämmelse kan även innehålla ett bemyndigande om anlitan av utomstående för att biträda med tillsynen och om tillträde till anläggningar m.m. för utöva tillsynen. Även det generella bemyndigande som finns i 14 kap. 3 § andra stycket LL för normgivnings- och tillsynsmyndigheten (Luftfartsverket), att till utomstående delegera förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning, kan lämpligen tas in i samma paragraf.

Riksrevisionsverket (RRV) har i en rapport (F 1993:33) Luftfartsinspektionens kontroll av flygsäkerheten – som av regeringen har överlämnats till utredningen – förslagit att regeringen skall överväga möjligheterna att differentiera Luftfartsinspektionens maktmedel.

Enligt RRV:s bedömning är inspektionens maktmedel inte tillräckligt väl anpassade till de flygsäkerhetsbrister som vanligen förekommer på marknaden. Bristerna är endast i undantagsfall så allvarliga att det finns anledning att återkalla tillstånd, införa restriktioner i verksamheten eller överlämna händelser till polis för allmänt åtal. För mer allmänt förekommande brister saknas väl avpassade maktmedel. RRV:s bedömning är att det i dessa fall skulle vara mest smidigt att använda någon form av ekonomisk sanktion, som böter eller föreläggande om ekonomiskt vite.

Utredningen har mot denna bakgrund gjort en översyn av de maktmedel som Luftfartsinspektionen har till sitt förfogande. Dessa är i dag erinran samt återkallande eller begränsning av tillstånd och godkännanden. I likhet med RRV finner utredningen att Luftfartsinspektionens maktme-

del inte är tillräckligt väl anpassade till de flygsäkerhetsbrister som förekommer på marknaden.

Utredningen har därför på en del punkter föreslagit en differentiering av Luftfartsinspektionens maktmedel. Som exempel kan nämnas att för närvarande är återkallelse av ett godkännande det enda medel som står till buds om en flygplats som har blivit godkänd inte längre uppfyller de flygsäkerhetsmässiga kraven. Enligt utredningens förslag införs därutöver möjlighet att återkalla tills vidare samt att begränsa ett drifttillstånd till att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar, om det är tillräckligt för att upprätthålla flygsäkerheten.

Utredningen har även funnit att det i vissa fall skulle vara en fördel att kunna använda någon form av ekonomisk sanktion. Utredningen föreslår därför att det införs en bestämmelse som ger Luftfartsverket en generell rätt att förena ett föreläggande eller förbud, som verket meddelar enligt luftfartslagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, med vite.

## 18 Forum i mål av lufträttslig art

**Utredningens förslag:** Inga särskilda forumregler införs för brottmål och tvistemål med lufträttslig anknytning.

Samtliga tingsrätter i landet är i dag behöriga att i första instans handlägga mål med lufträttslig anknytning. Detta gäller såväl tvistemål som brottmål. Frågan om vilken domstol som är behörig i det enskilda fallet avgörs enligt de allmänna reglerna i 10 och 19 kap. rättegångsbalken.

Utredningen har i sitt arbete funnit skäl att behandla frågan om lufträttsmålen bör samlas till någon eller några få underrätter. Frågan har tidigare diskuterats vid flera tillfällen.

De lufträttsakkunniga berörde frågan i sitt avgivna förslag till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg m.m. Departementschefen uttalade (prop. 1955:13 s. 99) att det ur vissa synpunkter kunde vara önskvärt med en centralisering inte bara av inskrivningsärendena rörande luftfartyg utan också av de mål som har anknytning till in-teckningar och in-tecknade fordringar. Enligt departementschefen borde frågan dock behandlas i samband med att ett förslag till luftfartslag utarbetades.

Under arbetet med förslaget till luftfartslag uppmärksammades problemet återigen av de lufträttsakkunniga (SOU 1955:42 s. 194 f.). De uttalade bl.a. att de vinster som en centralisering av lufträttsmålen kunde väntas medföra inte borde överskattas. Dessa mål kunde nämligen, åtminstone inom en överskådlig framtid, beräknas bli ganska få och röra skiftande förhållanden. De var därför inte ägnade att ge någon särskild förtrogenhet med lufträten. Med hänsyn till de olägenheter som en centralisering av målen i åtskilliga fall skulle innebära för parterna ansåg därför de sakkunniga att landets samtliga underrätter borde vara behöriga att handlägga såväl tvistemålen av lufträttslig art som brottmålen enligt lufträttslagstiftningen.

Departementschefen delade de sakkunnigas uppfattning och pekade på domstolarnas möjligheter att få tillgång till särskild expertis i lufträttsmålen genom förhör med sakkunniga (prop. 1957:69 s. 198 f.).

Med anledning av en framställning från Luftfartsverket behandlade Utredningen angående inskrivning av rätt till luftfartyg m.m. frågan om

forum i lufträttsmål i betänkandet Rätt till luftfartyg m.m. (SOU 1976:70). Utredningen anförde bl.a.:

Frågan om att koncentrera handläggningen av lufträttsmål i första instans till vissa domstolar har kommit i ett annat läge sedan år 1957. Luftfartsverket har påpekat att dessa mål blivit alltmer invecklade och därför mer än tidigare kräver särskilda erfarenheter hos domstol, åklagare och advokater. Att koncentrera handläggningen framstår därför som mera önskvärt än tidigare. Samtidigt har lufträttsmålen ökat i antal, låt vara att antalet alltså är begränsat. Lufträttsmålen är spridda över hela landet. Att dela upp dem i första instans på en tingsrätt inom varje hovrätts domkrets skulle ge en relativt jämn fördelning av målen. En liknande koncentration har också ansetts lämplig för sjörättsmålen. Efter sjölagsändringar år 1970 och 1973 har handläggningen av dessa förlagts till sju allmänna underrätter såsom sjörättsdomstolar. En geografisk fördelning av särskilda lufträttsfora på motsvarande sätt kan endast i undantagsfall komma att vålla parter några större olägenheter i form av långa resor. Samma underrätter som är sjörättsdomstolar skulle således även kunna vara lufträttsdomstolar. Härtill kommer att de sjö- och lufträttsliga rättsområdena är så närbesläktade att likartade problemställningar ofta möter i civila sjö- och lufträttsmål. Det är därför naturligt och i flera hänseenden fördelaktigt att låta samma domstolar handlägga dessa typer av mål. Genom den spridning över landet på sju tingsrätter som målen då får, måste parter berättigade krav på rimligt avstånd till domstolen anses tillgodosedda. Även denna relativa koncentration av målen kan ge dessa domstolar särskild insikt i luftfartsförhållanden. I den mån man skulle behöva tillföra dem ytterligare sakkunskap kan det naturligtvis tillgodoses genom sakkunnigbevisning.

Utredningens förslag ledde inte till några ändringar i lagstiftningen. Vid remissbehandlingen fick dock förslaget ett till övervägande del positivt mottagande.

Med anledning av en skrivelse i mars 1981 från Luftfartsverket till regeringen tog även flyglagutredningen upp frågan om forum i lufträttsmål (se Ds K 1981:12 s. 179 ff.).

Luftfartsverket uppgav i sin skrivelse till regeringen att de lufträttsliga brottmålen hade blivit alltmer invecklade sedan luftfartslagens tillkomst. Man beskrev de problem som uppkom när målen handlades vid domstolar utan erfarenhet av sådana mål. Det framhölls också att åklagarna inom det dåvarande systemet inte alltid hade tillräcklig sakkunskap för att kunna utföra åtal på ett tillfredsställande sätt.

Flyglagutredningen fann att de som hade att ta befattning med lufträttsliga brottmål, främst domare och åklagare, var i behov av större insikter i och erfarenheter av lufträttsförhållanden. Med denna utgångspunkt ansåg utredningen att det fanns skäl att koncentrera de lufträttsliga brottmålen till ett mindre antal tingsrätter.

Utredningen fann å ena sidan att lufträttsmålen antal talade för att de koncentrerades till en enda tingsrätt och därmed också en hovrätt. Å andra sidan fann utredningen att nackdelarna med en sådan koncentration i form av besvär och kostnader för den enskilde var så stora att de inte uppvägdes av de fördelar som skulle kunna vinnas. En rimlig avvägning ansågs därför vara att handläggningen av de lufträttsliga brottmålen skulle anförtros några få tingsrätter med lämplig geografisk spridning i landet. Mot denna bakgrund ansåg flyglagutredningen att den lösning som föreslagits av utredningen angående inskrivning av rätt till luftfartyg m.m. var ändamålsenlig. Flyglagutredningen föreslog därför att frågan om ansvar för brott enligt luftfartslagen och enligt de föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag skulle prövas av de tingsrätter som är sjörättsdomstolar.

Utredningens förslag fick under remissbehandlingen ett blandat mottagande. I propositionen uttalade departementschefen (se prop. 1984/85:212 s. 145) att han delade den uppfattning som flera avstyrkande remissinstanser gett uttryck för, nämligen att det inte förelåg tillräckligt starka skäl för att begränsa tingsrätternas behörighet när det gällde lufträttsmål. Departementschefen anförde att antalet lufträttsmål var så litet att de fördelar man kunde uppnå genom en specialisering till vissa domstolar uppenbarligen var begränsade. Även med en sådan ordning skulle det bli nödvändigt för åklagare och domstol att införskaffa särskild sakkunnigbevisning.

Senast har Riksrevisionsverket, i en rapport (F 1993:33) Luftfartsinspektionens kontroll av flygsäkerheten, föreslagit att regeringen – med anledning av svårigheterna att komma till rätta med viss olovlig verksamhet, främst s.k. svartflygning – skall överväga om inte luftfarts mål bör koncentreras till en särskild domstol, eventuellt med expertmedverkan. Denna rapport har av regeringen lämnats över till Lufträttsutredningen.

Det kan visserligen sägas att de skäl som i tidigare utredningar anförts för att koncentrera de lufträttsliga brottmålen till ett mindre antal tingsrätter alltså gör sig gällande. Å andra sidan måste beaktas att antalet lufträttsliga brottmål fortfarande är mycket begränsat. Under åren 1988–1997 var det totala antalet lagföringar avseende luftfartslagen och luftfartsförordningen 115 (luftfartslagen – 2 åtalsunderlåtelse, 43 strafförelägganden och 38 domar; luftfartsförordningen – 2 åtalsunderlåtelse, 10 strafförelägganden och 20 domar). Som jämförelse kan nämnas att under åren 1970–1980 avdömdes totalt ca 160 lufträttsliga brottmål i landet. Enligt utredningens mening är antalet lufträttsmål som prövas i domstol alltså så få, att även om de koncentrerades till en enda tingsrätt skulle någon särskild förtrogenhet med lufträtten inte upp-

komma. Utredningen finner därför inte skäl att föreslå att de lufträttsliga brottmålen skall koncentreras till en eller ett mindre antal tingsrätter.

När det gäller handläggningen av de lufträttsliga brottmålen vill utredningen peka på åklagarnas stora betydelse. En hög kompetens hos de åklagare som handlägger luftfartsmål kan antas medföra att domstolarna som underlag för bedömningen får utredningar av god kvalitet. Den 1 juli 1996 omorganiserades åklagarväsendet. Syftet med omorganisationen var att tillskapa färre men betydligt mera slagkraftiga åklagarenheter. Inom ramen för denna nya organisation torde det finnas möjlighet att inom varje åklagarmyndighet – för närvarande sju stycken – koncentrera handläggningen av luftfartsmålen till en eller några åklagare. Utredningen anser dock att det bör undvikas att en enhetlig modell för handläggningen av luftfartsmål hos åklagarmyndigheterna fastläggs. Detta får i stället lösas under hänsynstagande till lokala förhållanden.

Utredningen erinrar om domstolarnas möjligheter att få tillgång till särskild expertis i lufträttsmålen genom förhör med sakkunniga.

Beträffande tvistemål med lufträttslig anknytning finns det ingen tillgänglig statistik om hur många sådana mål som avgörs per år. Det torde dock på goda grunder kunna antas att de uppgår till endast ett fåtal. Mot denna bakgrund finner utredningen inte heller skäl att lägga fram förslag om ändrade forumregler för de tvistemål som har lufträttslig anknytning.



## 19 Överklagande av Luftfartsverkets beslut

**Utredningens förslag:** 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.

Luftfartsverket är den centrala förvaltningsmyndighet som har hand om frågor som rör den civila luftfarten.

Enligt 1 § förordningen (1988:78) med instruktion för Luftfartsverket är verkets huvuduppgifter förutom att främja utvecklingen av den civila luftfarten bl.a. att ansvara för drift och utveckling av statens flygplatser för civil luftfart, att utöva tillsyn över flygsäkerheten för den civila luftfarten och att svara för skyddet av miljön mot föroreningar från civil luftfart. Inom samma organisation ryms således affärsverksamhet, myndighetsutövning och s.k. sektoruppgifter.

Utöver de huvuduppgifter som Luftfartsverket har tilldelats i sin instruktion har verket även erhållit en rad mer specifika bemyndiganden att handha vissa frågor och att fatta beslut i dessa. De flesta och viktigaste av dessa bemyndiganden återfinns i luftfartslagen och luftfartsförordningen. Som exempel på annan lagstiftning där Luftfartsverket tilldelas ansvarsuppgifter kan nämnas räddningstjänstlagen (1986:1102) och förordningen (1982:923) om transport av farligt gods.

När det gäller frågan om ett beslut av Luftfartsverket kan överklagas får svaret sökas i ett flertal olika författningar.

I sammanhanget kan nämnas att även om det i en författning anges att ett beslut enligt författningen eller ett beslut av en viss myndighet kan överklagas, skall detta inte uppfattas så att alla sådana beslut är överklagbara. Överklagbarheten är nämligen begränsad till följd av de allmänna principer som har utbildats i praxis. Angående dessa principer, se Hellners och Malmqvist, *Nya förvaltningslagen*, 4:e uppl., s. 269 ff.

Vidare finns det i 22 § förvaltningslagen (1986:223) en allmän regel om vem som har klagorätt, den subjektiva klagorätten. Där anges att ett

beslut får överklagas av den som beslutet angår, om det gått honom emot.

När det gäller möjligheten att överklaga ett beslut som har fattats av Luftfartsverket finns det en allmän bestämmelse härom i 35 § förordningen med instruktion för Luftfartsverket. Enligt denna bestämmelses första stycke får Luftfartsverkets beslut i personalärenden överklagas hos regeringen, om något annat inte följer av lagen (1971:309) om behörighet för allmän förvaltningsdomstol att pröva vissa mål, lagen (1987:439) om inskränkning i rätten att överklaga eller andra föreskrifter. Luftfartsverkets beslut som rör antagning till utbildning i flygtrafikledningstjänst får enligt paragrafens andra stycke inte överklagas. Verkets beslut i andra ärenden får enligt tredje stycket i paragrafen överklagas endast om det följer av en annan bestämmelse än 22 a § förvaltningslagen eller om det i en föreskrift särskilt hänvisas till 22 a § förvaltningslagen. Sistnämnda bestämmelse innehåller en allmän regel om domstolsprövning av förvaltningsbeslut som innebär att förvaltningsbeslut som är överklagbara får överklagas till allmän förvaltningsdomstol om inte något annat är särskilt föreskrivet. Slutligen föreskrivs i 35 § fjärde stycket förordningen med instruktion för Luftfartsverket att om ett ärende avser myndighetsutövning mot någon enskild och det inte finns särskilda föreskrifter om överklagande, får dock beslutet överklagas hos regeringen.

En sådan överklagandebestämmelse som avses i 35 § tredje stycket förordningen med instruktion för Luftfartsverket finns i 14 kap. 2 § LL. Enligt första stycket i denna paragraf överklagas Luftfartsverkets beslut enligt luftfartslagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den, i frågor som rör certifikat, elevtillstånd, behörighetsbevis, tillstånd att tjänstgöra på luftfartyg utan certifikat, registrering av luftfartyg eller förbud för luftfartyg att avgå, hos allmän förvaltningsdomstol.

Enligt 14 kap. 2 § andra stycket LL överklagas Luftfartsverkets beslut i andra frågor än som avses i första stycket hos regeringen. Lokutionen "andra frågor än som avses i första stycket" måste läsas som Luftfartsverkets beslut enligt luftfartslagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den i andra frågor än som avses i första stycket.

Riksdagen fastställde år 1984 riktlinjer för en systematisk översyn av reglerna om rätten att överklaga beslut till regeringen. I enlighet med dessa riktlinjer har strävandena inriktats på bl.a. att från regeringen lyfta bort sådana ärenden som inte kräver ställningstaganden från regeringen som politiskt organ. Enligt riktlinjerna bör det i allmänhet ankomma på regeringen att pröva överklaganden i frågor där försvars-, ordnings-, säkerhets-, allmänekonomiska eller andra statsnyttosynpunkter är särskilt framträdande, medan förvaltningsdomstolarna huvudsakligen bör befatta sig med sådana mål av rättslig natur, vilka rör förhållandet mel-

lan enskilda inbördes eller mellan enskilda och det allmänna och vilkas avgörande kan vara av väsentlig betydelse för den enskilde (prop. 1983/84:120).

Vid översynen av överklagandebestämmelserna i luftfartslagen har utredningen beaktat dessa riktlinjer. Mot bakgrund av riktlinjerna har utredningen funnit att när det gäller beslut enligt luftfartslagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den, är det endast Luftfartsverkets beslut i frågor som rör trafikillstånd som bör överklagas till regeringen. Luftfartsverkets övriga beslut i frågor som rör myndighetsutövning bör överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

I sin verksamhet fattar Luftfartsverket beslut i en rad ärenden som inte rör myndighetsutövning. Exempel på sådana ärenden är de som angår affärsverksamhet, egendomsförvaltning samt förhandlingar och avtal med enskild. Besked som en myndighet lämnar som företrädare för ena parten i privaträttsliga och liknande förhållanden brukar kallas partsbesked. De partsbesked som Luftfartsverket lämnar med stöd av förordningen med instruktion för Luftfartsverket kan inte överklagas eftersom de inte avser myndighetsutövning (se 35 § sista stycket). När det gäller dessa icke överklagbara partsbesked skyddas den enskildes rätt genom det civilrättsliga regelsystemet och möjligheten att vid tvist med myndigheten väcka talan vid allmän domstol.

Det övervägande antalet partsbesked som Luftfartsverket lämnar har sin grund i förordningen med instruktion för Luftfartsverket. Skulle ett partsbesked dock ha sin rättsliga grund i luftfartslagen eller luftfartsförordningen skulle det emellertid kunna överklagas, och då - enligt den nuvarande ordningen - till regeringen. Även om det torde vara mycket ovanligt med partsbesked som har sin rättsliga grund i luftfartslagen finns det enligt utredningens mening inget skäl till att de skall kunna överklagas. Överklaganderätten bör således begränsas till att gälla beslut vid myndighetsutövning mot enskild. Skulle en part vara missnöjd med ett partsbesked får denne i stället väcka talan vid allmän domstol.

Enligt utredningens direktiv bör utredningen behandla frågan om Luftfartsverkets rätt att föra talan i domstol. Enligt vad utredningen har erfårit har de problem som tidigare funnits i detta sammanhang försvunnit genom den reform av förvaltningsprocessrätten som har skett under senare år. Utredningen finner därför inte skäl att ta upp frågan om Luftfartsverkets rätt att föra talan i domstol till behandling.

## 20 Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

**Utredningens förslag:** När militära luftfartyg används för civila ändamål skall som huvudregel civila luftfartsregler gälla.

Luftfartslagen är för närvarande indelad i två avdelningar. I den första avdelningen behandlas den civila luftfarten och i den andra behandlas militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. Utredningen har ovan (se avsnitt 4.2) föreslagit att den nuvarande tudelningen av lagen slopas och att de särskilda bestämmelserna rörande militär luftfart och annan luftfart för statsändamål arbetas in i lagens 1 kap. I förevarande kapitel behandlar utredningen närmare vissa frågor som rör den militära luftfarten och annan luftfart för statsändamål. Framförallt gäller det frågorna om vad som skall innefattas i begreppet militär luftfart och vilka bestämmelser i lagen som skall vara tillämpliga på militär luftfart och annan luftfart för statsändamål.

Att det finns en särreglering för militär luftfart och annan luftfart för statsändamål i LL har sin grund i att Chicagokonventionen enligt artikel 3 (a) är tillämplig endast på civila luftfartyg och inte på statliga luftfartyg. Enligt artikel 3 (b) skall luftfartyg som används i militär-, tull- och polistjänst anses vara statliga luftfartyg. En följd av detta är att Chicagokonventionen blir tillämplig på statliga luftfartyg som används för affärsdrift. Det är således ändamålet med luftfarten som avgör om Chicagokonventionen är tillämplig eller inte.

I LL (nuvarande 15 kap.) anges vilka bestämmelser i lagen som gäller för luftfart med militära luftfartyg och för annan luftfart för statsändamål. Övriga regler fastställs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Den nuvarande gränsdragningen i LL mellan civil luftfart och militär luftfart sker med utgångspunkt från luftfartygets natur, dvs. om det är ett civilt eller militärt luftfartyg som används. När det gäller militära luftfartyg saknar således ändamålet med användningen betydelse. Detta får till konsekvens att även när militära luftfartyg används för annat än mi-

litära ändamål blir den särreglering som gäller för militär luftfart tillämplig.

Enligt utredningens mening finns det inga bärande skäl för att behålla denna ordning. Med hänsyn till Sveriges åtaganden enligt Chicagokonventionen (artikel 3) bör tillämpas samma ordning som konventionen anvisar. Som princip anser utredningen att all kommersiell flygverksamhet för civila ändamål bör betraktas som civil verksamhet och regleras som all annan sådan verksamhet, dvs. enligt civila regler och under tillsyn av Luftfartsverket. Mot denna principiella ståndpunkt skulle kunna hävdas att de militära flygsäkerhetsreglerna motsvarar eller rent av är strängare än de civila flygsäkerhetsreglerna. Eftersom civil och militär flygverksamhet har helt olika ändamål och uppgifter går det emellertid inte att göra någon fullständig jämförelse mellan de olika flygsäkerhetsreglerna. Civil flygverksamhet bör ske i enlighet med de regler som är särskilt utformade för civil verksamhet och som i stor utsträckning är internationellt harmoniserade. Detta gäller särskilt i fråga om persontransporter, till vilken kategori ambulanstransporter räknas. Om de civila reglerna görs tillämpliga på militär flygverksamhet för civila ändamål kommer Försvarmaktens möjligheter att utföra civila transporter att begränsas. I vissa fall kan det dock finnas ett samhälleligt intresse och behov av att militära luftfartyg kan användas för annat än militära ändamål. Detta kan t.ex. vara fallet vid brådskande sjuktransporter eller andra uppdrag, om det inte finns något civilt luftfartyg som kan utföra en viss uppgift eller vid internationella hjälpsändningar. En sådan möjlighet att i vissa situationer med tillämpning av militära regler använda militära luftfartyg för annat än militära ändamål bör tillgodoses i lagstiftningen.

Det kan i sammanhanget antecknas att det i förordningen (1986:1111) om militär medverkan i civil verksamhet finns vissa regler som är av betydelse när militära luftfartyg skall användas för civil verksamhet. Enligt 2 § i denna förordning skall Försvarmakten, vid livshotande situationer där omedelbar transport är avgörande för behandlingen av skadade eller sjuka personer, utföra transporter med helikopter på begäran av sjukvårdshuvudman genom flygräddningscentralen i Göteborg. Denna skyldighet att ställa helikopter till förfogande får inte allvarligt hindra ordinarie verksamhet av större betydelse inom myndigheten eller myndighetens medverkan i räddningstjänst enligt 34 § räddningstjänstlagen (1986:1102). Transporterna skall utföras mot avgift. Försvarmakten får härutöver, och utöver vad som följer av 34 § räddningstjänstlagen, ställa personal och egendom till förfogande för transporter av sjuka eller skadade eller för transporter åt polis- och tullmyndigheterna eller åt Kustbevakningen, om det finns ett trängande behov av transporten. Försvarmakten får ta ut avgifter för sådan medverkan. När

det gäller utförande av annat arbete framgår av 5 § i samma förordning att Försvarsmakten får åta sig att bygga vägar och broar samt att utföra transporter, andra arbeten och tjänster, om denna verksamhet kan inordnas som ett led i utbildning som bedrivs vid myndigheten eller främjar staten eller annat allmänt samhällsintresse. Av 7 § första stycket framgår emellertid att vid verksamhet som avses i 2, 5 och 6 §§ skall gällande bestämmelser om konkurrens beaktas. Enligt paragrafens andra stycke skall i fråga om verksamhet som avses i 5 och 6 §§ frågan om konkurrensintrång anses föreligga avgöras efter hörande av länsarbetsnämnden och den kommun som berörs, om det gäller åtaganden av större omfattning. I paragrafens tredje stycke sägs slutligen att första stycket inte tillämpas beträffande sådan verksamhet som bedrivs enligt 2 § för de statliga myndigheter som sägs där. I fråga om sådan verksamhet som bedrivs enligt 5 och 6 §§ för statliga myndigheter tillämpas första och andra styckena bara på statens affärsdrivande verk.

Det kan också noteras att även om det enligt utredningens förslag till ny luftfartslag kommer att vara möjligt att använda militära luftfartyg för vissa civila ändamål, det härutöver kan krävas en operativ licens enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (licensieringsförordningen) för att utföra viss flygverksamhet, se avsnitt 11.1. För att erhålla en operativ licens krävs det i sin tur ett drifttillstånd, vilket utfärdas enligt nationella regler.

Utredningen har gjort en systematisk genomgång av vilka bestämmelser i lagen som bör vara tillämpliga på militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. I detta sammanhang har utredningen funnit att flertalet av ansvarsbestämmelserna i luftfartslagen även bör vara tillämpliga på militär luftfart. För närvarande är lagens straffbestämmelser inte tillämpliga på den militära luftfarten. Det är svårt att se att det skulle finnas några skäl till att den militära luftfarten generellt skulle vara undantagen från luftfartslagens ansvarsbestämmelser. Utredningen har också funnit, mot bakgrund av att flygtrafikledningstjänsten för civil och militär luftfart är integrerad, att bestämmelsen i utredningens förslag till 6 kap. 10 § luftfartslag (nuvarande 6 kap. 3 § LL) skall läggas till de bestämmelser som skall gälla i fråga om militär luftfart.

Övriga föreskrifter för den militära luftfarten och markorganisationen i de ämnen som anges i LL, och som inte gäller förhållandet mellan enskilda eller annars måste meddelas i lag, meddelas enligt 15 kap. 1 § andra stycket LL av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Försvarsmakten har i FFS 1997:15 (3 §) föreskrivit att Chefen för flygvapenledningen leder flygsäkerhetsarbetet och beslutar föreskrifter för den militära luftfarten. Med stöd av detta bemyndigande har det

fastställts Regler för militär luftfart (RML), vilka till struktur och innehåll påminner om BCL.

Utredningen har vid sin översyn av det militära regelverket funnit att Försvaretsmaktens rätt att utfärda föreskrifter för den militära luftfarten för närvarande är något otydlig. Denna föreskriftsrätt bör därför tydliggöras genom att det i luftfartsförordningen tas in ett klart bemyndigande för Försvaretsmakten att meddela 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.

## 21 Straffrättsliga frågor

### 21.1 Allmänt

I 13 kap. LL och 135 § LF finns LL:s och LF:s ansvarsbestämmelser. Utredningen har gjort en total översyn av dessa ansvarsbestämmelser.

Vid denna översyn har utredningen bl.a. övervägt kravet på subjektivt rekvisit. För närvarande är det – med ett undantag – inte reglerat vad som krävs i subjektivt hänseende. Genom en ändring av 1 kap. 2 § första stycket BrB år 1994 blev BrB:s allmänna reglering av det subjektiva rekvisitet tillämplig också på specialstraffrättens område. Ändringen innebär att det även beträffande straffbestämmelser utanför BrB ställs upp en presumtion om att det fordras uppsåt för att straffrättsligt ansvar skall kunna utkrävas. Om även oaktsamt handlande skall vara straffbart måste detta därför uttryckligen anges i lagtexten. Det är mot denna bakgrund som kravet på subjektivt rekvisit har setts över. När det gäller ansvarsbestämmelserna i nuvarande 13 kap. 2 § LL har utredningen tidigare sett över dem (se SOU 1997:122).

Beträffande straffrättsliga frågor i övrigt är det framför allt fyra frågor som utredningen har övervägt närmare; onykterhet vid luftfart, straff vid överträdelse av EG-förordningar, s.k. oregerliga passagerare och svensk strafflags tillämplighet i rummet. Onykterhet vid luftfart har redan behandlats i kapitel 7. De tre övriga frågorna behandlas nedan.

I anslutning till det straffrättsliga avsnittet kan nämnas att det för utredningen från olika håll har påtalats att s.k. svartflygning utgör ett problem. Det är inte möjligt att få fram uppgifter om hur stort detta problem är. Enligt utredningens mening har dock de svårigheter som funnits med att komma till rätta med svartflyg framförallt bottnat i att de nuvarande reglerna om certifikat och om tillstånd till luftfartsverksamhet har varit otydliga. Av utredningens förslag till regler om certifikat och om tillstånd till luftfartsverksamhet framgår det klart vad som kommer att krävas för att få utföra flygtransporter mot betalning. Ett sådant tydliggörande bör enligt utredningens mening vara tillfyllest för att komma till rätta med problemen med svartflyg.



Utöver de ovan nämnda frågeställningarna har utredningen även behandlat vissa straffrättsliga frågor som är av mindre omfattning. Dessa redovisas i författningskommentaren.

## 21.2 Straff vid överträdelser av EG-förordningar

**Utredningens förslag:** Vissa överträdelser av EG-förordningar på området civil luftfart straffbeläggs i luftfartslagen.

Som tidigare behandlats (se särskilt avsnitt 2.3.2) finns det en rad EG-förordningar och andra EG-rättsakter på den civila luftfartens område. När det gäller EG-rättens förhållande till straffrätten kan utgångspunkten sägas vara att EG saknar straffrättslig kompetens.<sup>1</sup> Nationell straffrätt påverkas ändå på olika sätt av EG-rätten.

Ibland anges det uttryckligen i en förordning – eller ett direktiv – att medlemsstaterna skall föreskriva sanktioner och påföljder vid överträdelser av bestämmelserna i rättsakten. Även när det inte finns något sådant uttryckligt stadgande föreligger det genom den lojalitetsförpliktelse som föreskrivs i artikel 5 i EG-fördraget ett krav på medlemsstaterna att straffa överträdelser av gemenskapsrätten. EG-domstolen har således i ett flertal rättsfall lagt fast att när det i en gemenskapsrättslig reglering inte föreskrivs någon särskild påföljd för överträdelser av bestämmelserna däri och det inte heller görs någon hänvisning till nationella bestämmelser i detta hänseende, är medlemsstaterna enligt artikel 5 i EG-fördraget skyldiga att vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa gemenskapsrättens tillämplighet och verkan (se t.ex. mål C-177/95 *Ebony Maritime och Loten Navigation*, REG 1997, s. I-1111).

Medlemsstaterna kan i princip själva välja vilken typ av påföljd som bör komma i fråga. EG-domstolen har fastställt några allmänna principer som den anser bör gälla som grund för medlemsstaternas val av påföljder (se mål 68/88 *Kommissionen mot Grekland*, REG 1989, s. 2965 och mål C-326/88 *Hansen*, REG 1990, s. I-2911). Enligt EG-domstolen skall medlemsstaterna se till att överträdelser av gemenskapsrätten sanktioneras i enlighet med liknande materiella eller processuella bestämmelser som gäller för överträdelser av nationella regler av samma slag. Påföljderna skall vara effektiva och stå i rimlig proportion till överträdelserna och ha avskräckande effekt.

<sup>1</sup> För en utförlig redogörelse av förhållandet mellan EG-rätten och straffrätten, se Petter Asp, *EG:s sanktionsrätt*, 1998.

För att uppfylla Sveriges gemenskapsrättsliga förpliktelser bör det således införas sanktionsbestämmelser i anslutning till de EG-förordningar som finns inom området civil luftfart. Den första fråga som uppkommer i detta sammanhang är vilken eller vilka typer av påföljd som bör komma i fråga. Som ovan angetts skall påföljderna motsvara dem som gäller överträdelse av nationella regler av samma slag. Vissa av de överträdelser av EG-förordningar på den civila luftfartens område som kan aktualiseras – t.ex. att ett lufttrafikföretag utför lufttransporter utan föreskriven operativ licens eller bedriver luftfart i strid med de marknadstillträdesbegränsningar som kan införas enligt marknadstillträdesförordningen – torde till sin art och svårhetsgrad motsvara de brott som räknas upp i nuvarande 13 kap. 2 § LL. För dessa brott är påföljden böter eller fängelse i högst sex månader. Således bör motsvarande straff gälla för de avsedda överträdelserna av EG-förordningar på den civila luftfartens område.

Nästa fråga är hur de aktuella straffbestämmelserna lagtekniskt skall utformas. Från legalitetssynpunkt är givetvis det mest önskvärda att det i lag individualiseras vilka bestämmelser i de olika EG-förordningarna som är straffbelagda. En sådan ordning är dock förknippad med vissa nackdelar. Inte sällan är det fråga om en relativt kort tidsperiod mellan beslutet om att anta en förordning och dess ikraftträdande. Eftersom straffbestämmelserna måste ges i lag har man att räkna med en tidsutdräkt. Med hänsyn till denna tidsutdräkt kan det vara svårt att i tid komplettera en ny förordning med lagbestämmelser om straff. Den mest hanterbara lösningen i detta avseende torde därför vara att ha ett blankettstraffbud, som är utformat så att det knyter an till alla EG-förordningar som har beslutats inom området civil luftfart och som även tar sikte på ändringar i dessa samt nya förordningar inom detta område. Från legalitetssynpunkt kan emellertid en sådan lösning dock ifrågasättas. Metoden har emellertid valts när det gäller utfärdandet av sanktionsföreskrifter som avser förordningar inom området för fiske och jordbruk (se 11 § lagen [1994:1709] om EG:s förordningar om den gemensamma fiskeripolitiken och 11 och 12 §§ lagen [1994:1710] om EG:s förordningar om jordbruksprodukter). När det gäller jordbruksområdet lär det vara cirka 5 000 EG-förordningar som straffbelagts på detta sätt.<sup>2</sup> Mot bakgrund av att metoden med blankettstraffbud således ansetts kunna användas i Sverige borde det vara möjligt att även välja motsvarande lösning beträffande luftfarten. Med hänsyn till rättssäkerhetsaspekten och att antalet EG-förordningar på luftfartens område är relativt begrän-

<sup>2</sup> Se Fredrik Wersäll, *Straffrättsligt samarbete inom Europeiska Unionen*, SvJT 1997 s. 418.

sat har emellertid utredningen stannat för att i lag individualisera vilka bestämmelser i de olika EG-förordningarna som är straffbelagda.

Utöver de överträdelser som enligt utredningen förslag straffbeläggs finns även ett antal former av överträdelser som utredningen inte funnit skäl att straffbelägga. Dessa får istället beivras i administrativ ordning.

### 21.3 Oreglerliga passagerare

**Utredningens förslag:** Det införs i brottsbalken en lindrigare grad av brottet luftfartssabotage, som får benämningen hot mot luftfartygs säkerhet.

Under senare år har flygföretag – såväl nationellt som internationellt – fått ökade problem med, vad utredningen valt att benämna, oreglerliga passagerare (*eng.* Unruly passengers eller Disruptive passengers) ombord på sina luftfartyg.<sup>3</sup> I begreppet oreglerliga passagerare innefattas en rad olika beteenden, såsom att en passagerare inte följer flygbesättningens instruktioner, att en passagerare bryter mot ett rökförbud eller ett krav på att ha säkerhetsbälte på sig eller att en passagerare verbalt eller fysiskt angriper andra passagerare eller flygbesättningen. Eftersom sådana passagerare i vissa fall kan utgöra en allvarlig fara för flygsäkerheten och luftfartsskyddet har utredningen funnit skäl att ta upp frågan till närmare behandling.<sup>4</sup>

Ur straffrättslig synvinkel finns det två stadganden som är av särskilt intresse; 13 kap. 5 a § BrB och 13 kap. 3 § andra stycket LL (jämförd med 5 kap. 3 § LL).

13 kap. 5 a § BrB avser kapning och sjö- eller luftfartssabotage. Denna bestämmelse har sin grund i internationella konventioner. Den ena av dessa är Tokyokonventionen från år 1963 som innehåller regler om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg. Konventionens bestämmelser innebär i huvudsak att befälhavare, besättningsmän och passagerare ges befogenheter att vidta behövliga åtgärder

<sup>3</sup> Se Airlines International, July-August 1998, s. 24-27. Enligt vissa uppgifter har antalet oreglerliga passagerare ökat med 400 % under de tre senaste åren, se Airlines International November-December 1998, s. 38.

<sup>4</sup> Frågan om oreglerliga passagerare har under senare år uppmärksammats av bl.a. IATA, ICAO och ECAC. Se t.ex. IATA:s Guidelines for Handling Disruptive/Unruly passengers och Working Paper 167: unruly passenger behaviour, presented to the 32nd ICAO Assembly by International Transport Workers' Federation.

med anledning av brott eller andra handlingar som nyss nämnts eller för att förebygga gärningar av denna art. Vidare ges regler som berättigar befälhavaren att i vissa fall sätta i land och i andra fall till vederbörande myndighet överlämna den som förövat en sådan handling som avses i konventionen. Denna innehåller också jurisdiktionsbestämmelser och bestämmelser om de fördragsslutande staternas rättigheter och skyldigheter i fråga om att ingripa mot luftfartyg under flygning, att tillåta ilandsättning eller ta emot person som befälhavaren överlämnar, att verkställa brottsundersökningar och lämna vissa underrättelser m.m. I samband med att Sverige anslöt sig till konventionen (SÖ 1967:40) gjordes bedömningen att flertalet av konventionens bestämmelser redan hade sin motsvarighet i gällande lagbestämmelser och praxis eller till sin natur var sådana att lagstiftningsåtgärder inte var påkallade, varför endast vissa mindre ändringar gjordes i svensk luftfartslagstiftning (se prop. 1966:159).

Med anledning av att det uppkom ökade problem med flygplanskapningar och annan likartad brottslighet kom det att utarbetas ytterligare två konventioner.

Vid en diplomatisk konferens i Haag i december 1970 antogs en särskild konvention för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, den s.k. Haagkonventionen (se avsnitt 2.2.7). Enligt denna konvention förbinder sig avtalsslutande stater att belägga flygplanskapning med stränga straff och att uppfylla vissa förpliktelser i fråga om domsrätt, åtal och utlämning m.m. beträffande sådana kapningsbrott.

I september 1971 antogs på en internationell konferens i Montreal en konvention för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, den s.k. Montrealkonventionen (se avsnitt 2.2.8). Denna konvention omfattar vissa andra brott mot den civila luftfartens säkerhet än kapningsbrott, nämligen sabotage och andra liknande handlingar. Grunddragen i konventionen överensstämmer i övrigt med Haagkonventionen – avtalsstaterna förbinder sig att belägga de i konventionen angivna formerna av sabotagehandlingar med stränga straff och uppfylla vissa förpliktelser i fråga om domsrätt, åtal och utlämning m.m. beträffande sådana brott.

Med anledning av Sveriges tillträde till konventionerna (SÖ 1971:17 och SÖ 1973:48) vidtogs vissa lagstiftningsåtgärder (se prop. 1971:92 och prop. 1973:92).

Enligt artikel 1 första punkten i Montrealkonventionen begår någon en brottslig handling som rättsstridigt och uppsåtligen

- a) företar en våldshandling mot någon ombord på luftfartyg under flygning, om gärningen är ägnad att äventyra luftfartygets säkerhet; eller

- b) förstör luftfartyg i trafik eller tillfogar sådant luftfartyg skada som gör det oanvändbart för flygning eller som är ägnad att äventyra dess säkerhet under flygning; eller
- c) på luftfartyg i trafik anbringa eller låter anbringa, oavsett på vilket sätt det sker, föremål eller ämne som är ägnat att förstöra luftfartyget eller att förorsaka det sådan skada, som gör det oanvändbart för flygning eller som är ägnad att äventyra dess säkerhet under flygning; eller
- d) förstör eller skadar anläggning för flygnavigering eller stör användningen av sådan anläggning, om gärningen är ägnad att äventyra säkerheten för luftfartyg under flygning; eller
- e) meddelar uppgift som han vet är falsk och därigenom äventyrar säkerheten för luftfartyg under flygning.  
En brottslig handling begår, enligt artikelns andra punkt, också den som
  - a) försöker att begå något av de brott som anges i artikelns första punkt; eller
  - b) medverkar till att annan begår eller försöker att begå sådant brott.

För att Sverige skulle kunna ratificera Montrealkonventionen vidtogs som ovan angetts vissa lagändringar i syfte att nå överensstämmelse mellan den svenska lagstiftningen och konventionens bestämmelser. När det gällde ansvar för de gärningar som beskrivs i artikel 1.1 i konventionen föreskrevs en ny straffbestämmelse om luftfartssabotage i 13 kap. 5 a § BrB. Brottbeskrivningen var – liksom i dag – uppdelad på två led. I det ena kriminaliserades åtgärder som var ägnade att framkalla fara för luftfartygets säkerhet under flygning. Det andra ledet avsåg skadegörelse som gör luftfartyg i trafik oanvändbart för flygning. I förarbetena uttalades beträffande det första ledet att det kunde avse vilken åtgärd som helst som var av sådan natur att fara framkallas för något luftfartygs säkerhet under flygning (se prop. 1973:92 s. 39).

Med anledning bl.a. av att Sverige tillträdde en i Rom år 1971 antagen konvention om brott mot sjöfartens säkerhet med tilläggsprotokoll om brott mot säkerheten för fasta plattformar på kontinentalsockeln gjordes ändringar i bestämmelserna i 13 kap. 5 a § BrB om luftfartssabotage så att de kom att omfatta även gärningar enligt de nya överenskommelserna. Brottbeteckningen ändrades till sjö- eller luftfartssabotage. När det gällde luftfartssabotage var avsikten att den nya bestämmelsen i princip skulle motsvara den tidigare.

Enligt den nuvarande lydelsen av 13 kap. 5 a § andra stycket BrB döms – när det inte är fråga om kapning enligt paragrafens första stycke – för luftfartssabotage den som förstör eller allvarligt skadar ett luftfartyg i trafik, eller vidtar en åtgärd som är ägnad att framkalla fara för ett

luftfartygs säkerhet under flygning. Straffet är fängelse i högst fyra år eller, om brottet är grovt, i lägst två år och högst tio år eller på livstid.

Avsikten med att införa brottet luftfartssabotage var att Sverige skulle kunna tillträda Montrealkonventionen, enligt vilken medlemsstaterna åtar sig att belägga vissa särskilt angivna former av sabotagehandlingar med stränga straff. När straffbestämmelsen rörande luftfartssabotage infördes synes dock Sverige ha gått längre än vad som krävdes enligt Montrealkonventionen. Som ovan angetts uttalas i förarbetena att vilken åtgärd som helst som är av sådan natur att fara framkallas för något luftfartygs säkerhet under flygning omfattas av brottsbeskrivningen. Enligt utredningens mening torde många av de beteenden som innefattas under begreppet oregerliga passagerare formellt omfattas av straffbestämmelsen rörande luftfartssabotage. Det kan dock knappast ha varit avsikten att mindre allvarliga beteenden, som i och för sig kan påverka säkerheten ombord, skulle omfattas av detta straffstadgande, särskilt med beaktande av att böter inte ingår straffskalan.

Det finns som ovan nämnts även ett straffstadgande i LL som är av intresse när det gäller oregerliga passagerare. Enligt 5 kap. 3 § första stycket andra punkten LL skall passagerarna rätta sig efter vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord. Denna bestämmelse är inte specifikt uppräknad i brottskatalogerna i 13 kap. 2 § och 3 § första stycket LL. Enligt 13 kap. 3 § andra stycket LL döms emellertid också den som i andra fall än som anges 1 § (tjänstgöring under påverkan av alkoholhaltiga drycker) och 2 § försummar någon skyldighet enligt 1–6 eller 8 kap.

Det har emellertid i något sammanhang hävdats att denna straffbestämmelse inte bör tillämpas på passagerare, då luftfartslagen inte riktar sig till passagerare utan endast till den som bedriver luftfart. Enligt utredningens mening har detta argument ingen större bärkraft och bestämmelsen i 13 kap. 3 § andra stycket LL bör därför även kunna tillämpas med avseende på passagerarnas skyldighet att rätta sig efter vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord. Det måste dock anses vara oklart hur långt denna straffbestämmelse sträcker sig med avseende på passagerare som inte efterföljer en befälhavares anvisningar. Straffstadgandet kan rimligtvis inte bli tillämpligt på alla former av överträdelser av befälhavarens anvisningar, oavsett om de har betydelse för flygsäkerheten eller luftfartsskyddet.

I sammanhanget bör också nämnas bestämmelserna i 3 kap. 9 § BrB angående framkallande av fara för annan och i 13 kap. 6 § BrB angående allmänfarlig vårdslöshet.

Enligt det förstnämnda lagrummet döms den som av grov oaktsamhet utsätter annan för livsfara eller fara för svår kroppsskada eller allvarlig

sjukdom för framkallande av fara för annan till böter eller fängelse i högst två år.

För allmänfarlig vårdslöshet enligt 13 kap. 6 § BrB döms bl.a. den som av oaktsamhet genom att umgås ovarsamt med eld eller sprängämne eller på annat sätt vållar flygolycka eller framkallar fara för det. Straffet är böter eller fängelse i högst sex månader. Är brottet grovt kan dömas till fängelse i högst två år.

För att tydliggöra i vilka fall beteenden som innefattas i begreppet oregerliga passagerare kan vara straffbara bör det enligt utredningens mening tillskapas ett särskilt brott. Även om det formellt inte finns något hinder mot att ta in en sådan bestämmelse i luftfartslagen anser dock utredningen att den bör tas in i BrB. Detta kan lämpligen ske genom att det införs en lindrigare grad av luftfartssabotage med egen brottsbenämning, omfattande gärningar som är av mindre allvarlig karaktär. Något skäl till att straffbelägga överträdelser av ordningsföreskrifter ombord på ett luftfartyg som inte har någon direkt betydelse för flygsäkerheten eller luftfartsskyddet har utredningen inte funnit.

Från flygbolagshåll har framförts förslag om att det beträffande överträdelser av ordningsföreskrifter som inte äventyrar säkerheten ombord men väl ordningen och trivseln, införs en lagstadgad rätt att ta ut en civilrättslig avgift av de passagerare som övträder ordningsföreskrifter. Som rättsliga förbilder har hänvisats till lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering och lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik. Enligt utredningens mening kan problemet med de överträdelser av ordningsföreskrifter som inte är straffbara inte vara så stora att de motiverar införandet av en ny avgiftsform.

Flygbolagen har försökt tillgripa olika medel för att komma till rätta med de problem som finns med oregerliga passagerare. Vissa flygbolag tillämpar en ordning med ett s.k. gult kort, vilket innebär att oregerliga passagerare på särskilt sätt erinras om vilka påföljder som kan inträda om de inte rättar sig efter tillsägelser. I det gula kortet anges bl.a., utöver att flygbolaget förbehåller sig rätten att kräva ersättning för kostnader till följd av mellanlandning, att passagerarnas beteende kan vara straffbart.

Från flygbolagshåll har det framförts önskemål om ett system med svartlistning av oregerliga passagerare. Enligt vissa flygbolag skulle ett system med svartlistning, innebärande att researrangörerna per datamedium kan få tillgång till varandras och flygbolagens listor över passagerare som gjort sig skyldiga till överträdelser av lag och ordningsföreskrifter, vara ett mycket effektivt medel för att komma till rätta med problemet med oregerliga passagerare.

Även om ett system med svartlistning skulle kunna vara ett mycket effektivt medel anser utredningen att starkt bärande integritetsskäl talar

mot ett sådant system. Det intresse som flygbolagen och samhället i övrigt har av att komma till rätta med det problem som för närvarande finns med oregerliga passagerare kan på intet sätt uppväga den kränkning av den personliga integriteten som ett system med svartlistning skulle innebära. Utredningen finner därför inte skäl att närmare överväga ett sådant system.

Slutligen vill utredningen peka på det bemyndigande som regeringen och Luftfartsverket erhåller i utredningens förslag (13 kap. 3 § i lagen och 13 kap. 3 § i förordningen) att meddela ytterligare föreskrifter som gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik. Med stöd av dessa bemyndiganden torde regeringen eller Luftfartsverket genom föreskrifter kunna vidta generella åtgärder mot oregerliga passagerare om problemen med sådana skulle öka ytterligare.

## 21.4 Svensk strafflags tillämplighet i rummet

**Utredningens förslag:** Brott som begåtts ombord på ett luftfartyg som används av någon med ett svenskt drifttillstånd skall falla under svensk jurisdiktion.

I 2 kap. BrB finns bestämmelser om i vilka fall och i vilken omfattning svensk domstol är behörig att på grund av brott döma till brottspåföljd.

I 2 kap. 1 § BrB föreskrivs i enlighet med den s.k. territorialitetsprincipen att för brott som begåtts i Sverige döms efter svensk lag och vid svensk domstol. I 2 kap. 2 § BrB finns huvudreglerna beträffande brott som begåtts utanför svenskt område. Enligt paragrafens första stycke omfattar den svenska kompetensen, i enlighet med den s.k. personaltetsprincipen, i princip alla av svensk medborgare begångna brott. I paragrafens andra stycke finns dock ett krav på dubbel straffbarhet. Detta krav innebär att kompetensreglerna i paragrafens första stycke inte gäller om gärningen är fri från ansvar enligt lagen på gärningsorten eller om den begåtts inom område som inte tillhör någon stat och enligt svensk lag svårare straff än böter icke kan följa på gärningen. I 2 kap. 3 § BrB finns bestämmelser som gäller vissa brott begångna utomlands oberoende av om gärningsmannen är svensk eller utländsk medborgare och utan krav på dubbel straffbarhet. I denna paragraf finns ett par bestämmelser som rör luftfarten. Enligt paragrafens första punkt döms för brott som begåtts utanför Sverige efter svensk lag och vid svensk domstol 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. Samma sak gäller enligt paragrafens sjätte punkt bl.a. om



brottet är kapning, sjö- eller luftfartssabotage, flygplatsabotage eller försök till sådana brott.

Den generella regeln i första punkten om brott begångna ombord på luftfartyg gäller endast svenska luftfartyg, dvs. luftfartyg registrerade i Sverige. Som utredningen tidigare har behandlat är det numera mycket vanligt att flygföretag använder inhyrda flygplan i sin verksamhet. Hyr ett svenskt flygföretag in ett utländskt flygplan medför detta enligt den nuvarande lagstiftningen inte att svensk strafflagstiftning generellt blir tillämplig på ett brott som förövats ombord på ett sådant luftfartyg. Detta förhållande leder till att svaret på frågan om det föreligger svensk jurisdiktion beträffande brott som begåtts ombord på ett luftfartyg – framförallt av utländska medborgare – som brukas av ett svenskt flygföretag kan bli beroende av om luftfartyget är svensk- eller utlandsregistrerat. Enligt utredningens mening är det inte rimligt – särskilt mot bakgrund av den stora omfattningen av flygplansleasing – att den svenska jurisdiktionen skall vara beroende av om ett svenskt flygföretag använder ett svensk- eller utlandsregisterat luftfartyg i sin verksamhet. Utredningen föreslår därför att brott som begåtts ombord på luftfartyg som används av någon med ett svenskt drifttillstånd skall omfattas av bestämmelsen i 2 kap. 3 § första punkten BrB. Med används avses i första hand när ett utländskt luftfartyg brukas av en svensk operatör inom ramen för dennes drifttillstånd, men även när en svensk operatör använder ett utländskt luftfartyg som hyrs in med besättning (s.k. wet lease) bör stadgandet äga tillämpning.

## 22 Konsekvensbeskrivning

I utredningens direktiv anges att för arbetet gäller regeringens direktiv till samtliga kommittéer och särskilda utredare att pröva offentliga åtaganden (dir. 1994:23), att redovisa regionalpolitiska konsekvenser (dir. 1992:50) samt att redovisa jämställdhetspolitiska konsekvenser (dir. 1994:124). Vidare anges att utredaren i analysarbetet och vid konsekvensbedömningar av regleringarna i tillämpliga delar skall följa regeringens beslut den 1 september 1994 om en ordning för systematisk genomgång i regeringskansliet av företagsregler, liksom de checklistor m.m. som anges i beslutet.

Genom kommittéförordningen (1998:1474), som trädde i kraft den 1 januari 1999, har ovannämnda generella direktiv samt direktivet avseende konsekvenser för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet (dir. 1996:49) upphävts.

Enligt 14 § i denna förordning gäller i stället att om förslagen i ett betänkande påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner eller landsting, företag eller andra enskilda, skall en beräkning av dessa konsekvenser redovisas i betänkandet. Om förslagen innebär samhälls-ekonomiska konsekvenser i övrigt, skall dessa redovisas. När det gäller kostnadsökningar och intäktsminskningar för staten, kommuner eller landsting, skall kommittén föreslå en finansiering.

Vidare gäller enligt 15 § i förordningen att om förslagen i ett betänkande har betydelse för den kommunala självstyrelsen, skall konsekvenserna i det avseendet anges i betänkandet. Detsamma gäller när ett förslag har betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet, för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.

Enligt utredningens mening saknar de förslag som läggs fram i betänkandet betydelse för den kommunala självstyrelsen. Förslagen medför heller inte några beaktansvärda regionalpolitiska konsekvenser.

Den lagstiftning som utredningsuppdraget rör och de förslag till ändringar som föreslås är enligt kommitténs mening jämställdhetspolitiskt

neutrala. Förslagen är inte heller av det slaget att de har någon betydelse för de integrationspolitiska målen.

Utredningens förslag är, utöver vad som har behandlats i kapitel 21, inte av den karaktären att de får några konsekvenser för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet.

När det gäller kostnadskonsekvenserna av förslagen kan följande anföras. Enligt utredningens förslag förs kostnadsansvaret för den särskilda kontrollen bort från polisväsendet och läggs över på flygplatshållarna. Detta innebär en väsentlig kostnadsminskning för staten. Utredningens övriga förslag innebär enligt utredningens mening inte några påtagliga kostnadsökningar. Eventuella kostnadsökningar bedöms dock klart understiga den kostnadsminskning som uppkommer genom att den särskilda kontrollen förs bort från polisväsendet.

Vad avser förslagets betydelse för företagen gör utredningen följande bedömning. Enligt utredningens förslag kommer det att fordras drifttillstånd för att få utföra firmaflyg (se avsnitt 11.2.2). Detta kommer att medföra något ökade kostnader för de företag som har firmaflyg. För att inte i onödan betunga företagen har utredningen framhållit att för de företag som har en begränsad flygverksamhet bör tillståndsprövningen kunna ske i förenklad form. De ökade kostnader som förslaget om firmaflyg innebär för företagen uppvägs klart av den höjning av flygsäkerhetsnivån som förslaget innebär.

Enligt utredningens förslag införs i lag ett generellt krav på ansvarsförsäkring såvitt avser ansvaret för skador som vid ett luftfartygs användande i luftfart tillfogas personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget (se avsnitt 15.2). De kan på goda grunder antas att de flesta företagen redan idag har en sådan försäkring och för de företag som bedriver tillståndspliktig luftfart finns det redan bestämmelser om obligatorisk ansvarsförsäkring. Utredningens förslag i denna del kan därför inte anses medföra några ökade kostnader för företagen.

## 23 Författningskommentar

### 23.1 Förslaget till luftfartslag

#### 1 kap. Inledande bestämmelser

##### Lagens tillämpningsområde

1 § Luftfart inom svenskt område får ske endast i överensstämmelse med denna lag, 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.

I *första stycket*, som motsvarar nuvarande 1 kap. 1 § LL, finns den grundläggande bestämmelsen om rätt att utöva luftfart inom svenskt område. Sverige har i princip suveränitet över sitt territorium. Genom olika internationella avtal – främst Chicagokonventionen – har Sverige emellertid förbundit sig att i viss utsträckning tillåta utländska luftfartyg att flyga inom svenskt område. Sveriges möjlighet att självständigt lagstifta på lufträttens område har på senare år också begränsats genom vårt medlemskap i EU. I enlighet med vad utredningen har utvecklat i avsnitt 4.3 bör lagens relation till EG-rätten tydliggöras. Detta har skett genom

att det av lagtexten framgår att det finns EG-förordningar som gäller vid sidan av lagen och som har företräde framför motstridande nationell rätt.

Liksom enligt den nuvarande ordningen framgår det att Sverige har rätt att inskränka luftfarten så att andra intressen inte blir kränkta. Sådana inskränkningar kan ske även genom författningar som inte hör till lufträtten.

I *andra och tredje styckena*, som motsvarar nuvarande 1 kap. 4 § LL, finns bestämmelser om lagens tillämplighet i rummet. Enligt andra stycket skall luftfartslagen tillämpas på svenska luftfartyg även när de är utanför svenskt område. Detta stycke går tillbaka på Chicago-konventionen, enligt vilken det land där ett luftfartyg är registrerat skall se till att luftfartyget och dess besättning uppfyller vissa villkor, oavsett var luftfartyget befinner sig. Om ett svenskt luftfartyg befinner sig inom ett annat lands område har dock lagen i det landet företräde. Det kan då bli fråga om lagkonflikter av både offentligrättslig och privaträttslig art. När det gäller offentligrättsliga bestämmelser såsom säkerhetsföreskrifter bör reglerna kunna komplettera varandra om de är förenliga. Vid civilrättsliga lagkonflikter blir det dock normalt fråga om att välja den ena eller den andra rättsordningen. Enligt tredje stycket kan bestämmelserna i 9 kap. bli tillämpliga även för utländska luftfartyg vid luftfart utanför landet. Förutsättningen är att det följer av avtal med andra stater eller av allmänna rättsgrundsatser.

I *fjärde stycket*, som med undantag för det som föreskrivs i nuvarande 13 kap. 5 § andra stycket LL saknar motsvarighet i den nuvarande lagstiftningen, finns bestämmelser om lagens tillämplighet i rummet vad avser utländska luftfartyg när sådana används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd. Om det är förenligt med den främmande lag som är tillämplig skall vissa angivna bestämmelser i lagen tillämpas även vid luftfart utomlands. Kravet på att ett luftfartyg skall användas inom ramen för ett svenskt drifttillstånd innebär att luftfartyget skall vara infört i det svenska drifttillståndet, vilket i sin tur innebär att bestämmelsen endast kan bli tillämplig vid s.k. dry lease. Angående detta stycke, se vidare avsnitt 4.2.

#### **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.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 15 kap. 1 § LL. Den nuvarande gränsdragningen i LL mellan civil och militär luftfart sker med utgångspunkt i luftfartygets natur, dvs. om det är ett civilt eller militärt luftfartyg som används. Enligt utredningens förslag sker gränsdragningen istället med utgångspunkt i luftfartens ändamål. En sådan förändring skulle också bättre överensstämma med regleringen i Chicagokonventionen. Till följd härav skall all kommersiell flygverksamhet för civila ändamål betraktas som civil verksamhet och regleras som sådan verksamhet, dvs. enligt civila regler och under tillsyn av Luftfartsverket. I vissa fall kan det dock finnas ett samhälleligt intresse och behov av att militära luftfartyg kan användas för annat än militära ändamål. Sjuktransporter i trängande fall, räddningsuppdrag eller jämförbara uppdrag får därför ske i enlighet med militära regler. I likhet med vad som gäller för all militär luftfart skall dock alltid vissa angivna bestämmelser i lagen vara tillämpliga.

**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.

I denna paragraf, som motsvarar nuvarande 15 kap. 2 § LL, regleras sådan svensk statsluftfart som inte är militär luftfart. Statsluftfart omfattas inte av bestämmelserna i Chicagokonventionen.

I första stycket görs lagen, i likhet med vad som gäller enligt LL, i princip tillämplig även på svensk statsluftfart som inte är militär. Liksom enligt nuvarande ordning har dock undantag ansetts böra gälla beträffande reglerna om luftpanträtt i 11 kap. Till skillnad från den nuvarande ordningen tar emellertid förevarande paragraf sin utgångspunkt i ändamålet med flygningen vilket, som påpekats under kommentaren till föregående paragraf, står bättre överens med Chicagokonventionen än om kriteriet endast är registrering. Denna stadgar nämligen att konventionen är tillämplig på civila luftfartyg samt att luftfartyg som används för militär-, tull- och polisändamål skall bedömas som statsluftfartyg. Med detta betraktelsesätt blir ett luftfartygs registrering endast ett av flera kriterier som bör beaktas när konventionens tillämplighet skall bedömas. Även om det torde vara synnerligen ovanligt att svensk statsluftfart bedrivs med annat än svenska luftfartyg bör dock lagen på denna punkt såsom för närvarande inte begränsas att omfatta endast svenska luftfartyg.

I en studie som ICAO:s sekretariat gjorde 1994 och som samma år behandlades av ICAO:s juridiska kommitté nämns ett antal exempel på andra kriterier som kan finnas anledning att beakta vid bedömandet om en konkret flygning är statsluftfart eller inte, t.ex.;

- vilket slag av passagerare respektive vad för slags gods är det som befordras,
- vem äger/brukar luftfartyget,
- vem bestämmer över transporten/operationen,
- vad för slags besättning ansvarar för flygningen.

I *andra stycket* ges möjlighet att medge ytterligare undantag från lagens bestämmelser såvitt avser 1–8 kap. samt i övrigt meddela de särskilda föreskrifter som behövs.

#### **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.

I denna paragraf regleras frågan vilka luftfartyg som får användas vid luftfart inom svenskt område.

Enligt *första stycket*, som motsvarar nuvarande 1 kap. 2 § första stycket LL, skall ett luftfartyg som används vid luftfart inom svenskt område vara registrerat i Sverige eller i ett annat land som är medlem i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). Samtliga länder som har skrivit under Chicagokonventionen är medlemmar i ICAO. Chicagokonventionen har i dag i stort sett universell anslutning (i december 1998 hade ICAO 185 medlemsstater). Den tanke som ligger bakom att luftfartyg som är registrerade i en ICAO-stat får användas vid luftfart inom svenskt område är att dessa stater har förpliktat sig att upprätthålla den flygsäkerhetsmässiga grundnivå som uppställs i Chicagokonventionen och dess bilagor.

Det anges uttryckligen, till skillnad från i dag, att registrering är en förutsättning för att ett luftfartyg skall få användas vid luftfart inom svenskt område. Registreringen sker antingen i det svenska luftfartygs-

registret eller i ett utländskt luftfartygsregister. Enligt 2 kap. 11 § första stycket skall ett luftfartyg som antecknats i bihanget till det svenska luftfartygsregistret vid tillämpningen av förevarande bestämmelse anses vara registrerat i Sverige. Utredningen föreslår att det i 14 kap. 4 § första stycket 1 LL införs en särskild straffbestämmelse för den som använder ett oregistrerat luftfartyg vid luftfart inom svenskt område. Med stöd av bestämmelsen i 1 kap. 7 § kan dock föreskrivas undantag från kravet på registrering beträffande luftfartyg som är av särskild beskaffenhet.

I första stycket regleras inte frågan vilken luftfartsverksamhet en ägare eller brukare får bedriva här i landet. Grundläggande bestämmelser om tillstånd till luftfartsverksamhet finns i 7 kap. LL. Av stor betydelse i detta sammanhang är också rådets förordningar (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (licensieringsförordningen) och (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (marknadstillträdesförordningen). Se vidare kapitel 11.

Mot bakgrund av den begränsade tillsynsmöjlighet som Luftfartsinspektionen har beträffande utländska luftfartyg (se avsnitt 4.2) har utredningen föreslagit att ett luftfartyg som inte används vid tillståndspliktig luftfart och som stadigvarande används inom svenskt område skall vara registrerat i Sverige. Med tillståndspliktig luftfart avses här luftfart som kräver tillstånd enligt 7 kap. För utländska luftfartyg som används av svenska flygföretag inom ramen för verksamhet vilken kräver operativ licens, finns grundläggande bestämmelser om registrering i artikel 8 i licensieringsförordningen och i svenska myndighetsföreskrifter som ansluter till artikeln.

I *andra stycket*, som i princip motsvarar nuvarande 1 kap. 2 § andra stycket LL, behålls möjligheten för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela dispens från kravet i första stycket.

*Tredje stycket*, som överensstämmer med nuvarande 15 kap. 3 § LL, innehåller ett bemyndigande att meddela föreskrifter i fråga om tillträde till svenskt område för utländska statsluftfartyg. Sådana föreskrifter finns i tillträdesförordningen (1992:118).

I *fjärde stycket*, som saknar motsvarighet i den nuvarande lagstiftningen, bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva att ett luftfartyg av miljöskäl inte får användas inom svenskt område. Bakgrunden till denna bestämmelse är att det finns EG-direktiv, enligt vilka luftfartyg som inte uppfyller föreskrivna bullernormer inte får användas inom medlemsstaternas territorier.



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

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

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

Denna paragraf överensstämmer helt med nuvarande 1 kap. 2 a § LL. Bestämmelsen, som enbart är tillämplig på civil luftfart, infördes ursprungligen år 1972 efter att Nordiska rådet år 1971 antagit en rekommendation i vilken medlemsstaternas regeringar uppmanades att gemensamt utfärda förbud för civilt överljudsflyg. Enligt andra stycket kan dispens medges. Sådan skall dock ges endast när det kan uteslutas att flygningen ger upphov till skador. En dispens skall i allmänhet avse en enstaka flygning och begränsas till viss tid. Dispensen kan förenas med villkor om tidpunkt, flygvägar m.m. En straffbestämmelse som ansluter till denna paragraf finns i 14 kap. 4 § första stycket 2.

**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.

I denna paragraf, som motsvarar nuvarande 1 kap. 3 § LL, finns bestämmelser om s.k. restriktionsområden. För att klargöra att restriktionsområden kan införas i samband med större publika evenemang, t.ex. av bullerskäl, föreskrivs det uttryckligen att ett restriktionsområde får införas för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning. Begreppen allmän sammankomst och offentlig tillställning är avsedda att ha samma innebörd som i ordningslagen (1993:1617).

Avsikten är inte att bestämmelsen skall kunna åberopas för att åstadkomma lättnader i t.ex. det dagliga bullret vid en flygplats.

Emellanåt görs det gällande att säkerhetsskäl ligger bakom en begäran om ett restriktionsområde, medan det i själva verket rör sig om kommersiella skäl. Som exempel kan nämnas att någon sålt rätten att bevaka ett evenemang till en tidning eller ett tv-bolag och vill förvissa sig om att ingen konkurrent skall kunna tränga sig på från luften. Syftet med

bestämmelsen är emellertid inte att restriktionsområden skall kunna införas av rent kommersiella skäl.

En straffbestämmelse som ansluter till paragrafen finns i 14 kap. 4 § första stycket 3.

#### **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.

Paragrafen, som överensstämmer med nuvarande 14 kap. 1 § LL, innehåller regler om undantag från vissa bestämmelser i luftfartslagen när det gäller luftfartyg av särskild beskaffenhet.

Luftfartslagen är tillämplig på alla slags luftfartyg. I utredningens förslag – liksom i den nuvarande luftfartslagen – upptas inte någon definition av begreppet luftfartyg. I detta avseende får man därför hålla sig till vedertagen begreppsbestämning på området. En sådan finns i en likalydande formulering i flertalet av bilagorna till Chicagokonventionen och i ICAO:s Definitions. Denna definition har följande lydelse: ”*Aircraft*. Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.” Samma definition finns också i JAR-1, Definitions and Abbreviations. Luftfartsverket har i Luftfartsinspektionens definitions-samling (LFS 1996:26) motsvarande definition: ”*Luftfartyg (Aircraft)*. Anordning som kan erhålla bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av dess reaktioner mot jordytan.” Samma definition finns i begreppsförklaringar i Trafikregler för luftfart – BCL-T – som fastställts av regeringen och kungjorts av Luftfartsverket i enlighet med kungörelsen (1961:563) angående trafikregler för luftfarten.

Även om luftfartslagen som ovan nämnts är tillämplig på alla former av luftfartyg är bestämmelserna i lagen typiskt sett utformade med tanke på konventionella luftfartyg. I bland kan det finnas behov av att modifiera reglerna med avseende på andra kategorier av luftfartyg. Av lagtekniska skäl är det svårt att i de enskilda bestämmelserna göra behövliga

modifikationer. Den uppmjukning av reglerna som behövs får därför göras med stöd av bemyndigandet i förevarande paragraf.

De luftfartyg som avses i *första stycket* är bl.a. sådana som inte har någon förare ombord, segelflygplan, ultralätta flygplan, ballonger, sjöflygplan och luftfartyg som byggts för militärt bruk. Bemyndigandet i första stycket är begränsat i två avseenden. Dels får undantag och föreskrifter inte utformas så att de strider mot flygsäkerhetens eller det allmännas intresse, dels skall alltid bestämmelserna i 1 och 9–12 kap. iakttas.

Utan att det är uttryckligen angivet i lagtexten gäller självklart den begränsningen i regeringens behörighet som följer av att vissa föreskrifter bara får meddelas i lag. Det finns ingen möjlighet för Luftfartsverket att delegera meddelandet av föreskrifter för luftfartyg av särskild beskaffenhet. Det möter dock inget hinder att Luftfartsverket överlåter åt organisationer och andra att biträda med förvaltningsuppgifter i anslutning till övervakningen av verksamheten.

Som exempel på föremål som avses i *andra stycket* kan nämnas skjutsmål och raketer.

#### **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.

Denna paragraf överensstämmer helt med nuvarande 1 kap. 5 § LL.

Ett luftfartyg skall enligt artikel 17 i Chicagokonventionen ha den stats nationalitet, i vilken det är registrerat. Enligt artikel 77 i konventionen utgör konventionens bestämmelser om nationalitet och registrering inte hinder mot att två eller flera fördragsslutande stater bildar gemensamma luftrafikorganisationer eller internationella luftrafikföretag eller kommer överens om luftrafik i pool på vilken sträcka eller inom vilket område som helst. I en resolution år 1967 om nationalitet hos och registrering av luftfartyg som används i sådana internationella luftrafikföretag som avses i artikel 77, har ICAO fastställt hur konventionens bestämmelser skall tillämpas på de luftfartyg som inte är registrerade på nationell basis. Sådan registrering kan vara "joint registration", dvs. registrering enligt vilken de stater som bildar ett internationellt luftrafikföretag skall upprätta ett annat register än det nationella för registrering av de fartyg som trafikföretaget använder. Registreringsmyndighet i detta fall är myndigheter i dessa stater. För luftfartyg som omfattas av "joint registration" behövs inga specialbestämmelser. En annan form av registrering enligt artikel 77 är emellertid "international registration", enligt

vilket system luftfartyg som ställs till en internationell organisations förfogande 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. I den förevarande paragrafen likställs, mot bakgrund av resolutionen, vid tillämpning av lagens bestämmelser icke-nationellt registrerade luftfartyg med luftfartyg som är registrerade i en annan stat.

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

Utredningens förslag till 2 kap. överensstämmer med det förslag som utredningen lade fram i sitt delbetänkande Rättigheter i luftfartyg (SOU 1997:122). För en kommentar till bestämmelserna i detta kapitel hänvisas därför till det betänkandet.

## **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.

I denna paragraf, som motsvarar nuvarande 3 kap. 1 och 7 §§ i förening med 3 kap. 11 § LL, finns de grundläggande bestämmelserna om luftvärdighet och miljövärdighet.

Enligt *första stycket* skall ett luftfartyg vara luftvärdigt och miljövärdigt när det används vid luftfart. I detta ligger även att tillbehör och reservdelar till ett luftfartyg och annan sådan utrustning för luftfartyget och för de ombordvarande som har betydelse för flygsäkerheten, skall uppfylla föreskrivna krav. Ansvar för att ett luftfartyg är luftvärdigt och miljövärdigt när det används vid luftfart åvilar den som brukar luftfartyget. Det krävs inte att en nyttjanderättsupplåtelse skall ha en viss längd för att detta ansvar skall övergå från ägare till brukare. Om en

privatperson tillfälligt hyr ett luftfartyg för privat flygning får emellertid en utgångspunkt anses vara att brukaren skall kunna förlita sig på befintliga luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis, om det inte finns några omständigheter som talar emot att dessa fortfarande skulle vara giltiga.

I *andra stycket* anges de grundläggande krav som skall vara uppfyllda för att ett luftfartyg skall anses vara luftvärdigt. De krav som anges skall vara uppfyllda under hela den tid som luftfartyget används för luftfart. I utredningens förslag har det tidigare använda uttrycket "hållet i stand" ersatts med "underhållet". Utredningen anser inte detta innebära någon saklig ändring. (Motsatt uppfattning har dock uttryckts i prop. 1984/85:212 s. 150). Således omfattar kraven på luftfartygets skick även sådana modifieringar som är nödvändiga för att upprätthålla luftvärdigheten. När det gäller uttrycket flygegenskaper skall detta tolkas vidsträckt, vilket innebär att även sådana egenskaper som luftfartygets fart och stigförmåga omfattas.

I *tredje stycket* anges de grundläggande krav som skall vara uppfyllda för att ett luftfartyg skall anses vara miljövärdigt.

### **Bemyndiganden**

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

Denna paragraf, som saknar motsvarighet i den nuvarande lagstiftningen, innehåller ett bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter rörande luftfartygs luftvärdighet och miljövärdighet.

Det givna bemyndigandet är avsett att omfatta vad som i vid mening är förutsättningarna för att ett luftfartyg skall anses vara luftvärdigt och miljövärdigt. Således är det avsett att även innefatta en rätt att meddela föreskrifter om tillbehör, reservdelar och annan utrustning till luftfartyg som har betydelse för flygsäkerheten samt föreskrifter om konstruktion, tillverkning, utprovning, underhåll och modifiering som skall vara uppfyllda för att ett luftfartyg skall anses vara luftvärdigt och miljövärdigt. Genom det föreslagna bemyndigandet behövs inte de nuvarande bestämmelserna om typgranskning m.m. i 13 § LF och om flyghandbok i 20 § LF. Bemyndigandet är även avsett att omfatta en rätt att meddela föreskrifter om luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis.

### 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.

I denna paragraf, som motsvarar nuvarande 3 kap. 3 § i förening med 3 kap. 11 § LL, behandlas utfärdande av luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis. Normalt bör det ske en besiktning av ett luftfartyg innan sådana bevis utfärdas. För att undvika att en besiktning anordnas av rent formella skäl ställs det dock inte upp något absolut krav på en besiktning.

4 § Ett luftfartyg 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.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 3 kap. 4 § i förening med 3 kap. 11 § LL. I *första stycket* som saknar direkt motsvarighet i den nuvarande lagstiftningen, anges huvudregeln att ett luftfartyg skall ha luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis när det används vid luftfart. Detta krav omfattar samtliga luftfartyg, såväl registrerade svenska och utländska som oregistrerade luftfartyg. Enligt 1 kap. 7 § finns det beträffande s.k. luftfartyg av särskild beskaffenhet möjlighet att göra undantag från bl.a. bestämmelserna i 3 kap. Med stöd av den bestämmelsen och anslutande bestämmelser i förordningen finns det därför möjlighet, t.ex. i fråga om segelflygplan, att efterge kravet på miljövärdighetsbevis.

I *andra och tredje styckena* anges vilka bevis som godtas beträffande svenska respektive utländska luftfartyg. Enligt artikel 33 i Chicagokonventionen skall de fördragsslutande staterna under vissa förutsättningar erkänna luftvärdighetsbevis från andra fördragsslutande stater. När det gäller miljövärdighetsbevis finns motsvarande bestämmelser i bilaga 16 till Chicagokonventionen.

I *fjärde stycket* finns en dispensmöjlighet när det gäller kravet på luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis.

**5 §** Om inte annat beslutas blir ett svenskt luftvärdighetsbevis respektive ett svenskt miljövärldighetsbevis 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 miljövärldigheten,
4. luftfartyget inte genomgår föreskriven besiktning eller kontroll,
5. luftfartyget eller utrustningen har skadats på ett sätt som uppenbarligen har betydelse för luftvärdigheten eller miljövärldigheten.

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

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

Denna paragraf, som motsvarar nuvarande 3 kap. 5 § i förening med 3 kap. 11 § LL, innehåller bestämmelser om luftvärdighets- och miljövärldighetsbevis ogiltighet. Enligt *första stycket* blir ett bevis automatiskt ogiltigt under vissa förutsättningar. Om det i förväg inhämtas ett godkännande till ändringar i luftfartyget eller dess utrustning inträder inte ogiltighet.

Ogiltighet i andra situationer än de som anges i första stycket förutsätter enligt *andra stycket* ett särskilt beslut.

Oavsett om ett luftvärdighets- eller miljövärldighetsbevis har blivit automatiskt ogiltigt eller ogiltigt efter särskilt beslut, förblir det enligt *tredje stycket* ogiltigt till dess luftfartyget förklaras luftvärdigt respektive miljövärldigt.

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

Denna paragraf överensstämmer med nuvarande 3 kap. 6 § i förening med 3 kap. 11 § LL.

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

I *första punkten*, som saknar motsvarighet i den nuvarande LL, bemyndigas regeringen att bestämma vilka myndighet som skall pröva frågor om luftvärdighets- och miljövärldighetsbevis. I nuvarande LL pekas Luftfartsverket direkt i lagtexten ut som behörig myndighet. Som tidigare behandlats (se kapitel 3) har utredningen i sitt förslag till luftfartslag

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.

I *andra punkten*, som motsvarar nuvarande 3 kap. 3 § tredje stycket LL, ges ett bemyndigande att delegera utfärdandet och förnyandet av luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis till annan än den myndighet som normalt prövar dess frågor.

#### **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.

I denna paragraf, som motsvarar nuvarande 3 kap. 8 § LL, regleras förrättningsmans tillträde till ett luftfartyg. Med förrättningsman avses myndighetspersoner (i praktiken Luftfartsverkets personal) eller andra sakkunniga som har i uppdrag att utföra de besiktningar som behövs för att ett luftvärdighetsbevis eller miljövärdighetsbevis skall kunna utfärdas. Den medverkan som föreskrivs för luftfartygets ägare och andra kan avse bl.a. provflygning och lossning av last.

#### **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.

Denna paragraf överensstämmer helt med nuvarande 3 kap. 9 § LL. Stadgandet är tänkt att tillämpas restriktivt. Endast då det finns särskild anledning bör dispens medges. Som ett praktiskt exempel kan nämnas att ett skadat luftfartyg måste flygas till en reparationsplats.



### **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.

Enligt denna paragraf, som är att jämföra med nuvarande 3 kap. 10 § LL, krävs som huvudregel tillstånd för tillverkning och underhåll av luftfartyg.

Vad gäller kravet på tillstånd för att utföra underhållsarbeten på luftfartyg, reservdelar m.m. är förevarande bestämmelse ett komplement till JAR-145 som finns intagen i bilaga 2 i rådets förordning (EEG) nr 3922/91 och kommissionens förordning (EG) nr 2176/96. Enligt JAR-145 skall en flygverkstad ha ett särskilt godkännande för att få utföra underhållsarbeten på flygmateriel som nyttjas för lufttransporter av passagerare, gods och post mot betalning. Till följd härav måste ett krav på tillstånd för andra slag av verkstäder tas in i luftfartslagen.

## **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 §§.

Enligt *första stycket* får ett luftfartyg föras endast av den som innehar ett gällande flygcertifikat. Av 7 § framgår vilka certifikat som godtas i Sverige och under vilka förutsättningar ett certifikat är gällande.

När ett luftfartyg förs av två piloter är båda att anse som förare och skall enligt huvudregeln ha flygcertifikat. Detta gäller både när ett luftfartyg är certifierat för två piloter och när ett luftfartyg är certifierat för en pilot men enligt operativa bestämmelser skall ha två piloter.

Enligt *andra stycket*, som har motsvarighet i nuvarande 4 kap. 28 § LL, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från kravet på flygcertifikat. Detta kan exempelvis bli aktuellt när det är fråga om en provflygning.

I *tredje stycket* görs en hänvisning till de särskilda bestämmelser som finns beträffande utbildning och flygprov.

En straffbestämmelse i anslutning till paragrafen finns i 14 kap. 4 § första stycket 8.

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.

I denna paragraf regleras vilka luftfartyg en innehavare av ett flygcertifikat får föra och under vilka förutsättningar.

Ett certifikat utfärdas att gälla för en viss kategori av luftfartyg; t.ex. flygplan, helikopter, segelflygplan eller friballong. Därutöver anges även i certifikatet, som en underavdelning till kategori, vilken klass och vissa fall vilken typ av luftfartyg certifikatet gäller för. Enligt paragrafens första punkt får en certifikatinnehavare föra ett luftfartyg endast av den kategori, klass och typ som anges i certifikatet.

Till varje certifikat kan knytas ytterligare behörigheter utöver behörigheten att föra ett luftfartyg av viss kategori, klass och typ. Vilka dessa behörigheter är bestäms med stöd av 10 § andra stycket. Som exempel på sådana behörigheter som finns enligt nuvarande regler i BCL kan nämnas behörighet att flyga enligt instrumentflygreglerna (IFR-flygning) och att flyga under mörker. I andra punkten anges därför att certifikatinnehavaren får föra luftfartyget endast under de förutsättningar som följer av certifikatet och därtill knutna behörigheter.

Att en certifikatinnehavare får föra ett luftfartyg endast under de förutsättningar som följer av certifikatet, leder till att den som endast har ett privatflygarcertifikat inte får utföra en flygning mot ersättning.

Av 7 § första stycket framgår att ett certifikat är giltigt endast i den utsträckning de till certifikatet knutna behörigheterna är giltiga och under förutsättning att innehavaren har ett gällande flygläkarintyg.

En straffbestämmelse som ansluter till paragrafen finns i 14 kap. 4 § första stycket 8.

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.

Enligt *första stycket* får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva att andra medlemmar av besättningen på ett luftfartyg än förare skall ha ett gällande flygcertifikat för att få utföra vissa uppgifter ombord. Enligt artikel 32 (a) i Chicagokonventionen skall föraren och övriga för trafikuppgifter verksamma medlemmar av besättningen på varje luftfartyg som nyttjas i internationell luftfart vara försedda med kompetensbevis och flygcertifikat, som utfärdats eller godkänts av den stat där luftfartyget är registrerat. För närvarande finns det en bestämmelse i 4 kap. 3 § LL om att även den som tjänstgör som navigatör

eller flygmaskinist på ett luftfartyg skall ha ett flygcertifikat. Det tillverkas inte längre några luftfartyg som kräver särskilt inrättade tjänster som navigatörer eller flygmaskinister (eng. system operator). I Sverige finns det för närvarande inga särskilda certifikat utfärdade för navigatörer och endast något tiotal certifikat utfärdade för flygmaskinister. Mot denna bakgrund anser utredningen att den nya luftfartslagen inte behöver be- tungas med en bestämmelse om flygcertifikat för dessa kategorier utan att det räcker att det tas in en bestämmelse härom i förordning.

*Andra stycket* innehåller en hänvisning till de bestämmelser om certi- fikat och behörighetsbevis för personal inom markorganisationen som finns i 6 kap. 22 §.

### **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.

I denna paragraf regleras rätten att föra ett luftfartyg för den som ge- nomgår utbildning för flygcertifikat. I *första stycket* föreskrivs i överens- stämmelse med bestämmelserna i JAR-FCL att en flygskoleelev behöver ha ett elevtillstånd när han börjar flyga ensam. Enligt de nuvarande be- stämmelserna krävs det ett elevtillstånd redan när någon vill påbörja ut- bildning för flygcertifikat. Tidpunkten för när ett elevtillstånd behövs flyttas således fram. Det finns emellertid enligt utredningens mening ing- et hinder för en flygskola att ställa upp krav på elevtillstånd för att få påbörja en utbildning vid skolan.

Av 6 § framgår att ett elevtillstånd skall vara utfärdat i Sverige och att det är giltigt endast under förutsättning att innehavaren har ett gäl- lande intyg om att föreskrivna medicinska krav är uppfyllda (flygläkarintyg).

Enligt *andra stycket*, som har motsvarighet i nuvarande 4 kap. 5 § fjärde stycket LL, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från kravet på elevtillstånd. Ett sådant undantag får emellertid endast beviljas den som kan anses uppfylla lämplighetskraven i 9 § första stycket. Exempel på när det kan bli aktuellt att meddela undantag från kravet på elevtillstånd är när en innehavare av ett segelflygarcertifikat avser att utbilda sig för privatflygarcertifikat eller när en innehavare av ett utländskt certifikat vill konvertera detta till ett svenskt certifikat.

**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.

I denna paragraf anges de grundläggande kraven för den som skall tjänstgöra som flyglärare vid flygutbildning. I BCL-C görs det för närvarande en åtskillnad mellan flyglärare och instruktör. Enligt utredningens mening är flyglärare ett vidare begrepp som även innefattar begreppet instruktör, varför endast ordet flyglärare används i lagtexten i detta sammanhang.

För att tjänstgöra som flyglärare kan det, förutom ett gällande flygcertifikat för den kategori, klass och typ av luftfartyg som utbildningen avser, även krävas en särskild behörighet som föreskrivits med stöd av 10 § andra stycket. Med stöd av detta bemyndigande kan det således föreskrivas att det krävs en särskild behörighet för att få tjänstgöra som flyglärare, typinstruktör, instruktör för avancerad flygning osv.

I *andra stycket* ges ett bemyndigande att meddela föreskrifter om behörighetskrav för dem som tjänstgör som kontrollanter vid flygprov och som instruktör vid flygträning på marken, varmed avses instruktör vid s.k. syntetisk flygträning.

#### **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).

Enligt paragrafen skall ett elevtillstånd vara utfärdat i Sverige. Enligt JAR-FCL finns det inga krav på att utländska elevtillstånd skall erkännas, och enligt utredningens mening finns det inte heller något skäl att införa en regel om att det skall vara möjligt att godkänna utländska elevtillstånd.

Beträffande flygläkarintyg finns närmare bestämmelser i 8 §, 10 § tredje stycket och 15 §.

**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

erkänns 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.

*Första stycket* innehåller den grundläggande bestämmelsen att ett flygcertifikat skall vara utfärdat eller godkänt i Sverige. Enligt bestämmelserna i JAR-FCL är ett certifikats giltighet beroende av giltigheten av de till certifikatet knutna behörigheterna och flygläkarintyget. Det är mot denna bakgrund det har tagits in en bestämmelse om att ett certifikat är giltigt endast i den utsträckning de till certifikatet knutna behörigheterna är gällande och under förutsättning att innehavaren har ett gällande flygläkarintyg.

I *andra stycket* regleras vad som gäller beträffande utländska certifikat. Enligt artikel 33 i Chicagokonventionen skall ett luftfarts-certifikat som utfärdats eller godkänts av den fördragsslutande stat där ett luftfartyg är registrerat, erkännas av övriga fördragsslutande stater under förutsättning att de krav enligt vilket certifikatet utfärdats eller godkänts är lika med eller överstiger de minimikrav som fastställts i enlighet med Chicagokonventionen. JAR-FCL är inget traditionellt internationellt avtal utan har mer karaktären av ett s.k. gentlemen's agreement. JAR-FCL omfattas därför inte av begreppet avtal, varför det gjorts en särskild hänvisning till föreskrifter som meddelats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Enligt artikel 32 (a) i Chicagokonventionen skall föraren och övriga för trafikuppgifter verksamma medlemmar av besättningen på varje luftfartyg som nyttjas i internationell luftfart vara försedda med kompetensbevis och flygcertifikat, som utfärdats eller godkänts av den stat där luftfartyget är registrerat. I andra punkten, som har sin motsvarighet i nuvarande 4 kap. 3 § andra stycket andra punkten LL, föreskrivs således att det krävs ett certifikat som är utfärdat eller godkänt i Sverige för tjänstgöring på svenska luftfartyg i internationell trafik.

*Tredje stycket* motsvarar nuvarande 4 kap. 3 § tredje stycket LL och grundas på artikel 32 (b) i Chicagokonventionen.

**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.

I denna paragraf ges den grundläggande bestämmelsen om vilka medicinska intyg som godtas i Sverige. Det finns inget krav på att ett certifikat och ett medicinskt intyg skall vara utfärdade i samma land.

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

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

I denna paragraf föreskrivs de grundläggande kraven i fråga om personliga och medicinska förhållanden för att ett elevtillstånd eller certifikat skall kunna utfärdas. *Första stycket* motsvarar nuvarande 4 kap. 5 § tredje stycket LL. Det har gjorts vissa ändringar, i huvudsak av redaktionell art, i förhållande till den sistnämnda bestämmelsen. Vad gäller kraven med avseende på de personliga förhållandena är det sakliga innehållet i stort oförändrat.

*Andra stycket* motsvarar delvis nuvarande 4 kap. 8 § LL. Att kraven i första stycket även omfattar ett certifikat som skall erkännas innebär att ett certifikat som är utfärdat enligt bestämmelserna i JAR-FCL i en annan JAA-stat inte kan erkännas i Sverige, om innehavaren inte uppfyller de svenska kraven på personliga förhållanden.

**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.

I denna paragraf ges bemyndiganden för att meddela närmare bestämmelser om de krav som skall ställas för att ett elevtillstånd eller certifikat skall utfärdas. Till varje certifikat knyts vissa behörigheter som tar sikte på vilken kategori, klass och typ av luftfartyg som certifikatinnehavaren får föra. Behörigheter av detta slag måste föreligga för att ett certifikat skall kunna utfärdas. Bemyndigandet i *första stycket* innebär att det kan ställas olika krav i fråga om kunskaper, erfarenhet och skicklighet beroende på vilken kategori, klass och typ av luftfartyg det är fråga om och om det är ett certifikat för kommersiell eller annan tillståndskrävande luftfart. Med stöd av bemyndigandet i första stycket kan det även ställas

upp krav – t.ex. beträffande kvalitet – med avseende på den flygutbildning som en sökande skall ha genomgått.

Till varje certifikat kan det även knytas vissa behörigheter som avser under vilka förhållanden ett luftfartyg får föras, t.ex. behörighet att flyga enligt instrumentflygreglerna (IFR-flygning) eller behörighet att flyga under mörker. I *andra stycket* ges därför ett bemyndigande att föreskriva att det kan behövas en särskild behörighet för att fullgöra vissa uppgifter vid luftfart.

I *tredje stycket* ges ett bemyndigande beträffande de krav som skall ställas för att ett flygläkarintyg skall kunna 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.

I denna paragraf regleras frågan vilka undersökningar och prov en certifikatinnehavare eller den som ansöker om ett certifikat kan behöva genomgå för att ett flygcertifikat skall utfärdas, utökas, förnyas eller godkännas eller de till ett certifikat knutna behörigheterna skall förnyas. Av 25 § följer att en innehavare av ett certifikat även under ett certifikats giltighetstid kan åläggas att genomgå undersökningar och prov för att dennes lämplighet som certifikatinnehavare skall kunna kontrolleras.

Begreppet undersökningar omfattar även medicinska undersökningar.

Enligt *andra stycket* får examensrätten delegeras. Således kan en flygskola ges denna rätt.

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

Denna paragraf motsvarar nuvarande 4 kap. 5 § andra stycket LL. Som exempel på när ett elevtillstånd kan begränsas till att gälla under vissa förutsättningar kan nämnas att glasögon eller kontaktlinser skall användas under tjänstgöring eller att en innehavare på grund av defekt färgseende endast får flyga i dagsljus.

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

Denna paragraf motsvarar nuvarande 4 kap. 4 § LL. Ett certifikat kan begränsas till att gälla under vissa förutsättningar. Det finns således

möjligheter att bl.a. vid medicinska brister hos certifikatsökanden ge föreskrifter om s.k. operativa begränsningar i certifikatets giltighet. Exempel på sådana operativa begränsningar har angetts under 12 §.

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

Denna paragraf motsvarar nuvarande 4 kap. 7 § LL.

**15 §** Flygläkarintyg utfärdas eller godkännas för viss tid.

Denna bestämmelse saknar motsvarighet i nuvarande LL. Angående flygläkarintyg, se avsnitt 6.2.

#### **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 ligkiltighet för andra människors liv eller egendom,
  3. om innehavaren genom att upprepade gånger överträda de bestämmelser som gäller för luftfarten i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter bestämmelserna,
  4. om innehavaren i annat fall i sin tjänstgöring har brutit mot någon bestämmelse som har väsentlig betydelse för flygsäkerheten,
  5. om innehavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende inte längre kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett 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.

I denna paragraf, som svarar mot nuvarande 4 kap. 9 § LL, räknas de fall upp när ett certifikat eller elevtillstånd skall återkallas. Vad som i det



följande sägs om certifikat och certifikatinnehavare gäller även beträffande elevtillstånd och innehavare av sådana.

I 9 § anges de grundläggande kraven i fråga om personliga och medicinska förhållanden för att ett certifikat skall kunna utfärdas och i 10 § finns ett bemyndigande att föreskriva krav i fråga om bl.a. kunskaper. Av bestämmelserna följer att en certifikatinnehavare skall kunna förväntas föra ett luftfartyg på ett sätt som är förenligt med flygsäkerhetens krav. Han måste därför besitta nödvändiga kunskaper och personlig mognad. Han måste också vara i god fysisk och psykisk kondition vid flygningen.

Certifikatinnehavarens kunskaper skall framför allt avse det operativa handhavandet av luftfartyget, luftfartssystemet och flygsäkerhetsstandarder. Den personliga mognaden skall visa sig i gott omdöme, hänsyn till andra och ansvarsmedvetande i lufttrafiken.

Om det till följd av brister i någon av dessa förutsättningar kan antas att certifikatinnehavaren inte kommer att föra luftfartyget på ett flygsäkert sätt, är det nödvändigt att samhället ingriper för att undanröja den fara som därigenom kan uppkomma i lufttrafiken.

De enda samhällliga intressen som skall bevakas är att flygsäkerhetens krav och lufträttens regler efterlevs. Vad som skall kunna påverka innehavet av ett flygcertifikat är ett förhållande eller beteende som rör certifikatinnehavarens förmåga eller vilja att följa regelsystemet och föra luftfartyget på ett betryggande sätt. Flygsäkerhetens krav är således det centrala vid en återkallelse. När en återkallelse sker med anledning av att en certifikatinnehavare har gjort sig skyldig till brott kan den enskilde certifikatinnehavaren uppfatta återkallelsen som ett ytterligare straff vid sidan av själva brottmålsförfarandet. Återkallelsen är emellertid ingen straffpåföljd utan grundas på en presumtion om att certifikatinnehavaren med hänsyn till det aktuella brottet är olämplig att inneha ett certifikat.

Grunderna för återkallelse kan indelas i återkallelse på grund av bristande personlig lämplighet (1–6) och återkallelse till följd av att de medicinska kraven eller kraven i fråga om kunskaper och skicklighet inte är uppfyllda (7 och 8). De övriga återkallelsegrunderna (9 och 10) är av formell natur. Om förhållanden som avses i 1–6 föreligger skall spärrtid bestämmas.

*Första punkten* avser att innehavaren har gjort sig skyldig till brott mot bestämmelserna i 14 kap. 2 och 3 §§ om flygfylleri och grovt flygfylleri.

Enligt *andra punkten* skall återkallelse ske om innehavaren i sin tjänstgöring har gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller har visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom. Exempel på handlingar som skulle kunna falla in under denna punkt är när någon flugit under en bro eller på låg höjd utmed en fullbelagd badstrand eller

när ett luftfartyg kolliderat med en kraftledning. I de situationer då återkallelse enligt denna punkt aktualiseras torde det vara aktuellt med åtal för det aktuella beteendet.

*Tredje punkten* avser upprepade överträdelser av de bestämmelser som gäller för luftfarten. Många av dessa bestämmelser återfinns i Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL). Med upprepade överträdelser avses i allmänhet minst tre överträdelser.

*Fjärde punkten* avser överträdelse av någon av de grundbestämmelser som måste iakttas för att flygsäkerheten skall kunna upprätthållas. Exempel på sådana allvarliga överträdelser är när någon flugit i kontrollerat luftrum utan erforderligt färdtillstånd, när någon fått bränslebrist och tvingats nödlanda till följd av att planeringsbestämmelserna inte följts eller när någon landat på en tillfällig landningsplats utan att följa de bestämmelser som gäller.

Enligt *femte punkten* kan ett certifikat återkallas om innehavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet inte längre kan anses lämplig att inneha ett certifikat. Ett certifikat bör återkallas om någon dömts för trafiknykterhetsbrott eller under loppet av ett par år upprepade gånger omhändertogs för berusning. Ett certifikatinnehav bör då endast undantagsvis accepteras. Ett certifikatinnehav bör ifrågasättas på ett tidigare stadium än då alkoholmissbruk har hunnit uppstå. Vid prövningen skall det göras en helhetsbedömning av risken för vidare misskötsamhet. Även bruk av andra rusgivande medel än alkohol, t.ex. narkotika, faller under denna återkallelsepunkt.

Under *sjätte punkten* faller kvalificerad brottslighet som bedrivits yrkesmässigt eller varit särskilt grov, långvarig eller hänsynslös. Detsamma gäller återfall i mera allvarlig brottslighet. Stor vikt skall fästas vid innehavarens personliga förhållanden och hur hans framtid ter sig. En helhetsbedömning av brottsligheten och innehavarens person skall göras. Något mera allmängiltigt svar angående om en återkallelse skall ske kan därför inte ges. Vägledning om vilka brott som kan föranleda en återkallelse kan hämtas i brottskatalogen i 14 kap. 3 § i utredningens förslag till luftfartsförordning. Till sjätte punkten andra ledet "personliga förhållanden" kan t.ex. hänföras psykiska problem. Psykisk sjukdom faller emellertid under nästa punkt.

*Sjunde punkten* avser den situationen att en certifikatinnehavares förutsättningar att fullgöra sin tjänstgöring är väsentligt begränsade genom sjukdom eller skada eller av någon annan sådan orsak. Enligt 7 § är ett certifikat giltigt endast under förutsättning att innehavaren har ett gällande flygläkarintyg. Har en certifikatinnehavare drabbats av en sjukdom eller skada kommer i regel inget flygläkarintyg att utfärdas. Även om ett flygläkarintyg normalt har en kortare giltighetstid än ett certifikat, finns det ändå ett behov av att kunna ompröva själva certifikatinnehavet på

grund av sjukdom och skada. Återkallelse av ett flygläkarintyg är, bortsett från den speciella situationen i 27 § tredje stycket, inte möjlig. Under denna återkallelsepunkt faller även alkoholism. Sker återkallelse p.g.a. alkoholism enligt denna punkt, i stället för som opålitlighet i nykterhetskänseende enligt punkt 5, följer av 22 § att någon spärrtid inte skall fastställas.

Enligt *åttonde punkten* kan ett certifikat återkallas om en innehavare inte längre uppfyller fastställda krav i fråga om kunskaper och skicklighet. För att kontrollera att kraven i fråga om kunskaper och skicklighet uppfylls kan en certifikatkontroll ske med stöd av 25 §. Visas det vid en sådan certifikatkontroll att en certifikatinnehavare inte uppfyller de fastställda kraven kan ett certifikat återkallas med stöd av denna punkt.

Enligt *nionde punkten* kan ett certifikat återkallas om en innehavare inte rättar sig efter ett föreläggande att genomgå en certifikatkontroll eller att ge in ett intyg angående sin fysiska och psykiska lämplighet. En återkallelse kan ske endast när ett formligt föreläggande om certifikatkontroll eller ingivande av läkarintyg har meddelats.

I *tionde punkten* föreskrivs att återkallelse skall ske om innehavaren begär det.

Har en person både ett certifikat och ett elevtillstånd är utgångspunkten att båda skall återkallas. Någon särskild bestämmelse om detta har inte ansetts påkallad.

**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.

*Första stycket* ger möjlighet att återkalla en eller flera av de behörigheter som är knutna till ett certifikat, i stället för att återkalla hela certifikatet. Denna bestämmelse torde främst bli tillämplig när en certifikatinnehavare inte kan anses olämplig att inneha ett certifikat men av medicinska orsaker inte bör fullgöra vissa uppgifter vid luftfart som kräver viss behörighet.

*Andra stycket* motsvarar nuvarande 4 kap. 10 § LL. Enligt denna bestämmelse kan det beslutas om s.k. operativa begränsningar i tidigare utfärdade elevtillstånd eller flygcertifikat. Möjligheten att besluta om sådana begränsningar är inskränkt till de återkallelsegrunder som är upptagna i 16 § 5–9. Begränsningen behöver sålunda inte vara medicinskt betingad. En operativ begränsning kan avse att en på flygplanstyren väl influgen säkerhetsförare skall följa med vid alla eller vissa flygningar eller att passagerare inte får tas med vid flygningarna. Föreligger återkallelsegrunder enligt 16 § 1–4 skall certifikatet återkallas i sin hel-

het. Beslut om begränsning enligt denna paragraf fattas av Luftfartsverket (se 27 §). Operativa begränsningar kan även bestämmas av Luftfartsverket i samband med certifikatets utfärdande, se 13 §.

Vid en partiell återkallelse skall det inte fastställas någon spärrtid.

**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.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 4 kap. 11 § LL. Enligt denna bestämmelse är det inte möjligt att återkalla ett certifikat på grund av brottslig gärning förrän ett lagakraftvunnet avgörande i fråga om brottet finns. Paragrafen har utformats efter mönster av 5 kap. 1 § körkortslagen (1998:488). Enligt 48 kap. 3 § andra stycket RB gäller godkänt strafföreläggande och godkänt föreläggande av ordningsbot som lagakraftvunnen dom. Beslut om åtalsunderlåtelse jämföras med lagakraftvunnen dom. Åtalsunderlåtelse anses nämligen inte kunna meddelas utan att skuldfrågan är klar.

Paragrafen avser endast återkallelse på grund av brott. Bestämmelsen kan inte anses utgöra hinder mot återkallelse av ett certifikat medan ett förfarande från certifikatinnehavarens sida är föremål för prövning av domstol eller åklagare, såvida förfarandet oavsett om det innefattar brottslig gärning uppfyller någon av förutsättningarna i 16 § för återkallelse. Det kan påpekas att det endast är första och sjätte punkten i 16 § första stycket som innehåller ett krav på brottslig gärning. Ibland är det emellertid först genom ett lagakraftvunnet avgörande m.m. i brottmål som det kan anses klarlagt att ett återkallelsegrundande förfarande kan läggas certifikatinnehavaren till last. Paragrafen utgör då hinder för återkallelse innan ett avgörande i saken föreligger.

#### **Varning eller erinran**

**19 §** I stället för att ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat återkallas 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.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 4 kap. 15 § LL. I de fall då en återkallelsegrund föreligger på grund av misskötsamhet kan i stället för återkallelse meddelas en varning. En förutsättning härför är att varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Enligt 28 § är det alltid allmän förvaltningsdomstol som prövar frågor om varning.

Om en företagen utredning visar att det saknas tillräckliga skäl för en återkallelse eller en varning men att det finns anledning att göra certifikatinnehavaren uppmärksam på de krav som ställs på honom, kan han enligt *andra stycket* erinras om dessa krav. En erinran kan bli aktuell när en certifikatinnehavare har misskött sig men det inte är fråga om en misskötsamhet som är så grov eller som har skett med sådan frekvens att det är aktuellt med en återkallelse eller varning. En erinran får beslutas av Luftfartsverket och ett sådant beslut får inte överklagas. Även domstol kan besluta om erinran.

I 23 § finns en bestämmelse om underlåtelse att ingripa då ett elevtillstånd eller certifikat varit återkallat tills vidare enligt 20 § eller då ett certifikat har varit omhändertaget enligt 21 §. Har sådana åtgärder varit gällande under viss minsta tid, får återkallelse underlåtas. Någon motsvarande regel om underlåtelse att ingripa i form av varning, när sådan skulle ha beslutats i stället för återkallelse, saknas. Det ligger emellertid i sakens natur att även varning kan underlåtas, om sådan skulle ha meddelats. Den tid under vilket elevtillståndet eller certifikatet skall ha varit fråntaget innehavaren för att varning skall kunna underlåtas får bedömas efter vad som kan anses skäligt.

#### **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.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 4 kap. 12 § LL. Begreppet försätta ur kraft har dock ersatts med begreppet återkallelse tills vidare. När något inträffar som kan leda till en återkallelse av ett elevtillstånd eller flygcertifikat kan ett slutligt beslut i återkallelsefrågan aldrig ges omgående. En viss tid förflyter alltid tills ärendet blir slutligt prövat. Ett elevtillstånd eller flygcertifikat kan enligt denna paragraf återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande i återkallelsefrågan. Ett beslut härom kan meddelas vid samtliga återkallelsegrunder. Det finns ingen begränsning i tiden för ett besluts giltighetstid. Ett beslut gäller omedelbart, dvs. oberoende av om det överklagas.

Av allmänna regler följer att beslutet om återkallelse tills vidare kan upphävas om skälen för det inte längre föreligger. Således har Luftfartsverket rätt att upphäva sitt beslut innan det har överklagats. Om länsrätten innan återkallelsefrågan slutligt avgörs finner att sannolika skäl för återkallelse inte längre föreligger, kan även länsrätten upphäva beslutet.

### **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.

I denna paragraf, som motsvarar nuvarande 4 kap. 16 § LL, föreskrivs när ett flygcertifikat skall omhändertas. Ett omhändertagande bör skyndsamt följas upp med en prövning av om flygcertifikatet eller behörighetsbeviset skall återkallas tills vidare. Något behov av en möjlighet till omhändertagande av ett elevtillstånd föreligger inte enligt utredningens mening.

Enligt 4 kap. 11 § i utredningens förslag till luftfartsförordning får ett beslut om omhändertagande meddelas av polismyndigheter eller åklagare, chefer för trafikledningsorgan och av Luftfartsverket.

### **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.

Denna paragraf har sin motsvarighet i nuvarande 4 kap. 14 § LL.

Av 16 § följer att en återkallelse alltid sker för ett certifikats återstående giltighetstid. Vid återkallelse på grund av misskötsamhet fastställs enligt förevarande paragraf en tid som måste förflyta innan ett nytt certifikat får utfärdas.

Om en återkallelse grundas på medicinska skäl kan ett nytt certifikat utfärdas när det medicinska hindret har upphört om de övriga förutsättningarna för att få ett certifikat är uppfyllda. I dessa fall skall det i samband med återkallelsen inte bestämmas någon viss tid som måste förflyta mellan återkallelsen och utfärdandet.

Om återkallelsen däremot grundar sig på att innehavaren har begått en brottslig gärning eller att han på grund av ett onyktert levnadssätt eller andra personliga förhållanden bedöms som olämplig, kan man redan vid beslutet om återkallelse konstatera att en viss tid kommer att behöva förflyta innan frågan om lämpligheten kan avgöras igen. Innehavaren skall i dessa fall tillåtas att söka ett nytt certifikat först sedan en viss bestämd tid har förflutit.

Utredningen föreslår att den tid som måste förflyta mellan återkallelsen och utfärdandet av ett nytt certifikat kallas spärrtid.

Efter mönster från körkortslagen (1998:488) har spärrtidens längd angetts i form av intervall och inte, som hittills, i fasta tider som kan frångås vid synnerliga skäl. Ändringen har skett mot bakgrund av synsättet att certifikatingripanden är trafiksäkerhetsåtgärder och att spärrtider bör bestämmas utifrån ett prognostänkande.

Spärrtid skall inte bestämmas bara vid återkallelser. Så skall också ske om en ansökan om elevtillstånd eller en ansökan om förnyelse inte kan bifallas på grund av sökandens personliga förhållanden.

Enligt *andra stycket* finns det en möjlighet att sätta ned spärrtiden om några nya omständigheter inträffar eller kommer fram efter det laga-kraftvunna avgörandet. Det skall dock finnas synnerliga skäl för en nedsättning. Spärrtiden får inte sättas ned så mycket att minimitiderna underskrids.

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

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

Enligt denna paragraf, som motsvarar nuvarande 4 kap. 17 § LL, är det möjligt att besluta att ytterligare ingripande inte skall ske i de fall då ett elevtillstånd eller flygcertifikat har varit återkallat tills vidare eller ett

certifikat har varit omhändertaget så länge att tidsfristen enligt 22 § för utfärdande av nytt certifikat eller tillstånd redan har gått ut.

#### 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.

I denna paragraf, som saknar motsvarighet i nuvarande LL, har med förebild i 5 kap. 13 och 14 §§ körkortslagen (1998:488) föreskrivits vad som gäller för att ett nytt certifikat skall kunna utfärdas efter återkallelse. Enligt *andra stycket* skall sökanden avlägga de certifikatprov som föreskrivs och anordnas av den myndighet som prövar frågor om flygcertifikat. Detta stadgande ger utrymme för att denna myndighet ställer upp olika omfattande krav på certifikatprov beroende på t.ex. vilken typ av certifikat det är fråga om och hur länge ett certifikat har varit återkallat. Det ges även utrymme för att vid mycket kortvariga återkallelser efterge kravet på certifikatprov.

#### 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.

I *första stycket*, som motsvarar nuvarande 4 kap. 18 § LL, regleras den s.k. certifikatkontrollen.

Enligt *andra stycket*, som motsvarar nuvarande 36 § LF, får både en innehavare av ett flygcertifikat och en innehavare av ett elevtillstånd föreläggas att lämna ett intyg angående sin fysiska och psykiska lämplighet som certifikatinnehavare.



**Godkännande av utländska flygcertifikat**

**26 §** 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.

Enligt denna paragraf, som motsvarar nuvarande 4 kap. 19 och 27 §§ LL, skall ett flertal bestämmelser i kapitlet, som avser flygcertifikat som utfärdats här i landet, också tillämpas i fråga om godkännande av utländska certifikat.

**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.

Av dessa båda paragrafer, vilka motsvarar 4 kap. 21 och 22 §§ LL, följer att Luftfartsverket prövar frågor om elevtillstånd, certifikat och flygläkarintyg samt godkännande av utländska flygcertifikat och flygläkarintyg i den mån inte prövningen enligt 28 § ankommer på domstol.

För att en fråga om omhändertagande skall kunna prövas också av chefen för flygtrafikledningsorgan som inte ingår i Luftfartsverkets organisation, har regeringen bemyndigande att uppdra åt annan att pröva sådana frågor.

Om ett certifikat har tagits om hand på grund av sådant beteende från certifikatinnehavarens sida som avses i 21 § första stycket, skall läns-

rätten pröva om det skall återkallas tills vidare eller återlämnas till innehavaren. Har det tagits om hand enligt 21 § andra stycket prövar Luftfartsverket enligt huvudregeln i 27 § denna fråga. Om Luftfartsverket finner skäl till beslut om s.k. operativ begränsning av certifikatet enligt 17 § kan alltså verket besluta om att certifikatet skall återkallas tills vidare. Samma sak gäller om verket i dessa fall finner skäl att ansöka hos länsrätten om återkallelse av certifikatet. Sedan en sådan ansökan anhängiggjorts ankommer det på länsrätten att pröva frågan om certifikatet alltjämt skall vara återkallat tills vidare eller om det skall återlämnas till innehavaren.

När Luftfartsverket har fastställt en spärrtid kan verket med stöd av 22 § andra stycket pröva frågan om nedsättning av spärrtiden. I övriga fall skall frågan om nedsättning av spärrtid prövas domstol. Har Luftfartsverket avslagit en begäran om nedsättning av spärrtid kan beslutet överklagas med stöd av 13 kap. 2 §.

Vad gäller flygläkarintyg skall dessa enligt huvudregeln utfärdas av Luftfartsverket. Denna myndighet äger emellertid rätt att förordna bestämda läkare att utfärda flygläkarintyg. I JAR-FCL finns det reglerat i vilka fall ett flygläkarintyg skall utfärdas av den nationella luftfartsmyndigheten och i vilka fall myndigheten kan delegera rätten att utfärda flygläkarintyg.

När en läkare som förordnats av den nationella luftfartsmyndigheten utfärdar ett flygläkarintyg, skall denne enligt bestämmelserna i JAR-FCL sända in den dokumentation som låg till grund för utfärdandet av intyget till luftfartsmyndigheten. Enligt bestämmelserna i JAR-FCL skall myndigheten äga rätt att av medicinska skäl suspendera eller begränsa intyget. Skälet till denna bestämmelse torde framför allt vara att myndigheten kan ha information som den utfärdande läkaren inte haft del av. Det kan här hänvisas till att det enligt 14 kap. 5 § i utredningens förslag till luftfartsförordning finns en skyldighet för en läkare eller en psykolog, som vid en undersökning finner att en innehavare av ett elevtillstånd eller certifikat är uppenbart olämplig att inneha ett sådant tillstånd eller certifikat att anmäla detta till Luftfartsverket. Detta är bakgrunden till att det har förts in en bestämmelse i paragrafens tredje stycke om att ett flygläkarintyg, som utfärdats av en läkare som förordnats med stöd av styckets första mening, inom en tid av sextio dagar från utfärdandet kan återkallas eller begränsas av den myndighet som förordnat läkaren om särskilda omständigheter föranleder det. Vidare utgör ett sådant förfarande en kvalitetskontroll av de flygläkare som förordnats av myndigheten.

Mot denna bestämmelse skulle det kunna invändas att en återkallelse av flygläkarintyget i praktiken är att jämställa med en återkallelse av certifikatet och att frågan borde prövas av domstol. Bortsett från den aktuella situationen är det enligt utredningens förslag inte tänkt att ett

flygläkarintyg skall kunna återkallas. När en certifikatinnehavare inte längre uppfyller fastställda medicinska krav är i stället avsikten att själva certifikatet skall återkallas, vilket alltid måste göras av domstol. Att i den förevarande situationen hänvisa Luftfartsverket till att ansöka om att certifikatet skall återkallas synes vara ett alltför ingripande och omständligt förfarande.

Enligt utredningens mening behöver man emellertid inte se den föreslagna lösningen som en återkallelse av ett flygcertifikat utan som att ett intyg har en svävande giltighet under sextio dagar och att dess slutliga giltighet är beroende av att Luftfartsverket inte underkänner intyget. Genom att anlägga detta betraktelsesätt finner utredningen inga betänkligheter beträffande den föreslagna lösningen.

**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.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 4 kap. 24 § LL. Bestämmelsen kan även bli tillämplig när Luftfartsverket vägrar att utfärda ett certifikat och detta beslut överklagas med stöd av 13 kap. 2 §.

**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.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 4 kap. 25 § LL. Genom denna paragraf är det möjligt för rätten att i de fall då återkallelse inte sker i stället besluta om begränsningar i certifikatets giltighet eller att föreskriva andra villkor för fortsatt certifikatinnehav. Härigenom kan uppnås att certifikatet förses med sådana operativa begränsningar som avses i 17 § andra stycket. Sådana bör dock föreskrivas i första hand då återkallelse har aktualiserats enligt 16 § 5–9.

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

Denna paragraf motsvarar nuvarande 4 kap. 26 § LL.

**Flygdagbok**

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

Denna paragraf saknar motsvarighet i nuvarande LL. Se vidare avsnitt 6.5.

**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.

*Första stycket* motsvarar nuvarande 5 kap. 1 § första stycket LL. Till skillnad från den nuvarande regleringen avser bestämmelsen även utländska luftfartyg. Befälhavaren skall finnas ombord på luftfartyget.

I *andra stycket*, som saknar direkt motsvarighet i nuvarande LL, ges ett bemyndigande att meddela närmare 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.

*Första stycket* motsvarar nuvarande 4 kap. 1 § LL. Att bemanningen skall vara på föreskrivet sätt innebär både att besättningen skall bestå av ett tillräckligt antal personer och att de enskilda besättningsmedlemmarna skall ha den utbildning och erfarenhet och, i förekommande fall, de certifikat och övriga behörighetshandlingar som föreskrivs. Ansvaret för bemanningen läggs på ägare och brukare. Av 5 kap. 4 § framgår att även befälhavaren har ett ansvar för bemanningen. I 14 kap. 4 § första stycket 9 finns en straffbestämmelse som ansluter till första stycket.

I *andra stycket*, som saknar direkt motsvarighet i nuvarande LL, ges ett bemyndigande att meddela närmare föreskrifter om 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.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 5 kap. 1 § *andra stycket* och 3 § LL. I *första stycket* första punkten anges att befälhavaren har den högsta myndigheten ombord. Befälhavaren har den högsta myndigheten både i förhållande till passagerare och besättningen. Beträffande passagerarna ombord kan befälhavaren emellertid ge order endast i frågor som gäller ordning och säkerhet. I fråga om besättningen är befälhavarens myndighet mer omfattande. Befogenheten för befälhavaren att bestämma att medlemmar av besättningen skall arbeta med annat än det som deras anställning avser kan synas stå mindre väl i överensstämmelse med dagens arbetsrättslagstiftning. Från säkerhetssynpunkt är bestämmelsen emellertid nödvändig, och utredningen har inte funnit anledning att i detta avseende frångå vad som gäller för närvarande. I vilken utsträckning en passagerares vägran att följa order kan vara straffbar behandlas i avsnitt 21.3.

Enligt *andra stycket* får en befälhavare sätta i land eller vägra att ta ombord besättningsmedlemmar, passagerare och gods, när omständigheterna kräver det. En situation där detta stadgande kan bli tillämpligt är när en passagerare uppträder störande eller en person är berusad.

#### **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.

I denna paragraf, som motsvarar nuvarande 5 kap. 2 § LL, behandlas befälhavarens tillsynsplikt.

När det gäller tillsynsplikten inom sjörätten betraktas befälhavaren såsom den i första hand ansvarige och redarens ansvar uppfattas när-

mast som ett delaktighetsansvar. På lufträttens område torde emellertid den förhärskande meningen i de nordiska länderna vara att tillsynsansvaret i första hand bör åvila ägaren eller brukaren. Regleringen i förevarande paragraf står i överensstämmelse med sistnämnda uppfattning.

Befälhavaren skall ha tillsyn över luftvärdigheten och bemanningen m.m. Det finns dock ingen skyldighet för honom att ha tillsyn över miljövärdigheten. Vidare åläggs befälhavaren att se till att luftfärden förbereds och genomförs i enlighet med gällande bestämmelser. Härmed avses bl.a. bestämmelser om förberedelse och genomförande av en flygning på ett säkert sätt. Befälhavaren skall bl.a. införskaffa väderrapporter och väderprognoser. Han skall beräkna bränsleförbrukning och behov av reservbränsle. Han skall även skaffa information om navigationshjälpmedel, luftrumsbestämmelser etc.

I praktiken kan en befälhavare inte övervaka alla detaljer. Vad gäller luftvärdigheten finns särskilda regler om behörighet, tillstånd och ansvar vid utförandet av underhålls-, reparations- eller ändringsarbeten på ett luftfartyg. Inom den tillståndskrävande luftfarten ingår det i kraven för drifttillståndet att flygföretaget skall ha en godkänd underhållsorganisation och en teknisk chef som ansvarar för luftfartygets luftvärdighet. Större flygföretag har särskilda enheter som har till uppgift att förbereda flygningen bland annat med avseende på bemanningen och lastningen av luftfartyget. Har befälhavaren mottagit handlingar rörande de i paragrafen avsedda förhållandena från en sådan enhet, bör han i regel kunna lita på riktigheten av dessa. Befälhavaren får emellertid anses skyldig att övervaka exempelvis avisningsåtgärder och lastning, så långt det är praktiskt möjligt, i synnerhet så snart han har anledning att anta att något inte är helt i sin ordning.

Vad som sagts ovan om befälhavare i stora flygföretag kan inte utan vidare tillämpas i fråga om små flygföretag eller vid privat luftfart. De förberedelser som utförs av andra personer är i många fall inte av sådan art och omfattning att de utan kompletterande undersökningar och kontroller kan godtas av befälhavaren. Befälhavaren har då att själv utföra förberedelserna och kontrollerna.

Enligt *andra stycket* har befälhavaren samma skyldighet att göra anmälan när det gäller luftvärdigheten som ägaren har enligt 3 kap. 1 § första stycket. Befälhavarens skyldigheter bör självfallet få fullgöras genom underrättelse till luftfartygets ägare eller brukare, som i sin tur meddelar Luftfartsverket. Eftersom ägaren eller brukaren i vissa fall kan ha intresse av att undanhålla Luftfartsverket en sådan upplysning skall befälhavaren inte kunna försvara sig med att han lämnat upplysningen till ägaren eller brukaren, om han kunde misstänka att denna inte omedelbart vidarebefordras.

### 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.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 5 kap. 4 § LL. I polislagen (1984:387) finns bestämmelser om användning av våld i samband med att någon med laga stöd skall verkställa ett frihetsberövande (se 29 § jämförd med 10 § första stycket 2 polislagen). Luftfartslagens regler går längre och kan tillämpas t.ex. för att lugna ett slagsmål ombord eller för att hindra en berusad från att använda våld. Ingripandena kan rikta sig både mot besättningsmedlemmar och mot passagerare.

**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 svårligen kunde besinna sig. Om gärningen anses brottslig, får dömas till lindrigare straff än vad som annars är föreskrivet.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 5 kap. 4 a § LL. I paragrafen finns regler om nödvärnsexcess som motsvarar vad som gäller enligt brottsbalken (jfr 24 kap. 6 § och 29 kap. 3 § första stycket 5 BrB).

**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 omhändertaga honom för att hindra det. I sådant fall gäller bestämmelserna i 5 §. Gärningsmannen får inte utan sitt medgivande vara omhändertagen längre än till dess han 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.

Paragrafen, som motsvarar nuvarande 5 kap. 5 § LL, ger befälhavaren en laga rätt att omhänderta den som begår svårare brott ombord på ett

luftfartyg. Vid bedömningen av vad som är "svårare brott" är utgångspunkten att brottet skall kunna föranleda häktning. Det måste dock beaktas att befälhavaren inte kan förväntas känna till vilka beteenden som är av den arten att de kan föranleda häktning. Befälhavaren får vid omhändertagandet använda våld enligt 6 §. Sådan rätt torde i och för sig tillkomma honom redan enligt 10 § första stycket 2 polislagen (1984:387) jämförd med 29 § samma lag. Även om befälhavaren har ansvaret för vad som föreskrivs i paragrafen kan själva verkställigheten uppdras åt annan.

#### **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.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 5 kap. 7 § LL. Paragrafen ger uttryck för samma tankegångar som ligger bakom 6 kap. 6 § SjöL. Att bärgning inte särskilt nämns i förevarande paragraf är inte avsett att innebära någon saklig avvikelse från sjölagen. Mot bakgrund av att bärgningen spelar en långt mindre roll på luftfartens område än på sjöfartens har utredningen inte ansett det nödvändigt att låta det komma till direkt uttryck i lagtexten att befälhavaren är skyldig även att sörja för bärgningen av luftfartyget.

En straffbestämmelse i anslutning till paragrafen finns i 14 kap. 4 § första stycket 11.

#### **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.



Denna paragraf motsvarar 5 kap. 8 § LL. Första stycket reglerar befälhavarens underrättelseskyldighet vid olyckshändelser m.m. Bestämmelsen hänger samman med 11 kap. 7 § angående undersökning av luftfartsolyckor och lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. Bestämmelsen syftar till att undersökande myndighet skall få reda på att det inträffat en sådan händelse som skall undersökas. Rapporteringsskyldigheten skall fullgöras hos Luftfartsverket. Bestämmelser härom finns i 20 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor.

Rapporteringsskyldigheten omfattar inte fall då gods, som befordras med ett luftfartyg, blir skadat eller förkommer. Den undersökning, som det är fråga om i lagen om undersökning av olyckor och som också behandlas i artikel 26 i Chicagokonventionen, avser närmast att klarlägga de omständigheter som är av betydelse för att bedöma orsaken till händelsen samt vilka åtgärder som bör vidtas för att hindra att händelsen upprepas. Det i lagen om undersökning av olyckor påbjudna undersökningsförfarandet är tämligen omfattande och kan sägas åtminstone i de enklare fallen vara av företrädesvis offentligrättslig betydelse.

Paragrafen är till följd av 1 kap. 2 § första stycket även tillämplig på militär luftfart.

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

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

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 10 § LL. En motsvarande bestämmelse för vägtrafikens del finns i 19 § vägtrafikkungörelsen (1972:603). Tjänstgöring under påverkan av berusningsmedel straffbeläggs i 14 kap. 2 och 3 §§. Reglerna gäller för alla som arbetar ombord. Bestämmelsen vänder sig såvitt angår uttröttning, vilket måste anses innebära en särskild hög grad av trötthet, mot den som påbörjar en resa trots uttröttning eller trots att han måste räkna med att bli uttröttad under resan. Självfallet kan det dock i en viss situation vara nödvändigt att en person flyger trots en under resan påkommen trötthet. Liknande synpunkter gör sig för övrigt gällande beträffande sjukdomsfall. En straffbestämmelse som ansluter till denna paragraf finns i 14 kap. 4 § första stycket 12.

## 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.

I denna paragraf anges vilka start- och landningsplatser som får användas för ett luftfartyg.

I *första stycket* första punkten, som saknar motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen, anges huvudregeln att för start och landning med luftfartyg skall användas en flygplats. Med begreppet flygplats avses i denna paragraf – och i utredningens förslag i övrigt – ett mark- eller vattenområde, som helt eller delvis har inrättats så att luftfartyg skall kunna ankomma, avgå samt röra sig på marken eller på vattnet. Definitionen motsvarar ICAO:s definition av flygplats.

I första stycket andra punkten, som motsvarar nuvarande 6 kap. 12 § LL, ges ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva vilka flygplatser som får användas vid olika slag av luftfart. Med olika slag av luftfart avses dels storleken på de luftfartyg som får trafikera flygplatsen, dels syftet med luftfarten.

I *andra stycket* första och andra punkterna, som saknar motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen, anges förutsättningarna för att ett luftfartyg skall få starta och landa på ett område som inte är inrättat som en flygplats. Som tidigare har behandlats (se avsnitt 9.3) är utgångspunkten i svensk luftfartslagstiftning att det med markägarens tillstånd är tillåtet att starta och landa överallt med ett luftfartyg. Enligt praxis krävs det inget uttryckligt samtycke när en start eller landning inte innebär något avsevärt men för den som äger eller innehar det aktuella området. Detta stadgande är avsett att lagfästa denna princip.

I *andra stycket* tredje punkten som motsvarar nuvarande 6 kap. 1 § tredje stycket LL, ges ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela närmare föreskrifter om start och landning på ett område som inte är inrättat som en flygplats. Bemyndigandet innefattar dels en rätt att meddela föreskrifter beträffande områden som inte har inrättats som start- och landningsplatser, dels en

rätt att meddela föreskrifter beträffande områden som tillfälligt har inrättats som start- och landningsplatser.

I *tredje stycket* görs ett undantag för nödsituationer eller andra därmed jämförbara situationer. I dessa fall krävs av naturliga skäl inget samtycke av en markägare. Med andra jämförbara situationer avses t.ex. den situationen att det blivit omöjligt för ett segelflygplan att fortsätta flygningen till en flygplats. När en landning sker med stöd av tredje stycket följer av allmänna skadeståndsrättsliga principer att områdets ägare eller innehavare kan ha rätt till ersättning för skada som tillfogas honom genom landningen.

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.

I denna paragraf, som motsvarar nuvarande 64 § första stycket LF, ges ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela landningsförbud. Utgångspunkten är att landningsförbud endast skall kunna meddelas med stöd av luftfartslagstiftningen. När det gäller nationalparker, naturreservat, kulturresevat och naturminnen kan emellertid landningsförbud även meddelas med stöd av bestämmelser i 7 kap. MB.

Beslut om landningsförbud har karaktären av normbeslut och måste om det fattas av Luftfartsverket kungöras i LFS. De skall även publiceras i AIP-Sverige.

3 § Flygplatser skall uppfylla flygsäkerhetens och luftfartsskyddets krav.

I denna paragraf, som motsvarar nuvarande 6 kap. 1 § första stycket LL, anges de allmänna förutsättningarna att flygplatser skall uppfylla flygsäkerhetens och luftfartsskyddets krav. När det gäller termerna flygsäkerhet och luftfartsskydd, se kapitel 3. Paragrafen har ingen självständig betydelse utöver vad som följer av andra bestämmelser i 6 kap. Eftersom kravet på att flygplatser skall uppfylla flygsäkerhetens och luftfartsskyddets krav är av så grundläggande betydelse, har dock utredningen ansett att bestämmelsen har en funktion.

#### **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.

I första stycket, som motsvarar nuvarande 6 kap. 4 § LL, föreskrivs krav på tillstånd för att inrätta en flygplats eller för att bygga om en flygplats, såvida inte ombyggnaden är av mindre betydelse för flygplatsens användning. Således krävs det inte enbart tillstånd när en flygplats inrättas utan även när rullbanor skall förlängas eller stationsbyggnaden skall utökas för att flygplatsen skall kunna ta emot större luftfartyg eller fler passagerare. Det krävs av skäl som utvecklats i avsnitt 9.5 inte längre något tillstånd för sökanden att driva en flygplats. Utredningen föreslår av skäl som också utvecklats i avsnitt 9.5 att det inte skall krävas något tillstånd när det är fråga om en flygplats som skall drivas av staten.

Som närmare utvecklats i avsnitt 9.5 kan det även krävas tillstånd enligt miljöbalken eller föreskrifter som meddelats med stöd av denna. Varken i luftfartslagen eller miljölagstiftningen anges det i vilken turordning tillståndsprövningen enligt de olika lagstiftningarna skall ske. Lufträttsutredningen förutsätter att prövningen enligt luftfartslagen tidsmässigt kommer att ske före prövningen enligt miljölagstiftningen. Någon uttrycklig lagbestämmelse om detta kan dock inte anses påkallad.

Vid miljöbalksprövningen skall det bl.a. göras en lokaliseringssprövning enligt 2 kap. 4 § MB. Detta förhållande innebär att miljömyndigheten är fri att göra bedömningen att en flygplats som har fått tillstånd enligt luftfartslagen likväl inte skall tillåtas enligt miljöbalken för att den är olämpligt lokaliserad. För att i möjligaste mån undvika att det uppstår en situation där man behöver gå tillbaka och göra en ny prövning enligt luftfartslagen bör det vara möjligt att redan från början ansöka om att prövningen enligt luftfartslagen skall omfatta olika alternativa lokaliseringar.

Mot bakgrund av att utredningen har föreslagit att den nuvarande uppdelningen i allmänna och enskilda flygplatser skall utmönstras kommer kravet på tillstånd att formellt omfatta alla flygplatser, oavsett storlek eller användningsområde. Enligt utredningens mening kan det dock finnas behov av att kunna undanta vissa mindre flygplatser från tillståndskrav. I andra stycket föreskrivs därför att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter får inrättas utan ett sådant tillstånd som avses i första stycket.

**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.

I denna paragraf, som delvis motsvarar nuvarande 6 kap. 5 § LL, anges vilka omständigheter som skall beaktas vid prövningen av frågan om tillstånd till inrättande av en flygplats.

Syftet med tillståndsprövningen är att pröva om en tilltänkt flygplats är lämplig från allmän synpunkt. Vid denna prövning skall hänsyn särskilt tas till flygsäkerheten, relationen till övrig luftfart och andra transportslag, totalförsvaret samt särskilda störningar. Att hänsyn skall tas till flygsäkerheten innebär t.ex. att hinderfriheten skall prövas. Hänvisningen till relationen till övrig luftfart och andra transportslag innebär bl.a. att det skall prövas om flygtrafik från den tilltänkta flygplatsen kan störa flygtrafiken till och från en befintlig flygplats. Även trafiken till och från flygplatsen behöver beaktas. Nya trafikleder kan behöva anläggas och befintliga leder läggas om. Med särskilda störningar avses sådana störningar som inte skall beaktas vid en miljöprövning och som kan påverka flygplatsen. Exempel på en särskild störning är att det finns en skjutbana eller ett skjutfält i närheten av den tilltänkta flygplatsen. Någon prövning av sökandens tekniska och ekonomiska förutsättningar eller någon samhällsekonomisk prövning skall inte längre ske (se avsnitt 9.5).

Enligt *andra stycket* skall miljöbalkens regler om hushållning med mark- och vattenområden tillämpas. Tillstånd får inte beviljas för verksamheter som medverkar till att en miljö kvalitetsnorm överträds.

I sammanhanget kan nämnas att alla större flygplatser skall tillståndsprövas med stöd av miljöbalken (se avsnitt 9.2).

**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.

Denna bestämmelse motsvarar nuvarande 6 kap. 6 § LL. Exempel på ett villkor som kan föreskrivas är att ett tillstånd måste utnyttjas inom viss tid.

I nuvarande 6 kap. 6 § LL finns en bestämmelse om att rätt till inlösen kan förbehållas staten. Denna bestämmelse synes sakna praktisk betydelse och har därför inte tagits med i utredningens förslag. Skulle

frågan om inlösen av en flygplats aktualiseras, får detta ske på samma grunder som vid expropriation enligt vanliga regler.

#### 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. Det samma gäller om en flygplats byggs 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.

I *första stycket* som delvis motsvarar nuvarande 6 kap. 9 § första stycket LL behandlas godkännande av flygplatser. Innan en flygplats tas i drift måste den godkännas. Godkännandet har ett annat syfte än det tillstånd som föreskrivs i 4 §. Godkännandet utgör en prövning av om en flygplats uppfyller de flygsäkerhetsmässiga krav som gäller på en flygplats. Detaljerade bestämmelser om vilka krav som finns i detta hänseende finns i Bestämmelser för Civil Luftfart – Flygplatser (BCL-F). Enligt utredningens förslag skall det som bevis på att en flygplats blivit godkänd utfärdas ett drifttillstånd för flygplatsen.

Enligt utredningens förslag undantas staten från kravet på tillstånd för att inrätta eller driva en flygplats. Något motsvarande undantag föreslås inte i fråga om godkännandet.

I *andra stycket*, som saknar uttrycklig motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen, ges ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om vilka krav som skall vara uppfyllda från flygsäkerhetssynpunkt för att ett område skall få användas som flygplats.

Mot bakgrund av att utredningen föreslår att den nuvarande uppdelningen i allmänna och enskilda flygplatser skall utmönstras, kommer kravet på godkännande i första stycket att formellt omfatta alla flygplatser oavsett storlek. Enligt utredningens mening finns det emellertid inte skäl att utöka den krets av flygplatser som för närvarande behöver godkännas innan de tas i bruk. Utredningen har därför föreslagit ett *tredje stycke* enligt vilket regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter inte behöver godkännas innan den tas i bruk. Även om en viss kategori av flygplatser har

undantagits från kravet på godkännande bör en innehavare av en sådan flygplats ändå ha rätt att få den godkänd.

**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.

I denna paragraf som delvis motsvarar nuvarande 6 kap. 9 § andra och tredje styckena LL finns föreskrifter om återkallelse m.m. av ett meddelat drifttillstånd. För närvarande är återkallelse av ett godkännande det enda medel som står till buds om en flygplats som har blivit godkänd inte längre uppfyller de flygsäkerhetsmässiga kraven. Enligt utredningens förslag införs mer differentierade medel genom att ett drifttillstånd i stället för att återkallas kan begränsas till att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar om det är tillräckligt för att upprätthålla flygsäkerheten.

Det kan anmärkas att om kraven på grund av den tekniska utvecklingen skärpts sedan godkännande gavs skall hänsyn tas till de skärpta kraven.

I *andra stycket*, som saknar motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen, föreskrivs att 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.

**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.

Av 7 § tredje stycket följer att vissa flygplatser kan få tas i bruk utan att de behöver godkännas. För sådana flygplatser finns det följaktligen inget godkännande som kan återkallas med stöd av 8 §. För att det skall vara möjligt att ingripa mot en flygplats som inte behöver godkännas innan den tas i bruk, ges det i förevarande paragraf en möjlighet att om en sådan flygplats inte uppfyller föreskrivna flygsäkerhetskrav förbjuda att den används eller att ange under vilka förutsättningar den får användas.

### Övriga tillstånd

**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.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 6 kap. 8 § LL.

### 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.

I denna paragraf, som motsvarar nuvarande 6 kap. 3 § LL, behandlas flygtrafiktjänsten. I *första stycket* har det införts en ny bestämmelse om att verksamheten skall vara godkänd av den myndighet som regeringen bestämmer.

Frågan om flygtrafiktjänst kan ombesörjas av annan än Luftfartsverket behandlas i avsnitt 9.6.

Den del av flygtrafiktjänsten som utgörs av flygräddningstjänsten regleras särskilt i 11 kap.

### 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.

I denna paragraf som saknar uttrycklig motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen ges ett generellt bemyndigande att meddela föreskrifter om luftfartsskyddet.

**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.

*Första stycket* motsvarar nuvarande 1 § lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats och nuvarande 1 § lagen (1984:283) med vissa bestämmelser för Scandinavian Airlines Systems flygpassagerarterminal i Malmö.

Särskild kontroll får äga rum för att förebygga brott som utgör ett allvarligt hot mot luftfartsskyddet. Eftersom kontroll får äga rum i förebyggande syfte utan att några konkreta misstankar om brott föreligger, har det inte ansetts nödvändigt att genom uppräknings eller på annat sätt exakt ange vilka brott som skall förhindras. I första hand åsyftas s.k. flygplanskapning, men även luftfartssabotage och liknande brott mot luftfartyg utgör givetvis allvarlig fara för luftfartsskyddet. Detsamma kan i vissa fall gälla överträdelse av bestämmelser om transport av vapen m.m. som meddelats med stöd av luftfartslagstiftningen. Även åtgärder som inte direkt är riktade mot luftfartyg, utan t.ex. mot flygplats- och flygtrafiktjänstanläggningar, omfattas av bestämmelsen.

Av kravet på allvarlig fara för luftfartsskyddet framgår att kontroll får användas endast när mer kvalificerade brott kan befaras.

I *andra stycket* anges att förordnande om särskild kontroll meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Av 6 kap. 16 § första stycket i utredningens förslag till luftfartsförordning framgår att förordnandet om särskild kontroll skall beslutas av Rikspolisstyrelsen efter samråd med Luftfartsverket. Ett beslut om särskild kontroll kan överklagas.

Förordnande om särskild kontroll skall vara tidsbegränsat och får enligt 6 kap. 16 § andra stycket i utredningens förslag till luftfartsförordning meddelas för högst ett år varje gång.

Enligt *tredje stycket* får förordnandet begränsas till viss flygplats, viss flygpassagerarterminal eller viss trafik. Har sådan begränsning gjorts skall givetvis förordnandet innehålla uppgift härom. I förordnandet om kontroll skall vidare anges de föreskrifter som i övrigt kan behövas i fråga om kontrollen.

**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.

Enligt *första stycket* ansvarar innehavaren av en flygplats eller flygpas-sagerarterminal för att den särskilda kontrollen genomförs samt för kost-naden för denna. Detta är en förändring i förhållande till den nuvarande ordningen där polisen ansvarar för och bekostar den särskilda kontrollen. Se vidare avsnitt 10.4 och 10.5.

Enligt *andra stycket* skall som huvudregel den särskilda kontrollen utföras av särskilt förordnade flygplatskontrollanter. Detta är en föränd-ring i förhållande till nuvarande lagstiftning där huvudregeln är att sär-skild kontroll utförs av polisman, se 3 § första stycket lagen om särskild kontroll. Se vidare avsnitt 10.5.

**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 kroppsvisita-tion äga rum av flygpas-sagerare eller annan som uppehåller sig inom flygplatsens eller flygpas-sagerarterminalens område. Väska eller annat slutet förvaringsställe inom flyg-platsens eller flygpas-sagerarterminalens område får undersökas.

Den som inte underkastar sig beslutad särskild kontroll kan avvisas från flygplat-sens eller flygpas-sagerarterminalens område.

Den särskilda kontrollen avser gods eller personer inom flygplatsens el-ler flygpas-sagerarterminalens område. Med dessa områden avses, förut-om byggnader, rullbanor och andra anläggningar samt utrustning, även t.ex. parkeringsplats inom området.

Har förordnande om kontroll meddelats får en flygplatskontrollant söka efter vapen eller annat föremål, som är ägnat att komma till an-vändning vid brott som avses i 13 §. Med annat föremål än vapen avses t.ex. ammunition, sprängämnen, tändmedel och liknande. Även en kniv kan utgöra sådant föremål som skall eftersökas. För att eftersöka nyss-nämnda föremål får kroppsvisitation äga rum. Med kroppsvisitation för-stås i första hand undersökning av en persons kläder eller vad han i öv-rikt bär på sig. Åtgärder som närmast är att betrakta som kroppsbesikt-ning är således inte tillåtna, t.ex. undersökning av hår eller kroppshålig-heter.

Kroppsvisitation bör i allmänhet komma ifråga endast beträffande flygpas-sagerare. Möjligheten att företa kroppsvisitation ifråga om per-soner som uppehåller sig på sådan plats som är tillgänglig för allmänhe-ten bör sålunda utnyttjas endast när särskild anledning föreligger.

Kroppsvisitation är en för den personliga integriteten ingripande åtgärd och bör därför inte framtvingas under alla förhållanden. Om t.ex. en flygpas-sagerare hellre avstår från att medfölja i flygplanet bör sålunda inte kroppsvisitation genomföras utan särskild anledning.

Vid den särskilda kontrollen får flygplatskontrollanten även undersö-ka väska och annat slutet förvaringsställe inom flygplatsens eller flyg-pas-sagerarterminalens område. Är förvaringsstället låst får det öppnas

med våld om så är nödvändigt men skall naturligtvis efter undersökningen åter tillslutas på lämpligt sätt. I första hand bör undersökningen inriktas på handbagage som passageraren medför i luftfartygets passagerarutrymme och inskrivet resgods som transporterats i fartygets lastrum. Annat gods såsom fraktgods eller postpaket får också kontrolleras, om det finns anledning till det. Möjligheten att undersöka postpaket medför givetvis inte någon rätt att ta del av brev eller andra meddelanden. Rätten att företa undersökning är inte begränsad till gods som är avsett att befordras med luftfartyg utan gäller över huvud taget slutet förvaringsutrymme inom flygplatsens eller flygpassagerarterminalens område. En stängd bil inom detta område kan således undersökas. Undersökning får äga rum oavsett vem som äger eller disponerar över det undersökta.

Om kontroll underlåtit beträffande någon flygpassagerare, bör flygplanets befälhavare underrättas om detta.

**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.

Denna paragraf motsvarar 4 § lagen om särskild kontroll på flygplats. Om föremål som avses i 15 § påträffas hos någon bör denne, om förutsättningar för beslag enligt 27 kap. RB inte föreligger, i allmänhet uppmanas att lämna ifrån sig föremålet. Detta får sedan förvaras på lämpligt sätt av flygplatsens, flygpassagerarterminalens eller något flygbolags personal. Undantagsvis kan det finnas anledning att underlåta ingripande, t.ex. i fråga om tjänstevapen eller där tillstånd lämnats. Har föremål omhändertagits från resenär torde det i allmänhet vara lämpligast att föremålet medförs under betryggande former på färden och sedan återlämnas till innehavaren efter det att resan har avslutats. En vägran att följa en uppmaning om förvaring kan naturligtvis ibland ge anledning till misstanke om brott och därmed motiv till ingripande enligt RB. I annat fall får den som vägrar följa uppmaningen avvisas från flygplatsens eller flygpassagerarterminalens område eller den del därav som särskilt bör skyddas.

**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 bevitnas endast av kvinna, om undersökningen inte sker genom elektrisk metalldektektor.

I denna paragraf, som motsvarar 5 § lagen om särskild kontroll på flygplats, finns vissa bestämmelser om förfarandet vid kroppsvisitation. De överensstämmer i huvudsak med motsvarande bestämmelser i RB. Sådan mer summarisk kroppsvisitation som sker endast genom elektrisk metall-detektor undantas från de särskilda bestämmelserna rörande kroppsvisitation av kvinna.

#### **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.

I *första stycket*, som saknar motsvarighet i nuvarande luftfartslagen, regleras det med förebild i 4 kap. 5 § ordningslagen (1993:1617) att man inte utan tillstånd av en flygplatsinnehavare får beträda en sådan del av ett flygplatsområde för vilken det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde. Den som bryter mot denna bestämmelse kan dömas för olaga intrång enligt 4 kap. 6 § andra stycket BrB.

Genom det *andra stycket* som också saknar motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen ges ett bemyndigande att meddela föreskrifter om tillträde till flygplatser och ordningen där.

Tredje stycket motsvarar nuvarande 6 kap. 1 § andra stycket LL. Av 10 och 29 §§ polislagen (1984:387) följer att en befattningshavare har rätt att i vissa fall använda våld.

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

I denna paragraf, som saknar motsvarighet i nuvarande LL, ges ett bemyndigande att meddela föreskrifter om s.k. facilitation. Se vidare avsnitt 9.9.

### 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.

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 14 § LL.

Enligt artikel 15 i Chicagokonventionen skall varje flygplats i en fördragsslutande stat som upplåtits till allmänt bruk för nationella luftfartyg – med förbehåll för bestämmelsen i artikel 68 enligt vilken varje fördragsslutande stat kan ange vilka flygplatser som skall användas i den internationella flygtrafiken – på samma villkor hållas öppen för luftfartyg från alla övriga fördragsslutande stater.

Frågan om en flygplats har upplåtits till allmänt bruk får avgöras i varje enskilt fall.

### 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.

Av *första stycket* följer att den som driver en flygplats och den som tillhandahåller tjänster för luftfarten själv får bestämma avgifterna för användningen av flygplatsen och tjänsterna. För att säkerställa att vissa internationella åtaganden, bl.a. vad avser icke-diskriminering, som Sverige gjort inte åsidosätts får dock regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva enligt vilka allmänna principer sådana avgifter får tas ut.

*Andra stycket* överensstämmer helt med nuvarande 6 kap. 13 § andra stycket LL. Med undervägsavgifter avses avgifter för flygtrafiktjänst och navigeringshjälpmedel och andra hjälpmedel en route, jfr 2 § lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter.

**Flygledare m.m.**

**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.

Denna paragraf motsvarar delvis nuvarande 6 kap. 15 § LL.

För närvarande finns det ett krav på certifikat för flygklarare. Flygklarare bör emellertid kunna arbeta inom ramen för ett flygföretags totala godkännande och kvalitetssystem och då utan certifikat.

Undantagsbestämmelsen i *tredje stycket* är tänkt för personal som tjänstgör inom en organisation som är godkänd av Luftfartsverket. Det kan läggas på organisationen att ansvara för personalens kunskaper och erfarenhet.

**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.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 6 kap. 16 §.

**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.

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 6 kap. 11 § LF. Paragrafen har två syften. Det ena är att förebygga att märken, belysningar och andra anordningar sätts upp på ett sådant sätt att flygsäkerheten äventyras. Paragrafens andra syfte är att befintliga flyghinder skall markeras. Hit hör t.ex. höga byggnader, vindkraftverk och radiomaster. Till flyghinder kan givetvis även höra naturföremål.

Enligt *andra stycket*, som är nytt, skall som huvudregel kostnaden för markering av ett flyghinder bekostas av den som uppför hindret. Se vidare avsnitt 9.11.

Med det i *tredje stycket* upptagna bemyndigandet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva vilka åtgärder som får vidtas när bestämmelserna i paragrafen överträds, åsyftas främst föreläggande vid äventyr att åtgärd företas på den förelagdes egen bekostnad. Beträffande möjligheten att förelägga vite, se 14 kap. 10 §.

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

I detta kapitel behandlas frågor om tillstånd att bedriva luftfart. För närvarande har 7 kap. LL titeln ”Tillstånd till luftfartsverksamhet”. Med begreppet luftfartsverksamhet avsåg 1945 års lufrättssakkunniga först och främst utövande av flygning i någon form. Till luftfartsverksamhet ansågs även upplåtelse av luftfartyg höra. Däremot ansågs begreppet inte omfatta inrättande och drift av flygplatser (se SOU 1955:42 s. 116). Med tiden har begreppet luftfartsverksamhet fått en utvidgad betydelse. Som exempel kan nämnas att enligt Luftfartsinspektionens definitionssamling avses med luftfartsverksamhet flygföretag, flygplats, flygskola, flygverkstad, flygtrafiktjänst, tillverkare eller annan som erhållit Luftfartsverkets tillstånd eller godkännande. Enligt utredningens mening bör lagstiftningen anpassas till den förändrade begreppsbildningen. Utredningen föreslår i konsekvens härmed att rubriken till 7 kap. får titeln ”Tillstånd att bedriva luftfart”.

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

Enligt denna paragraf skall bestämmelserna i detta kapitel inte tillämpas om något annat följer av EG-förordningar. Hänvisningen till EG-förordningar har ingen självständig betydelse. Mot bakgrund av att en stor del av den tillståndspliktiga luftfarten numera regleras av EG-förordningar anser emellertid utredningen, i enlighet med vad som angetts i avsnitt 11.2.1, att det har ett pedagogiskt värde att det av lag-

texten framgår att det finns EG-förordningar som gäller vid sidan av lagen och som har företräde framför motstridande nationell lagstiftning. I avsaknad av en hänvisning till EG-förordningar får man lätt ett missvisande intryck när det gäller omfattningen av regleringen i 7 kap. De förordningar som i första hand påverkar bestämmelserna i 7 kap. är rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (licensieringsförordningen) och rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (marknadstillträdesförordningen).

## 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.

I *första stycket* anges huvudregeln att det krävs ett drifttillstånd 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*). Till följd av bestämmelserna i 1 kap. 1 § i utredningens förslag gäller kravet på drifttillstånd för att mot betalning få utföra lufttransporter åt allmänheten även för utländska rättssubjekt vid luftfart inom svenskt område och för svenska rättssubjekt vid luftfart utanför Sverige. När det gäller kravet på drifttillstånd för firmaflyg gäller det endast företag eller organisationer som har säte i Sverige. Bakgrunden till att detta krav endast omfattar svenska företag och organisationer är att många länder inte har krav på drifttillstånd för firmaflyg. Skulle Sverige ställa upp ett krav på tillstånd för firmaflyg från andra länder skulle det innebära att sådant flyg från länder som inte har något krav på tillstånd inte skulle kunna besöka Sverige.

Ett drifttillstånd är ett flygsäkerhetsmässigt godkännande som ger innehavaren rätt att bedriva den verksamhet som tillståndet avser. Beträf-



fande luftfart inom EG kan det utöver drifttillstånd även krävas en operativ licens enligt licensieringsförordningen. När det gäller luftfart som inte omfattas av marknadsstillträdesförordningen kan det utöver ett drifttillstånd även krävas ett trafikstillstånd för att mot betalning få utföra lufttransporter åt allmänheten (se 9 §).

Begreppet allmänheten skall tolkas vitt, vilket innebär att i stort sett alla som inte ingår i utövarens närmaste bekantskapskrets innefattas. Vidare är det tillräckligt att det har avtalats om att någon form av betalning skall utgå för att en lufttransport skall vara tillståndspliktig. Det föreligger således inget krav på vinst eller vinstsyfte. Det finns inte heller något krav på att en verksamhet skall ha en viss omfattning för att den skall vara tillståndspliktig, utan en enda flygning kan medföra tillståndsplikt.

Med firmaflyg avses lufttransporter som utförs för ett företags eller en organisations egen räkning och inte mot ersättning från utomstående och som utgör en mindre del av företagets eller organisationens verksamhet. För närvarande föreligger det inget krav på drifttillstånd för att få bedriva firmaflyg. Av skäl för vilka redogörs i avsnitt 11.2.2 finner emellertid utredningen att det även bör krävas ett drifttillstånd för att få bedriva firmaflyg. För att kravet på drifttillstånd inte skall bli onödigt betungande för företag som har en begränsad flygverksamhet bör tillståndsprövningen för sådana företag kunna ske i förenklad form, t.ex. genom ett förfarande som i stor utsträckning vilar på en anmälningsskyldighet från företagets sida. För flygningar som en innehavare av certifikat för privat flygning (A-certifikat) utför för egen del i tjänsten krävs det inget drifttillstånd. I den utsträckning certifikatbestämmelserna tillåter det får en innehavare av ett A-certifikat även ta med passagerare när han flyger i tjänsten.

I *andra stycket* anges vilka drifttillstånd som får godtas i Sverige. Första punkten innehåller den grundläggande bestämmelsen att ett drifttillstånd skall vara utfärdat i Sverige. I andra punkten regleras vilka utländska drifttillstånd som får godtas beträffande utländska flygföretag som vill bedriva luftfart inom svenskt område. Chicagokonventionens bilaga 6 innehåller regler och rekommendationer av operativ karaktär. Ett flygföretag som förvärvsmässigt vill bedriva internationell luftfart (commercial air transport operations) skall ha ett drifttillstånd (AOC – air operator certificate) eller en likvärdig handling som har utfärdats av det land där flygföretaget är hemmahörande. Tillståndet skall utvisa att företaget har lämplig organisation, metod för egenkontroll, utbildningsprogram och underhållsarrangemang som är anpassade för den verksamhet som skall bedrivas. Stadgandet i andra punkten innebär att ett drifttillstånd eller en likvärdig handling som har utfärdats av ett land som är medlem i ICAO och som utvisar att det utländska flygföretaget uppfyller

normerna i Chicagokonventionens bilaga 6 får godtas. Stadgandet innebär vidare att ett drifttillstånd som inte är utfärdat i enlighet med de normer som ICAO har ställt upp inte behöver godtas.

I tredje stycket ges en möjlighet att meddela dispens från kravet i andra stycket.

**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.

I denna paragraf anges de materiella förutsättningarna för att erhålla ett drifttillstånd. Drifttillståndet är ett flygsäkerhetsmässigt godkännande av ett flygföretag. Tillståndet skall visa att innehavaren från flygsäkerhetssynpunkt kan bedriva den aktuella verksamheten på ett betryggande sätt och ger företaget rätt att bedriva den verksamhet som tillståndet avser. Prövningen avser i första hand om sökanden har den organisation och de kunskaper som krävs för att verksamheten tekniskt och operativt skall kunna bedrivas på ett betryggande sätt. I uttrycket förutsättningarna i övrigt ligger bl.a. att det skall ske en viss prövning av sökandens ekonomiska förutsättningar att på sikt upprätthålla den flygsäkerhetsstandard som krävs. När någon ansöker om ett drifttillstånd och en operativ licens vid ett och samma tillfälle bör den ekonomiska prövningen kunna samordnas. I tillståndsprövningen ingår även att pröva företagsledarens och övriga nyckelpersoners lämplighet både kompetensmässigt och vandelsmässigt.

**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.

I denna paragraf anges de formella förutsättningarna för att erhålla ett svenskt drifttillstånd. Paragrafen motsvarar nuvarande 7 kap. 3 § LL. Regleringen i förevarande paragraf tar sin utgångspunkt i att det skall krävas en anknytning till Sverige för att erhålla ett svenskt drifttillstånd. En sådan reglering synes vara förenlig med EG-rätten på området (jfr mål C-221/89 *The Queen mot Secretary of Transport, ex parte Factor-tame Ltd m.fl.*, REG 1991 s. I-3905). Ett krav på anknytning till Sverige framstår som naturligt med tanke på att Luftfartsinspektionen har ett tillsynsansvar beträffande de företag för vilka drifttillstånd har utfärdats. Vid utformningen av paragrafen har även bestämmelserna om drifttillstånd i JAR-OPS beaktats.

*Tredje stycket*, som saknar motsvarighet i nuvarande lagstiftning, är avsett för det fall att EG skulle ingå luftfartsavtal med en utanförstående stat, varigenom denna stat får tillträde till den avreglerade flygmarknaden inom EG.

Enligt *femte stycket* får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge undantag från denna paragraf, om det finns särskilda skäl. Detta stadgande kan bli tillämpligt t.ex. när det är fråga om ett konsortium, likt SAS, där det finns ett starkt svenskt ägarintresse men där inte någon av punkterna i paragrafens första stycke formellt är uppfyllt.

**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.

I denna paragraf regleras utformningen av drifttillstånd. Vidare ges ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela närmare föreskrifter om drifttillstånd. I bemyndigandet att meddela föreskrifter om drifttillstånd ingår även att meddela föreskrifter om själva driften av den tillståndspliktiga verksamheten. Enligt 7 kap. 1 § i utredningens förslag till luftfartsförordning skall frågor om drifttillstånd prövas av Luftfartsverket. Även när beviljande av drifttillstånd är beroende av dispens från regeringen enligt 4 § femte stycket skall ett drifttillstånd utfärdas av Luftfartsverket.

**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.

I denna paragraf finns föreskrifter om återkallelse m.m. av ett utfärdat drifttillstånd.

### **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.

I denna paragraf, som delvis motsvarar nuvarande 7 kap. 1 § tredje stycket LL, regleras frågan om tillstånd för att få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg. Som samlingsbegrepp för sådan verksamhet som innebär att luftfartyg används för att utföra arbeten föreslår utredningen att begreppet bruksflyg skall användas, i stället för uttrycket luftfart av särskild art som används i den nuvarande luftfartslagen. Begreppet bruksflyg är tänkt att motsvara det engelska uttrycket aerial work. Som exempel på bruksflyg kan nämnas

- a) flygningar för inspektion av kraftledningar,
- b) helikopterflygningar med hängande last,
- c) flygningar i samband med kalkning, brandbekämpning m.m.,
- d) fotograferingsflygningar,
- e) flygbogsering av luftfartyg eller andra föremål,
- f) målgång och övervakning av riskzon för Försvarmaktens räkning,
- g) trafikövervakning och annan övervakning eller bevakning med hjälp av luftfartyg,
- h) geologiska undersökningar och andra mätningar eller undersökningar med hjälp av luftfartyg.

Skälet till att det krävs ett särskilt tillstånd för att utföra arbeten med hjälp av luftfartyg är att sådan verksamhet i allmänhet innebär en förhöjd flygsäkerhetsrisk. Redan det förhållandet att ett luftfartyg inte an-

vänds som transportmedel eller för nöjesflygning, utan används som ett redskap för att utföra ett arbete kan, av flygsäkerhetsskäl, motivera ett krav på särskilt tillstånd. Kravet på bruksflygtillstånd omfattar därför, till skillnad från vad som gäller beträffande drifttillstånd, även luftfart som någon utför för egen räkning eller utan att ersättning utgår.

Bruksflygtillstånd är att se som en specialform av drifttillstånd. När det gäller frågor om förutsättningarna för att erhålla ett bruksflygtillstånd och att återkalla ett sådant görs det i *andra stycket* en hänvisning till motsvarande bestämmelser beträffande drifttillstånd.

### **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.

I denna paragraf regleras frågan om tillstånd för den som bedriver flygutbildning. Frågor som rör den som genomgår flygutbildning samt flyglärare regleras i 4 kap.

I *första stycket* anges huvudregeln att det krävs ett utbildningstillstånd för att få bedriva flygutbildning. Detta krav gäller även teoriutbildning och utbildning som sker med hjälp av flygsimulator. Vidare gäller kravet oavsett om flygutbildningen är kommersiell eller inte. Utbildningstillståndet är i första hand ett flygsäkerhetsmässigt tillstånd som skall visa att den som bedriver utbildningen har den organisation och kompetens som krävs för att utbildningen skall kunna bedrivas på ett betryggande sätt. När det gäller teoriutbildning och utbildning som sker med hjälp av flygsimulator kan det hävdas att detta inte är fråga om bedrivande av luftfart och att kravet på tillstånd för att bedriva sådan utbildning därför inte bör regleras i 7 kap. Enligt utredningens mening blir dock lagstiftningen mer överskådlig om all flygutbildning regleras i ett sammanhang. Vidare kan det anföras att ett utbildningstillstånd inte enbart är ett rent flygsäkerhetsmässigt tillstånd utan även utgör en kontroll av en utbildnings kvalitet, vilket indirekt säkerställer att de som senare erhåller certifikat har genomgått en fullgod utbildning.

Utbildningstillstånd är liksom bruksflygtillstånd att se som en specialform av drifttillstånd. När det gäller frågor om förutsättningarna för att erhålla ett utbildningstillstånd och att återkalla ett sådant görs det

därför i *tredje stycket* en hänvisning till motsvarande bestämmelser beträffande drifttillstånd. Till skillnad från drifttillstånd och bruksflygtillstånd godtas dock enligt *andra stycket* endast utbildningstillstånd som är utfärdade i Sverige.

I *fjärde stycket* anges, i enlighet med vad som regleras i JAR-FCL, att det får föreskrivas undantag från kravet på utbildningstillstånd när det är fråga om utbildning för privatflygning. Om en flygutbildning som har undantagits från tillståndskravet inte uppfyller föreskrivna flygsäkerhetskrav får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer förbjuda att undervisningen bedrivs.

## 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.

I denna paragraf regleras frågan när det krävs ett trafiktillstånd för att få bedriva luftfart.

I *första stycket* anges som huvudregel att det krävs ett trafiktillstånd för att erhålla rättighet att mot betalning få utföra lufttransporter åt allmänheten eller mot betalning få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg, dvs. för att erhålla trafikrättigheter. Detta krav – som står i samklang med den grundläggande internationella regleringen av luftfarten – är en förutsättning för att kunna bedriva den för var tid gällande nationella luftfartspolitikerna såsom den ytterst bestämts av riksdag och regering. Ett trafiktillstånd kan ges till såväl svenska som utländska operatörer och kan avse såväl regelbunden som icke regelbunden trafik. Trafiktillståndet kan avse luftfart i Sverige, luftfart mellan Sverige och annat land eller luftfart mellan två främmande stater, förutsatt att det avser en delsträcka

på en flyglinje som anknyter till Sverige. Även överflygning av svenskt territorium som sker inom ramen för förvärvsmässig luftfart kan kräva trafiktillstånd. Ett trafiktillstånd kan ges för längre eller kortare tid och vara mer eller mindre omfattande.

Regeringens tillståndsgivning till svenska flygföretag att bedriva regelbunden luftfart mellan Sverige och en annan stat sker inom ramen för de trafikpolitiska principer som riksdagen godkänt och som får sin närmare utformning inom ramen för det skandinaviska luftfartssamarbetet. (se prop.1996/97:126). För tillstånd till utländska flygföretag att bedriva sådan trafik sker en delvis likartad prövning. För tillståndsgivning till icke regelbunden internationell luftfart finns myndighetsföreskrifter som även dessa tillkommit i skandinaviskt samarbete.

Prövningen för ett trafiktillstånd kan vara mer eller mindre omfattande beroende på det sökta tillståndets art och omfattning. Generellt kan dock sägas att vid sidan av trafikpolitiska överväganden skall tillståndsgivningen ske i överensstämmelse med internationella förpliktelser. Ett inslag i tillståndsgivningen till utländska flygföretag som fått ökad betydelse är en av flygsäkerhetsskäl betingad granskning av de utländska flygföretagens nationella tillstånd m.m. Dessa flygföretag står ju inte under svensk myndighetstillsyn och de har inte svenska drifttillstånd. Grundtanken i Chicagokonventionen är visserligen att Sverige skall kunna förlita sig på den myndighetskontroll som sker i flygföretagets hemstat, men genom kravet på trafiktillstånd finns en rättslig grund att vägra, begränsa eller villkora sådana utländska flygföretags tillträde till Sverige där tvekan föreligger om att flygföretaget uppfyller rimlig flygsäkerhetsstandard. Det internationella regelsystemet ger också – i varierande grad – utrymme för en viss, om än begränsad, granskning av utländska flygföretags flygsäkerhetsnivå.

*I andra stycket* görs undantag från kravet på trafiktillstånd för den som har ett svenskt drifttillstånd eller bruksflygtillstånd. Undantaget beträffande drifttillstånd gäller, till skillnad från bruksflygtillstånd, inte luftfart utanför Sverige. När det gäller drifttillstånd är undantaget motiverat av att den svenska marknaden för flygtransporter i huvudsak är öppen för alla svenska drifttillståndsinnehavare genom EG:s marknads- tillträdesförordning.

Kvar såsom oreglerat av bestämmelserna i marknads- tillträdesförordningen är en restpost som avser skilda slag av luftfart, såsom transporter som berör minst en punkt som inte är flygplats i nämnda EG-förordnings mening, rundflyg samt arbeten som utförs med hjälp av luftfartyg, s.k. aerial work. Något skäl att kräva trafiktillstånd för svenska operatörer för sådan verksamhet finns inte. Däremot finns skäl att genom tillståndsplikten ha kontroll över utländska operatörers verksamhet i Sverige. Utländska EES-flygföretag skall dock normalt beviljas tillstånd om de be-

döms kunna godtas flygsäkerhetsmässigt till följd av de grundläggande reglerna i EG:s primärrätt om fri rörlighet för tjänster.

*I tredje stycket* ges möjlighet för regeringen att göra undantag från kravet på trafiktillstånd när regeringen genom ett avtal med annat land eller internationell organisation överenskommer att luftfart får äga rum inom svenskt område. För närvarande åsyftas härmed främst de multilaterala avtalen Chicagokonventionen och Transitöverenskommelsen samt det stora antal bilaterala luftfartsavtal som Sverige ingått med andra stater.

Enligt utredningens mening bör man inte frånga själva principen om att det krävs ett trafiktillstånd. Därmed är det dock inte sagt att tillståndet alltid måste föreligga skilt från luftfartsavtalet eller ens att ett till avtalet anslutande trafiktillstånd med närmare villkor för den aktuella luftfarten alltid skulle krävas. Om ett särskilt trafiktillstånd bör krävas eller inte kan inte avgöras genom en allmän regel utan är bl.a. beroende av ett luftfartsavtals närmare utformning. Hur ett luftfartsavtal lämpligen bör utformas är en luftfartspolitisk fråga som faller utanför utredningens uppdrag. Det kan vidare nämnas att Sverige i framtiden kan bli bundet av nya typer av luftfartsavtal, t.ex. till följd av EU:s förhandlingar med ett antal central- och östeuropeiska länder om ett multilateralt avtal på luftfartens område. Tanken är här att trafikrättigheter utväxlas stegvis med en integration av luftfartsmarknaderna som mål, varvid trafiktillstånd torde krävas, i vart fall under övergångstiden.

Enligt utredningen vore det emellertid ändamålsenligt att i de fall trafikrättigheter var medgivna enligt ett luftfartsavtal – och trafiktillstånd krävs – prövningen av dessa frågor inte låg på regeringen utan på Luftfartsverket, se vidare under nästa paragraf.

Det finns vidare behov av att genom föreskrifter närmare reglera frågor om utövande av trafiktillstånd eller utövande av trafikrättigheter i de fall ett särskilt trafiktillstånd inte krävs. I luftfartsavtalen, vilka godkänns av regeringen, ges regelmässigt direkt bemyndigande till luftfartsmyndigheten – för Sveriges del Luftfartsverket – att tolka och tillämpa vissa bestämmelser i avtalet. Vissa andra befogenheter tillkommer enligt avtalens lydelse staten som sådan utan närmare bestämning. För att luftfartsavtalen skall kunna tillämpas i enlighet med gällande luftfartspolitik och i övrigt på ett ändamålsenligt sätt krävs att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva de närmare villkor som skall gälla för beflygningen. De frågor som här aktualiseras är t.ex. godkännande av linjeföring, tidtabeller, flygpriser och den utbudna kapaciteten. Vidare kan nämnas med vilka luftfartyg trafiken får bedrivas, frågor om beflygning med inhyrda luftfartyg m.m. Särskilt när regeringen avstår från att utfärda ett separat trafiktillstånd kan det vara aktuellt med myndighetskontroll då ovan nämnda spörsmål är just såda-



na modaliteter som brukar regleras i luftfartsavtalen. För att det skall vara möjligt att föreskriva närmare villkor när något separat trafiktillstånd inte utfärdas har ett bemyndigande tagits in i *fjärde stycket*.

I *femte stycket* ges möjlighet för regeringen eller den myndighet regeringen bemyndigar att bestämma att annan luftfart i förvärvssyfte än regelbunden trafik får utövas utan trafiktillstånd om det är lämpligt med hänsyn till luftfartens art eller omfattning. Detta stadgande gör det möjligt att från trafiktillståndsplikten undanta sådan luftfart som bedöms lämpligen kunna tillåtas utan den prövning som kravet på trafiktillstånd innebär. Stadgandet står också i samklang med artikel 5 i Chicagokonventionen.

#### **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.

I *första stycket* anges vem som har rätt att utfärda trafiktillstånd. Enligt utredningens mening finns skäl att överväga om inte prövningen av trafiktillstånd för regelbunden luftfart i ökad utsträckning kan överlåtas till Luftfartsverket. Vissa typer av tillstånd respektive vissa typer av prövningssituationer torde knappast vara av den arten att regeringens prövning är erforderlig. I förslaget till luftfartsförordning anges några typer av tillståndsprövning där detta borde kunna ske. I detta sammanhang erinras också om att enligt 2 § andra stycket förordningen (1988:78) med instruktion för Luftfartsverket ärenden av större ekonomisk eller utrikes- eller luftfartspolitisk betydelse skall alltid underställas regeringen.

I *andra stycket*, som motsvarar nuvarande 7 kap. 4 § andra stycket LL, ges bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att utfärda villkor för ett trafiktillstånd.

I *tredje stycket* stadgas om återkallelse av trafiktillstånd eller trafikrättigheter. En rättighet att bedriva trafik på viss linje skall kunna återkallas helt eller för viss tid, eller den skall kunna begränsas, om innehavaren inte iakttar de villkor som gäller rätten att bedriva trafik på viss linje eller de bestämmelser som gäller verksamheten. Dessutom skall rättigheten kunna återkallas eller begränsas t.ex. när innehavaren av rät-

tigheten inte iakttar en såsom villkor uppställd bestämmelse som ingår i ett flygtrafikavtal eller i en annan internationell förpliktelse som är bindande för Sverige och som gäller utövare av flygtrafik. Denna grund för återkallande eller begränsning av rättighet att bedriva trafik på viss linje motsvarar internationell praxis. De flesta luftfartsavtal innehåller en bestämmelse enligt vilken en avtalsslutande part har rätt att återkalla ett tillstånd eller tills vidare förbjuda ett av en annan avtalsslutande part utsett flygbolag att använda rättigheter att bedriva trafik på viss linje, vilka beviljats med stöd av avtalet, eller uppställa villkor för dessa rättigheter, om inte flygbolaget iakttar de lagar och bestämmelser som gäller i den avtalsslutande stat som utfärdat rättigheterna eller det i övrigt föreligger särskilda skäl.

Den viktigaste anledningen för ingripanden med stöd av tredje stycket är om hänsynen till flygsäkerheten skulle kräva detta. I vilken utsträckning och under vilka villkor detta får ske kan i större eller mindre utsträckning vara reglerat genom folkrättsliga avtal. Särskilt gäller detta för den regelbundna trafik som sker i kraft av bilaterala luftfartsavtal. Detta förhållande är återspeglat i den föreslagna författningstexten. Av den nationella regleringen bör emellertid framgå att ingripanden kan ske om flygsäkerheten så skulle påfordra. I 12 kap. 1 § ges också ett särskilt bemyndigande att hindra luftfartyg att avgå. Detta stadgande avser dock ett ingripande i en specifik situation och det finns även behov av ett mera generellt bemyndigande att vidta den för varje situation lämpligaste åtgärden inom ramen för trafikstillståndsgivningen. Detta kan lämpligen ske genom att det anges att ett ingripande får ske när särskilda skäl föreligger. En ytterligare grund för inskränkning eller villkorande av trafikstillstånd eller trafikrättigheter är det luftfartspolitiska behovet av att i undantagsfall relativt snabbt kunna vidta åtgärder mot ett annat land, företrädesvis en bilateral motpart, som inte fullgör sina förpliktelser enligt avtalet och som i strid med avtalet förvägrar eller begränsar svenska flygföretags trafik. För att kunna upprätthålla den reciprocitetsprincip som är grundläggande i den internationella luftfartsregleringen krävs således att undantagsvisa myndighetsingripanden kan ske.

## 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.

Enligt denna paragraf, som delvis motsvarar nuvarande 7 kap. 7 § LL, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, om det behövs med hänsyn till flygsäkerheten eller annars till luftfarten inom svenskt område, föreskriva att det krävs tillstånd för att hyra in eller hyra ut ett luftfartyg. I avsnitt 11.3 har beskrivits bakgrunden till bestämmelsen.

Alla slag av in- och uthyrning av luftfartyg, dvs. uthyrningsverksamhet samt in- och uthyrning med eller utan besättning omfattas av bemyndigandet. I den nuvarande lagstiftningen finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om upplåtelse av tillbehör eller reservdelar. Enligt utredningens mening finns det inte längre något befogat intresse av att kunna meddela sådana föreskrifter varför några motsvarande bestämmelse inte tagits med i utredningens förslag.

## **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 iakttagas vid luftfart för att olyckor och olägenheter skall undvikas.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 8 kap. 1 § LL.

Det viktigaste tillämpningsområdet för det bemyndigande som ges i paragrafen är genomförandet i Sverige av de s.k. internationella trafikreglerna.

Enligt artikel 12 i Chicagokonventionen förbinder sig varje fördragsslutande stat att vidta åtgärder för att säkerställa att varje luftfartyg som flyger över dess territorium eller manövrerar där, och varje luftfartyg som bär dess nationalitetsmärke, varhelst ett sådant fartyg befinner sig, iakttar gällande bestämmelser beträffande flygning och fartygs manövrering. Enligt samma artikel förbinder sig också varje fördragsslutande stat att i dessa avseenden hålla sina egna bestämmelser i största möjliga utsträckning i överensstämmelse med dem som utfärdats i enlighet med konventionen. I enlighet med konventionen har ICAO:s råd den 27 november 1951 antagit trafikregler vilka har utfärdats som bilaga 2 till Chicagokonventionen. Dessa trafikregler har ändrats ett antal gånger av ICAO:s råd och är föremål för kontinuerlig översyn.

Enligt utredningens förslag till 8 kap. 1 § luftfartsförordning bemyndigas Luftfartsverket att, efter samråd med Förvarsmakten, meddela trafikregler för luftfart inom svenskt område. Se vidare avsnitt 12.2. Som en följd härav kan förordningen (1961:563) angående trafikregler för luftfarten upphävas.

Straffbestämmelser som ansluter till trafikreglerna finns i utredningens förslag till 14 kap. 1 § luftfartslag.

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.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 8 kap. 2 § LL.

Bestämmelsen har stöd i Chicagokonventionen. Enligt artikel 68 i Chicagokonventionen får varje fördragsslutande stat, med förbehåll för bestämmelserna i konventionen, bestämma vilken flygväg som den internationella lufttrafiken skall följa inom dess territorium. I artikel I avdelning 4 i transitöverenskommelsen finns en motsvarande bestämmelse. Även i artikel 5 i Chicagokonventionen finns bestämmelser om flygvägar.

### 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.

I denna paragraf, som svarar mot 8 kap. 3 § LL, regleras frågor om landningsplikt.

Enligt artikel 5 i Chicagokonventionen har en överflugen stat rätt att påfordra landning beträffande icke regelbunden luftfart. När det gäller den regelbundna luftfarten lär motsvarande rätt föreligga enligt transitöverenskommelsen. Vidare äger enligt artikel 9 (c) i Chicagokonventionen varje fördragsslutande stat, på sätt den finner skäligt, rätt att fordra att ett luftfartyg som kommer in över ett förbjudet område skall landa snarast möjligt på en anvisad flygplats inom dess territorium.

Enligt *första stycket* får ett luftfartyg, när det krävs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, uppmanas att landa. Som ett exempel på när det kan bli aktuellt att uppmana ett luftfartyg att landa med hänsyn till allmän ordning kan nämnas den situationen att någon som har begått ett grovt brott försöker lämna landet med hjälp av ett luftfartyg. Rätten

att påfordra landning måste utövas med synnerlig försiktighet med hänsyn till de kostnader och förluster som kan uppkomma genom en uppmanad landning. Ofta kan mindre ingripande åtgärder vara tillräckliga, t.ex. ett samarbete med myndigheterna på fartygets närmaste bestämmelseort.

I *andra stycket* föreskrivs en landningsplikt när ett luftfartyg har kommit in på ett område där luftfart är förbjuden. Landning skall ske på närmaste flygplats inom landet som är lämplig om ingen annan anvisning lämnas. Enligt 1 kap. 7 § finns det beträffande s.k. luftfartyg av särskild beskaffenhet möjlighet att göra undantag från bl.a. bestämmelserna i 8 kap. Med stöd av den bestämmelsen föreskrivs i 1 kap. 11 § *andra stycket* luftfartsförordningen att segelflygplan, motorsegelflygplan, ultralätta flygplan, friflygande ballonger eller luftskepp får fullgöra sin landningsskyldighet enligt förevarande paragraf på varje lämpligt område i närheten.

I  *tredje stycket* regleras påföljden när ett fartyg bryter mot bestämmelserna i första och *andra stycket*.

Enligt *fjärde stycket* överlämnas det åt regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva vem som får besluta om åtgärder enligt denna paragraf. Det får även meddelas 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.

Som närmare har behandlats i avsnitt 12.3 anser utredningen att de nuvarande bestämmelserna i luftfartslagstiftningen om transport av krigsmateriel och farligt gods kan utgå. Dessa materiella bestämmelser har i stället ersatts med hänvisningar till lagen (1992:1300) om krigsmateriel och lagen (1982:821) om transport av farligt gods.

Med hänsyn till att flygsäkerheten och luftfartsskyddet även kan påverkas av gods som inte är att klassa som farligt gods enligt lagen om transport av farligt gods har det tagits in ett generellt bemyndigande i första stycket om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får av hänsyn till flygsäkerheten eller luftfartsskyddet förbjuda

transport med luftfartyg av visst gods eller föreskriva villkor för sådan transport.

I artikel 36 i Chicagokonventionen finns även en bestämmelse som tillåter fördragsslutande stater att förbjuda eller reglera användningen av fotografiapparater på luftfartyg som flyger över dess territorium. Regler som ansluter till denna artikel finns i lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation.

### **Luftfartygshandlingar**

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

I denna paragraf, som motsvarar nuvarande 8 kap. 5 § LL, ges bemyndigande att meddela föreskrifter om luftfartygshandlingar. I nuvarande lagstiftning benämns dessa handlingar fartygshandlingar. Någon saklig ändring är dock inte avsedd.

I Chicagokonventionen finns bestämmelser om luftfartygshandlingar i artiklarna 29 och 34. Enligt artikel 29 skall varje luftfartyg som är hemmahörande i en fördragsslutande stat och som används i internationell luftfart medföra

1. nationalitets- och registreringsbevis,
2. luftvärdighetsbevis,
3. vederbörliga certifikat för varje medlem av besättningen,
4. resedagbok,
5. licens för radioutrustning som finns ombord,
6. om luftfartyget befordrar passagerare, lista med deras namn samt avgångs- och bestämmelseort,
7. om det befordrar gods, manifest och detaljerade uppgifter om godset.

När det gäller resedagbok föreskrivs i artikel 34 att det för varje luftfartyg som används i internationell luftfart skall föras en sådan, i vilken det skall föras in uppgifter angående luftfartyget, dess besättning och varje företagen resa på sätt som föreskrivs i enlighet med konventionen.

Det finns även närmare bestämmelser rörande vissa luftfartygshandlingar i kap. 11 i bilaga 2 till Chicagokonventionen.

Bemyndigandet innebär både en rätt att föreskriva vilka handlingar som skall finnas ombord och en rätt att föreskriva hur dessa handlingar skall vara utformade.

När det gäller vad som särskilt föreskrivs i lagen kan det hänvisas till att det finns bestämmelser om nationalitets- och registreringsbevis i 2 kap. och om luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis i 3 kap.

**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).

I denna paragraf, som motsvarar nuvarande 8 kap. 6 § LL, regleras rätten att ta del av luftfartygshandlingar. Bestämmelsen om rätten att ta del av luftfartygshandlingar infördes efter mönster av dåvarande 39 § sjölagen om rätt att ta del av dagbok (prop. 1957:59 s. 131 f.). En motsvarande bestämmelse finns numera i 18 kap. 5 § sjölagen (1994:1009). Bestämmelsen i sjölagen innehåller en begränsning i rätten att ta del av vederbörande handlingar såvitt gäller anteckning som äger samband med sammanstötning med annat fartyg. Begränsningen hänger samman med rättegångsreglerna för sjöförklaring (prop. 1966:145 s. 141) och anledning saknas att införa motsvarande bestämmelser i luftfartslagen. Föreliggande bestämmelse gäller till skillnad från bestämmelsen i sjölagen inte enbart dagbok utan även andra fartygshandlingar.

I uttrycket ”för att kunna ta till vara sin rätt” ligger en begränsning som får anses utgöra ett tillräckligt skydd mot en alltför vidsträckt tillämpning av paragrafen. Paragrafen torde få betydelse även vid tillämpningen av bestämmelsen i 38 kap. 3 § rättegångsbalken om den materiella editionsplikten.

**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.

I denna paragraf, som motsvarar nuvarande 8 kap. 7 § LL, regleras frågan om skyldighet för dem som tjänstgör ombord på luftfartyg att medföra flygcertifikat och andra handlingar.

Som nämnts ovan under 5 § skall enligt artikel 29 i Chicagokonventionen varje luftfartyg som är hemmahörande i en fördragsslutande stat och som används i internationell luftfart medföra vederbörliga certifikat för varje medlem av besättningen. Bestämmelsen i 5 § om luftfartygshandlingar kan emellertid inte anses omfatta certifikat, varför det behövs en särskild bestämmelse om skyldighet för dem som tjänstgör ombord på luftfartyg att medföra flygcertifikat.

## 9 kap. Lufttransporter

Av skäl som har redovisats i kapitel 13 har utredningen – bortsett från en redaktionell ändring i 9 kap. 25 § – inte föreslagit några ändringar av bestämmelserna i 9 kap. LL. Eftersom dessa bestämmelser i oförändrat skick har förts in i utredningens förslag till ny luftfartslag har någon författningskommentar till bestämmelserna inte utformats.

## 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.

I *första stycket* föreskrivs i överensstämmelse med nuvarande 1 § lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart, strikt ansvar för skador som drabbar tredje man. Bestämmelsen gäller skador som drabbar personer eller egendom på marken när ett luftfartyg störtar eller föremål faller ned från det. Det kontraktsrättsliga ansvaret för skador på passagerare eller gods som transporteras med ett luftfartyg regleras i 9 kap. Skador som drabbar dem som tjänstgör ombord på ett luftfartyg ersätts bl.a. genom de försäkringssystem som finns avseende arbetsskador.

För att ansvar skall inträda enligt förevarande paragraf skall skadan ha uppkommit vid luftfart, vilket förutom själva flygningen även omfattar start- och landningsmanövrerna. Från det strikta ansvaret enligt denna paragraf finns det ingen möjlighet att exculpera sig. Till skillnad från den nuvarande regleringen skall det strikta ansvaret formellt bäras av brukaren och inte av ägaren.

Genom bestämmelsen i *andra stycket* presumeras dock den som är inskriven som ägare i det luftfartygsregister där luftfartyget är registrerat vara brukare om inte någon annan har skrivits in eller antecknats som nyttjanderättshavare i detta register, i vilket fall denne skall anses vara brukare. När någon annan än ägaren brukar luftfartyget förutsätts således att denne skall ha skrivits in eller antecknats som nyttjanderättshava-



re i luftfartygsregistret för att han skall anses vara brukare enligt första stycket. Detta gäller såväl för luftfartyg som är registrerade i det svenska luftfartygsregistret som för luftfartyg i utländska luftfartygsregister. Enligt utredningens förslag till 2 kap. 8 § luftfartslag skall om någon annan än ägaren brukar ett registrerat luftfartyg för obestämd tid eller för en bestämd tid om en månad – och nyttjanderätten inte skrivits in enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg – upplåtaren eller brukaren genast efter upplåtelsen skriftligen anmäla detta förhållande till anteckning i luftfartygsregistret. Till följd av denna bestämmelse kommer således samtliga nyttjanderättsupplåtelser av svenskregistrerade luftfartyg som avser obestämd tid eller en bestämd tid om minst en månad att omfattas av bestämmelsen i första stycket. När det gäller upplåtelser som understiger en månad finns det inget hinder mot att dessa antecknas i luftfartygsregistret. 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 rent faktiskt brukar luftfartyget vid olyckstillfället att anse som brukare enligt första stycket.

I *tredje stycket* görs en hänvisning till de särskilda regler om atomskada som finns; med hänvisningen åsyftas atomansvarighetslagen (1968:45). Hänvisningen innebär att utanför bestämmelserna i 10 kap. faller sådana skador som ryms under definitionen av atomskada i 1 § atomansvarighetslagen, dvs. dels skada som orsakas av radioaktiva egenskaper hos atombränsle eller radioaktiv produkt eller av radioaktiva egenskaper i förening med giftiga, explosiva eller andra farliga egenskaper hos bränslet eller produkten, dels skada som orsakas av joniserande strålning från annan strålningskälla i en atomanläggning än atombränsle eller radioaktiv produkt. Bestämmelserna i 10 kap. omfattar dock konventionella skador i samband med transporter som i och för sig omfattas av regleringen i atomansvarighetslagen (jfr 6–8 §§). Likaså gäller dessa bestämmelser även för alla slags skador som har uppkommit i samband med lufttransport av annat radioaktivt material än sådant som omfattas av atomansvarighetslagen.

Genom en hänvisning i 1 kap. 2 och 3 §§ gäller förevarande kapitel inte bara för civil utan också för militär luftfart och annan luftfart för statsändamål (jfr NJA 1983 s. 836).

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.

Denna paragraf motsvarar 2 § andra stycket i 1922 års lag. 1 § gäller inte för kollisionsskador som drabbar ett luftfartyg eller person eller egendom som transporteras med detta. För sådana skador gäller i stället skadeståndslagens regler om principalansvar och culpaansvar. En passagerare på ett luftfartyg som har drabbats av en kollisionsskada kan därför vända sig antingen mot brukaren av det andra luftfartyget och åberopa vållande på dennes sida eller mot den egna flygfraktföraren och åberopa dennes ansvar enligt 9 kap.

### **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.

I denna paragraf, som svarar mot 6 § i 1922 års lag, regleras frågan om preskription. Paragrafen avser endast preskription av anspråk enligt förevarande kapitel. Bestämmelsen gäller således inte anspråk på ersättning för skada i följd av luftfart som grundas på allmänna grundsatser om strikt ansvar för skada i följd av farlig militär verksamhet (jfr NJA 1983 s. 836). Självfallet gäller regeln inte heller för den som ansvarar på grund av eget vållande.

I första stycket första punkten finns huvudregeln att preskription inträder två år från den händelse som orsakade skadan. Preskriptionstiden räknas således från olyckstillfället och inte från det skadeeffekten uppträdde. I andra punkten samma stycke finns en bestämmelse om förlängning av preskriptionstiden vid viss regresstalan.

### **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.

I denna paragraf, som saknar motsvarighet i nuvarande lagstiftning, föreskrivs ett krav på ansvarsförsäkring till täckande av det ansvar som

anges i 1 §. Kravet i förevarande paragraf på ansvarsförsäkring gäller luftfartyg som är registrerade i Sverige såväl som i andra länder samt även oregistrerade luftfartyg. Kravet på ansvarsförsäkring gäller endast luftfartyg som används till luftfart, vilket innebär att kravet inte omfattar luftfartyg som är registrerade i luftfartygsregistret men som inte används. Försäkringsplikten åligger den som enligt 1 § andra stycket är att anse som brukare. Det kan anmärkas att det även finns ett krav på ansvarsförsäkring i artikel 7 i licensieringsförordningen. Detta krav är emellertid något annorlunda utformat i och med att det är ett krav för att få respektive vidmakthålla en operativ licens, vilken erfordras för att få bedriva kommersiella lufttransporter.

I *andra stycket* ges ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva närmare bestämmelser om försäkringsplikten. Detta bemyndigande omfattar även en rätt att meddela kompletterande bestämmelser beträffande den försäkringsplikt som föreskrivs i licensieringsförordningen.

Till följd av bestämmelserna i 1 kap. 2 och 3 §§ gäller bestämmelserna i 10 kap. även svensk militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. För att svenska staten inte skall behöva försäkra sina luftfartyg har det i *tredje stycket* gjorts ett generellt undantag för svenska staten beträffande kravet på ansvarsförsäkring.

## **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.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 11 kap. 1 § LL.

I *första stycket* görs en hänvisning till bestämmelserna om flygräddningstjänst i räddningstjänstlagen (1986:1102). Enligt denna lag gäller att vid flyghaverier inom Sveriges sjöterritorium med undantag för vattendrag, kanaler, hamnar och andra insjöar än Väneren, Vättern och Mälaren, samt inom Sveriges ekonomiska zon skall Luftfartsverket svara för räddningstjänsten. Vid flyghaverier i andra vatten och på land ligger ansvaret för räddningstjänsten på kommunerna. Bestämmelser om

svensk flygräddningstjänst utanför svenskt område finns i utredningens förslag till 11 kap. 1 § luftfartsförordning.

I *andra stycket* regleras skyldigheten att medverka i flygräddningstjänsten.

### Bärgning

2 § Den som bärgar ett luftfartyg som har förolyckats eller befinner sig i nöd och alla som medverkar vid bärgningen har rätt till bärgarlön. Detsamma gäller vid bärgning av gods ombord på ett sådant 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.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 11 kap. 2 § LL.

Bärgningsreglerna i luftfartslagen hänvisar i viss utsträckning till sjölagen. Det kan dock anmärkas att reglerna om bärgning och bärgarlön praktiskt sett inte har tillnärmelsevis samma betydelse för luftfarten som för sjöfarten. Reglerna om bärgning har det övergripande syftet att uppmuntra till bärgning av luftfartyg och last eller med andra ord att hindra värdeförstöring. Detta gäller bl.a. reglerna om bärgarlön. Luftfartslagens regler innebär att bärgarlön skall betalas bara då bärgningsföretaget har lyckats. Därigenom ansluter regelverket till en sjörättslig princip som på engelska brukar sammanfattas med uttrycket "no cure – no pay".

I *första stycket* regleras i vilka fall det föreligger rätt till bärgarlön och ersättning för kostnader som någon haft för bevarandet av ett luftfartyg eller av gods. Bärgning kan ske till sjöss jämväl som på land eller i luften. Fall av bärgning i luften torde dock vara mycket ovanliga och i praktiken torde de endast komma i fråga beträffande luftballonger. Reglerna om bärgarlön och ersättning för nödvändiga kostnader gäller oavsett om luftfartyget är infört i det svenska luftfartygsregistret eller inte. Vid bestämmandet av ersättning för nödvändiga kostnader skall bärgningsreglerna tillämpas analogt. Det har tidigare funnits en regel om att lastägare bara svarade med godset när deras egendom hade bärgats eller bevarats (se prop. 1995/96:16 s. 111). I och med att denna regel har av-

skaffats har lastägarna ett personligt ansvar för den bärgarlön och kostnadsersättning som belöper på dem.

I *andra stycket* finns en regel om bärgning i strid mot ett uttryckligt och befogat förbud. När ett förbud är befogat får avgöras genom rättspraxis. Om ett luftfartyg eller dess last hotar miljön, torde det dock bara i rena undantagsfall finnas fog för ett förbud.

Av *tredje stycket* framgår att sjölagens regler om bärgning har företräde framför förevarande paragraf. Det betyder att bärgning av ett nödställt eller förolyckat luftfartyg – eller gods från luftfartyget – följer sjölagens regler, om bärgningen sker i ett farvatten. Enligt förarbetena till 16 kap. sjölagen har uttrycket farvatten en vidsträckt betydelse (se prop. 1995/96:16). Uttrycket är inte begränsat till farleder eller i övrigt till vattenområden som trafikeras av större fartyg utan omfattar alla vatten där det går att framföra någon form av vattenfarkost och alla vatten överhuvud som inte är av helt obetydlig omfattning. Reglerna är tillämpliga på fria havet men också på hamnar och på inre farvatten som sjöar, kanaler och floder. Dammar, vattenhål e.d. är däremot inte farvatten i den mening som avses i 16 kap. sjölagen.

**3 §** Den som har en fordran på bärgarlön eller ersättning för kostnader enligt 2 § har luftpanträtt i 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.

I denna paragraf, som motsvarar nuvarande 11 kap. 3 § LL, regleras frågan om uppkomsten av luftpanträtt för fordran på bärgarlön eller ersättning för särskilda kostnader som varit nödvändiga för bevarandet av ett luftfartyg eller av gods, samt en sådan fordrans prioritetsordning i förhållande till andra fordringar. Paragrafen bygger på art. IV paragraf 1 och 2 i Genèvekonventionen.

Luftpanträtt stiftas utan avtal genom fordringens uppkomst. Luftpanträtten omfattar allt som bärgats eller bevarats. Avser luftpanträtten flera föremål, följer det av allmänna principer att varje föremål svarar för hela skulden. Luftpanträtt har företräde framför ägarförbehåll som belastar egendomen.

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

Denna paragraf motsvarar nuvarande 11 kap. 4 § LL.

I allmänhet omfattar panträtt vad som trätt i stället för skadad eller förlorad pant. På sjörättens område finns dock ingen allmän panträttslig surrogationsprincip. När det gäller sjöpanträtt är således surrogation utesluten (se prop. 1973:42 s. 288 ff. och 3 kap. 49 § sjölagen). Det har inte ansetts motiverat att ha olika lösningar för sjö- och luftpanträtt (se prop. 1973:42 s. 378 f.). Även om det finns skäl som talar för att luftpanträtt även skall omfatta försäkringsersättning och annan ersättning som utgår för skada på säkerhetsobjektet, kan dessa skäl inte anses väga så tungt att det finns anledning att frångå överensstämmelsen med sjörätten.

Att luftpant- och sjöpantborgenärer är fränkända surrogationsrätt har även lett till att dessa uteslutits från den krets intressenter till vars förmån försäkring gäller enligt 54 § lagen om försäkringsavtal (1927:77).

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.

Denna paragraf överensstämmer helt med nuvarande 11 kap. 5 § LL.

Luftpanträtt upphör normalt genom att fordringen infrias. Luftpanträtt kan även upphöra genom exekution, godsets utelämnande, preskription och förverkande. De två första fallen behandlas i förevarande paragraf och det tredje fallet i nästa paragraf. Frågan om förverkande behandlas i 36 kap. BrB.

I *första stycket* föreskrivs således att om luftfartyget eller godset säljs exekutivt, upphör luftpanträtten sedan försäljningen har vunnit laga kraft. Bestämmelser om exekutiv försäljning av luftfartyg finns i 8 kap. 8 § KL och 11 kap. UB.

Enligt *andra stycket* upphör luftpanträtten i godset, om det genom lossning ställs till avsändarens eller mottagarens förfogande. Om godset lämnas ut utan borgenärens tillstånd, svarar dock den som tar emot godset för fordringen, om han kände till denna. För att en borgenär inte skall hamna i bättre ställning än om godset inte lossats svarar inte den som tagit emot godset för mera än det värde som godset hade vid lossningen. På ansvaret för en befälhavare som lämnat ut godset utan borgenärens tillstånd är reglerna om utomobligatoriskt skadestånd att tillämpa.

**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.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 11 kap. 6 § LL.

Innehållet i paragrafen är hämtat från art. IV paragraf 4 i Genèvekonventionen. Enligt denna bestämmelse får de i konventionen upptagna luftpanträtterna inte erkännas i andra fördragsslutande stater efter tre månader från avslutandet av åtgärderna för bärgningen eller bevarandet, om inte rättigheten inom denna tid har antecknats i inskrivningsboken enligt artikelns paragraf 3 och en överenskommelse har träffats om rättighetens belopp eller talan väckts om rättigheten.

#### **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.

Denna paragraf överensstämmer helt med nuvarande 11 kap. 7 § LL. I paragrafen görs en hänvisning till de bestämmelser om undersökning från säkerhetssynpunkt av luftfartsolyckor och andra händelser som berör luftfarten som finns i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

#### **12 kap. Särskilda bestämmelser**

I detta kapitel, som motsvarar nuvarande 12 kap. LL, finns samlat ett antal bestämmelser av sinsemellan olikartad natur. Huvuddelen av kapitlet rör tvångsåtgärder mot luftfartyg (1–3 §§). I kapitlet finns också bestämmelser om kostnader för vissa förrättningar (4 §), om radioanläggningar (5 §) samt om drogtester (6 §).

**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.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 12 kap. 1 § LL. Enligt paragrafen kan ett luftfartygs avgång förbjudas och hindras om vissa villkor inte är uppfyllda. För sjöfartens del finns motsvarande bestämmelser i 11 kap. fartygssäkerhetslagen (1988:49).

Exempel på sådana villkor som avses i förevarande paragraf är att luftfartyget inte är luftvärdigt eller miljövärdigt, inte är behörigen bemannat, saknar erforderlig dokumentation eller att det saknar föreskriven försäkring.

Rätten att förbjuda eller hindra ett luftfartygs avgång tillkommer Luftfartsverket eller den som verket utser. Med Luftfartsverket skall i regel avses en person som tjänstgör vid Luftfartsverket och som bl.a. har till uppgift att utföra tillsynen av flygverksamheten eller luftfartygets luftvärdighet samt annan tillsyn eller en person som Luftfartsverket särskilt befullmäktigar att vid behov vidta de åtgärder som avses i bestämmelsen.

Den i paragrafen reglerade rätten att förbjuda och/eller hindra ett luftfartyg från att starta omfattar såväl svenska som utländska luftfartyg. Att ett luftfartyg har förbjudits att lämna en flygplats innan rättelse har vidtagits innebär givetvis inget hinder mot att luftfartyget förs till en reparationsverkstad som finns på flygplatsen.

När ett luftfartygs avgång skall hindras torde det i flesta fall vara tillräckligt att trafikledningen på platsen vägrar färd- eller starttillstånd. Är detta inte tillräckligt får hjälp begäras av polismyndighet.

Vid tillämpningen av förevarande paragraf på utländska luftfartyg måste hänsyn tas till stadgandet i bilaga 8 del II 6.2 till Chicagokonventionen. Enligt detta stadgande, som rör tillfällig ogiltighet av luftvärdighetsbevis, är den stat där en skada inträffat, skyldig att tillåta att det skadade luftfartyget avgår om luftfartygets registreringsstat medger det. I vissa fall skall dock särskilt föreskrivna villkor iakttas.

Den som bryter mot ett enligt förevarande paragraf beslutat förbud att starta ett luftfartyg kan dömas enligt 17 kap. 13 § BrB för överträdelse av myndighets bud.

**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.



Denna paragraf motsvarar nuvarande 12 kap. 2 § LL. Enligt paragrafen ges varje flygplatshållare en rätt att hindra ett luftfartyg från att avgå om avgifter för användningen av flygplatsen och tjänsterna för luftfarten som avser fartygets senaste ankomst, uppehåll eller avgång, inte har betalats och säkerhet inte har ställts. Se vidare avsnitt 9.7.

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

I paragrafen, som helt överensstämmer med nuvarande 12 kap. 3 § LL, görs en hänvisning till lagen (1939:6) om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg. I denna lag, genom vilken 1933 års kvarstadskonvention har införlivats i svensk rätt, förbjuds att vissa luftfartyg beläggs med kvarstad. Det skulle kunna övervägas om inte denna lag borde arbetas in i luftfartslagen. Utredningen anser emellertid att det finns skäl att se över om Sverige bör stå kvar vid kvarstadskonventionen. Med anledning härrav finner utredningen inte skäl att närmare överväga ett sådant inarbetande.

I sammanhanget kan erinras om att det finns en bestämmelse i artikel 27 i Chicagokonventionen rörande frihet från kvarstad på grund av patentanspråk. Sveriges skyldigheter enligt denna artikel är tillgodosedda genom 5 § patentlagen (1967:837) vilken föreskriver att utan hinder av patent må uppfinningen utnyttjas på utländskt fartyg, luftfartyg eller annat utländskt samfärdsmedel för dess behov, när det tillfälligt inkommer till riket vid regelbunden trafik eller eljest. Vidare föreskrivs i denna paragraf att regeringen äger förordna, att reservdelar och tillbehör till luftfartyg utan hinder av patent må införas till riket och användas här för reparation av luftfartyg, hemmahörande i främmande stat i vilken motsvarande förmåner medges för svenska luftfartyg. Med stöd av detta bemyndigande har regeringen utfärdat kungörelsen (1967:845) om införsel och användning av reservdelar och tillbehör till luftfartyg utan hinder av patent.

#### **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 utskökningsbalken.

Denna paragraf, som motsvarar nuvarande 12 kap. 4 § LL, innehåller bestämmelser angående avgifter och andra kostnader för förrättningar

och tillstånd. I paragrafen har gjorts ett tillägg med avseende på förrättningar och tillstånd som har sin grund i EG-förordningar på den civila luftfartens område. I förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område 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. I denna förordning om behöriga myndigheter finns emellertid inga föreskrifter om avgifter eller andra kostnader.

### **Radioanläggningar**

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

I denna paragraf, som helt överensstämmer med nuvarande 12 kap. 5 § LL, görs en hänvisning till bestämmelser i annan lagstiftning om innehav och användning av radioanläggningar ombord på luftfartyg och inom markorganisationen. Med hänvisningen åsyftas i första hand lagen (1993:599) om radiokommunikation. Det kan i och för sig ifrågasättas om den aktuella hänvisningen behövs. Med hänsyn till den betydelse för luftfarten som bestämmelserna om radiokommunikation har, och att det finns bestämmelser härom i Chicagokonventionen, anser dock utredningen att det är befogat med en hänvisning.

När det gäller bestämmelserna i Chicagokonventionen kan nämnas att i artikel 28 i konventionen förbinder sig de fördragsslutande staterna bl.a. att på sitt territorium sörja för radiotjänst för att underlätta internationell luftfart. Vidare finns det i bilaga 10 till konventionen internationella normer och tillämpningsförfaranden avseende teletjänst för luftfarten.

I artikel 30 i Chicagokonventionen finns bestämmelser om luftfartygs radioutrustning. Till denna artikel ansluter sig bestämmelser i kap. 7 av bilaga 6 till konventionen rörande den radioutrustning som skall medföras ombord på luftfartyg. Ämnet berörs även i kap. 5 av bilaga 2 till konventionen.

### **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.

Denna paragraf saknar helt motsvarighet i nuvarande lagstiftning. I avsnitt 7.6 har utredningen utvecklat bakgrunden till paragrafen.

Med droger avses i denna paragraf samtliga medel, inklusive alkohol, som kan påverka tjänstgöringsförmågan hos dem som omfattas av bestämmelsen. Således omfattas utöver illegal narkotika även andra preparat som används som droger, såsom lösningsmedel, samt anabola steroider eller andra dopingmedel. Även läkemedel som kan utgöra en fara från flygsäkerhetssynpunkt omfattas.

Med drogtest avses en medicinsk undersökning som innefattar analys av kroppsvätskor, som blod och urin, och utandningsluft för att ta reda på användningen av droger.

Bestämmelsen omfattar inte enbart offentliganställda utan även privatanställda. Den personkrets som omfattas av bestämmelsen är samtliga som fullgör tjänst som är av betydelse för flygsäkerheten eller luftfartsskyddet. Till denna krets hör t.ex. piloter, flygledare, flygledarasistenter i AFIS-tjänst, flygplatskontrollanter som utför särskild kontroll, personal i ramtjänst samt all personal inklusive lokalvårdare som arbetar i eller i närheten av de luftfartyg som finns på en flygplats.

När det gäller själva genomförandet av drogtestar är det av stor betydelse att dessa tester genomförs på ett med hänsyn till den personliga integriteten godtagbart sätt. Utredningen vill understryka den kvalitativa aspekten. De testmetoder som används måste vara ändamålsenliga och säkra. Att testerna inte ger utslag för andra än de avsedda substanserna måste vara en självklarhet. Vidare måste sekretessen vara tillfredsställande. Arbetsgivaren bör också vid undersökningen lämna tillräcklig information om testförfarandet till arbetstagarna. Dessa hänsyn får tillgodoses genom föreskrifter meddelade av den myndighet som blir ansvarig för drogtesterna, dvs. Luftfartsverket.

### **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.

Denna paragraf, som rör s.k. tillsyn, saknar direkt motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen. För närvarande finns bestämmelser om tillsyn spridda på ett flertal ställen i LL. Vad som regleras i denna paragraf är tillsyn som avser verksamhetskontroll. De bemyndiganden som krävs för att tillsyn i form av erforderlig tillträdeskontroll skall kunna utövas återfinns i anslutning till respektive materiella regler. Se vidare kapitel 17.

### Överklagande

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

Denna paragraf motsvarar nuvarande 14 kap. 2 § LL. Som behandlats i kapitel 19 har utredningen vid sin översyn av överklagandebestämmelserna beaktat de riktlinjer riksdagen fastställt, vilka innebär bl.a. att från regeringen bör lyftas bort sådana ärenden som inte kräver ställningstagande från regeringen som politiskt organ. De enda beslut av direkt politisk karaktär som utredningen funnit är beslut i frågor rörande trafikstillstånd. Dessa beslut skall enligt *första stycket* överklagas till regeringen.

I *andra stycket* anges vilka övriga beslut som kan överklagas, vilket sker till allmän förvaltningsdomstol. En förutsättning enligt *andra stycket* är att beslutet skall innebära myndighetsutövning mot en enskild. I detta ligger att beslut av typen partsbesked undantas från möjligheten till överklagande. Med partsbesked menas ståndpunkter som Luftfartsverket intar som part i civilrättsliga och liknande förhållanden, t.ex. beslut att häva ett köp, att säga upp ett hyresavtal, att kräva betalning för en fordran som inte kan utsökas utan föregående dom, att avslå en begäran om betalningsansånd, att avböja ett ackordserbjudande och att vägra att betala skadestånd.

### 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.

Denna paragraf, som motsvarar nuvarande 14 kap. 3 § LL, innehåller bestämmelser om delegering av normgivningskompetens och förvaltningsuppgifter som 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.

I denna paragraf, som helt överensstämmer med nuvarande 14 kap. 4 § LL, finns bestämmelser genom vilka regeringen ges generella möjligheter att medge undantag och meddela föreskrifter i situationer av krig eller krigsfara e.d.

#### **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.

I denna paragraf, som helt överensstämmer med nuvarande 14 kap. 5 § LL, upptas definitioner av de olika konventioner som nämns i författningstexten. När det i författningstext hänvisas till en av de i paragrafen omnämnda konventionerna innefattas normalt även för Sverige bindande ändringar av aktuell konvention.

## 14 kap. Ansvarsbestämmelser m.m.

### Ansvarsbestämmelser

1 § Den som uppsåtligt 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.

Denna paragraf saknar direkt motsvarighet i den nuvarande luftfartslagen. Paragrafen är en följd av att det överläts åt Luftfartsverket att meddela trafikbestämmelser, se vidare avsnitt 12.2.

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.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 13 kap. 1 § LL. *Första stycket* innehåller huvudregeln om ansvar för onykterhet vid luftfart. Denna tar sikte på alkoholkoncentrationen i gärningsmannens blod eller utandningsluft under eller efter tjänstgöringen. Bara en av gränserna behöver vara uppnådd för att ansvar skall inträda. När någon har uppnått för straffbarhet angivet värde behöver domstolen inte göra några bedömningar av den tilltalades förmåga att fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt. Regeln bygger på presumtionen att de nämnda värdena generellt sett indikerar att en person inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt. Det råder fri bevisprövning när promillereglerna skall tillämpas (jfr NJA 1984 s. 637). Det kan således vara möjligt att fastställa en promillegräns utan blodprov eller utandningsprov om det föreligger säkra uppgifter om den mängd som har konsumerats och de tidpunkter när det har ägt rum. Det finns dock anledning att iaktta mycket stor försiktighet i fråga om teoretiska beräkningar av alkoholkoncentrationen när det inte finns någon form av teknisk bevisning om förekomsten av alkohol i kroppen.

Huvudregeln innehåller endast en nedre gräns. Det är inte uteslutet att ansvar kan dömas ut efter huvudregeln, även om alkoholkoncentrationen varit högre än det gränsvärde som anges i 3 §. Så bör bl.a. ske vid gärningar där omständigheterna varit mildrande.

Bestämmelserna om alkoholkoncentration tar bara sikte på alkoholberusning. Frågan om ansvar för en gärningsman som varit påverkad av andra medel skall bedömas efter andra eller tredje stycket.

Uttrycket "tjänstgör ombord på ett luftfartyg" innebär att såväl flygbesättning som kabinpersonal omfattas av bestämmelsen. Genom hänvisningen till 6 kap. 23 § omfattas även flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker samt, i den mån regeringen har föreskrivit det, annan personal inom markorganisationen med tjänstgöring som är av betydelse för säkerheten.

När det gäller rattfylleri anses det att föraren skall ha haft uppsåt till att han har förtärt alkoholhaltiga drycker och i den mängd som medfört den straffbara koncentrationen eller påverkan. Däremot ställs inga krav på uppsåt eller oaktsamhet när det gäller alkoholkoncentrationen eller påverkansgraden. Föraren behöver alltså inte ha förstått eller bort förstå att han hade uppnått straffbar alkoholkoncentration eller varit så påverkad som krävs för straffansvar. Det är också irrelevant vad han själv hade för uppfattning om sin körförmåga.<sup>1</sup> Enligt utredningens mening bör samma ordning gälla i fråga om flygfylleri.

Genom en ändring av 1 kap. 2 § första stycket BrB år 1994 blev BrB:s allmänna reglering av det subjektiva rekvisitet tillämplig också på straffrättens område. Ändringen innebär att det även beträffande straffbestämmelser utanför BrB ställs upp en presumtion om att det fordras uppsåt för att straffrättsligt ansvar skall utkrävas. Mot denna bakgrund har utredningen ansett att det av lagtexten bör framgå att villfarelse angående alkoholkoncentrationen inte fritar från ansvar.

*Andra stycket* motsvarar den ändring som har föreslagits beträffande rattfylleri (se prop. 1998/99:43). Hänvisningen till 8 § narkotikastrafflagen innebär att bestämmelsen omfattar såväl illegal narkotika som legal, dvs. narkotikaklassade substanser som ingår i läkemedel. Vissa narkotiska preparat omvandlas i kroppen och bildar metaboliter, en form av nedbrytningsprodukter, som kan utgöra ett annat narkotikaklassat ämne än det som ursprungligen intagits. Bestämmelsen har därför utformats så att det narkotiska ämne som skall ha funnits i blodet under eller efter tjänstgöringen skall omfattas av 8 § narkotikastrafflagen men behöver inte vara identiskt med den narkotika som intagits. Andra stycket innehåller också ett undantag för den som i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares (t.ex. tandläkare) ordination intagit narkotika.

<sup>1</sup> Se Hoflund, Trafikbrottslagen, 6 uppl. 1995, s. 80 med hänvisningar.

Den som på grund av sjukdom eller annat tillstånd är i behov av narkotikaklassade läkemedel och som använder medlet i enlighet med läkarens ordination omfattas således inte av totalförbudet. För dessa personer gäller i stället reglerna om s.k. kliniskt fylleri som återfinns i paragrafens tredje stycke. Med begreppet ordination avses en sakkunnig instruktion om viss behandling, i detta fall medicinering med narkotikaklassat läkemedel av viss angiven dos. Illegal åtkomst av narkotikaklassat läkemedel liksom bruk av illegal narkotika eller överdosering av legala preparat faller således utanför undantaget och omfattas av nollgränsen.

Gärningsmannen skall ha haft uppsåt till att narkotika intagits. Samtliga narkotikaklassade läkemedel förskrivs på särskilda receptblanketter och dess förpackningar är försedda med varningstriangel. I läkemedelsverkets föreskrifter (LVFS 1997:12) om förteckningar över narkotika med tillägg (LVFS 1998:3) och i den årliga utgåvan av Patient-Fass finns information om vilka substanser som är narkotikaklassade.

Olovligt eget bruk av narkotika är kriminaliserat i narkotikastrafflagen. Den som tjänstgör efter ett sådant intag av narkotika skall, om övriga förutsättningar enligt denna paragraf är uppfyllda, dömas för flygfylleri.

Vid fall av ringa narkotikabrott och flygfylleri bör ansvar ådömas för båda brotten. Om narkotikabrottet inte är att anse som ringa konsumerar detta däremot flygfylleribrottet. Om fråga är om grovt flygfylleri får detta brott anses konsumera ett ringa narkotikabrott medan det bör dömas i konkurrens med narkotikabrott som inte är ringa.

I tredje stycket finns bestämmelser om s.k. kliniskt fylleri, som innebär att ansvar ådöms den som vid sin tjänstgöring är så påverkad av alkohol att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan fullgöra sina uppgifter. Detsamma gäller om gärningsmannen är påverkad av något annat medel. Ansvarsregeln i detta stycke är avsedd att vid alkoholpåverkan vara subsidiär i förhållande till alkoholkoncentrationsregeln i första stycket på det sättet att bevisning om påverkansgraden inte skall behöva föras, om promillerekvisitet är uppfyllt. För att kunna slå fast att påverkan har varit sådan att gärningsmannen inte på ett betryggande sätt kunnat utföra sina uppgifter är domstolen hänvisad till sådana bevismedel som den misstänktes egna uppgifter om vad och hur mycket han har förtärt, vittnesutsagor och klinisk läkarundersökning som kan kompletteras med analys av urin och blod. I praktiken torde det dock bli ovanligt att bevisning förs om påverkansgraden på annat sätt än genom dokumentation av resultatet av blodanalys eller utandningsprov. Bestämmelsen i tredje stycket torde ha sin största betydelse när andra medel än alkohol använts eller när den tilltalade förtärt såväl alkohol som andra medel.



Med uttrycket "medel" avses förutom narkotiska preparat även exempelvis sömnmedel samt lugnande och smärtstillande preparat.

Allmänt sett bör ansvar för kliniskt fylleri kunna komma i fråga så snart en gärningsman varit så berusad att det vid en objektiv bedömning framstår som att han inte på ett betryggande sätt kan utföra sina uppgifter. Vilka allmänna krav som kan ställas i det hänseendet bör bl.a. ses i ljuset av de grunder som ligger bakom avgränsningen av straffansvaret när det gäller promillegränsen. I praktiken torde det dock knappast bli aktuellt att döma till ansvar för kliniskt fylleri annat än när utredningen visar att den tilltalade varit så kraftigt påverkad att det framgått av hans beteende att han var påverkad.

Beträffande annat medel än alkohol krävs att gärningsmannen antingen när han intog detta eller senare under tjänstgöringen hade uppsåt som omfattade att medlet i den mängd han intog var rusgivande.

När det gäller samtidigt bruk av alkoholhaltiga drycker och annat medel skall i de fall då straffbar påverkan inte uppnås med varje medel för sig uppsåt föreligga med avseende på att de hade rusgivande verkan i kombination med varandra.

Straffskalan innehåller böter eller fängelse i högst sex månader. Vid bestämmande av påföljden måste hänsyn tas till den skillnad i straffvärde som kan föreligga mellan t.ex. flygfylleri begånget av en pilot i linjefart och motsvarande brott begånget av kabinpersonal.

**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.

I denna paragraf föreskrivs ansvar för ett onykterhetsbrott som är grovt. Straffet är fängelse i högst två år. Böter ingår inte i straffskalan.

Frågan om ett brott skall anses grovt skall avgöras med beaktande av samtliga omständigheter vid brottet. I bestämmelsen har emellertid angetts att domstolen vid bedömningen av om brottet är grovt särskilt skall beakta vissa omständigheter. Vilka dessa omständigheter är framgår av punkterna 1–3. I de fall en omständighet som där nämns föreligger skall brottet regelmässigt bedömas som grovt. Om det samtidigt finns någon förmildrande omständighet att ta hänsyn till kan det medföra att brottet bedöms lindrigare.

De två första punkterna tar sikte på alkoholkoncentrationen och påverkansgraden. Har alkoholkoncentrationen uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter utandningsluft, skall brottet

normalt bedömas som grovt. Detsamma gäller enligt punkt 2 om gärningsmannen varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel. Punkten 2 är främst avsett för fall där den misstänkte har varit påverkad av något annat medel än alkohol eller där det inte föreligger någon bevisning om alkoholkoncentrationen. En avsevärd påverkan av alkohol kan i vissa fall föreligga även om det står klart att alkoholkoncentrationen inte uppgått till de angivna gränsvärdena. Straffansvar för grovt brott i ett sådant fall förutsätter en övertygande utredning om påverkansgraden t.ex. genom bevisning om att gärningsmannen konsumerat stora mängder alkohol eller att han varit kraftigt berusad. Regeln i andra punkten kan inte tillämpas som ett alternativ till regeln i första punkten på så sätt att enbart den omständigheten att någon tjänstgjort med en alkoholkoncentration i blodet på t.ex. 0,9 promille skall medföra att han döms för grovt brott enligt andra punkten.

Även om någon av de nu nämnda omständigheterna har förelegat kan det vara så att brottet inte är att bedöma som grovt. Detta kan exempelvis hänga samman med att faran för flygsäkerheten varit ringa med hänsyn till tjänstgöringssituationen. Å andra sidan kan, som framgår av tredje punkten, brottet vara att bedöma som grovt även om alkoholkoncentrationen eller påverkansgraden inte varit så stor men det däremot har funnits en påtaglig fara för flygsäkerheten. Det är framförallt två situationer som det kan finnas anledning att beakta i detta sammanhang, nämligen om gärningsmannen har utfört sin uppgift på ett vårdslöst sätt eller om brottet är begånget när gärningsmannen haft en särskilt ansvarsfull uppgift.

Om gärningsmannens uppgift efter omständigheterna inte ställde höga krav på honom utan var av enkel beskaffenhet är detta något som talar emot att kvalificera hans gärning som grovt brott.

Ju lägre alkoholkoncentrationen är desto högre krav måste ställas på andra försvårande omständigheter för att gärningsmannens berusning i den mening som avses i punkt 3 skall bedömas ha inneburit en påtaglig fara för flygsäkerheten.

Ett brott enligt förevarande paragraf är att se som ett s.k. artbrott. Således skall normalpåföljden för brottet vara fängelse och det bör föreligga särskilda skäl för att en icke frihetsberövande påföljd skall väljas. Villkorlig dom bör användas med mycket stor restriktivitet och komma i fråga endast i klara undantagsfall. I de fall där villkorlig dom kommer till användning bör denna, utom i rena undantagssituationer, kombineras med ett kraftigt bötesstraff.

#### 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, uttröttnings 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.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 13 kap. 2 § LL.

Enligt *punkten 1*, som är ny, föreskrivs straffansvar för den som vid civil luftfart använder ett oregistrerat luftfartyg och för den som vid icke tillståndspliktig luftfart stadigvarande använder ett luftfartyg som inte är registrerat i Sverige samt för den som använder ett luftfartyg som av miljöskäl inte får användas inom svenskt område. När det gäller kravet på registrering kan anmärkas att det med stöd av 1 kap. 7 § kan föreskrivas undantag härifrån beträffande s.k. luftfartyg av särskild beskaffenhet.

*Punkten 2*, som avser den som framför luftfartyg med överljudsfart eller som bryter mot villkor som föreskrivits i samband med tillstånd att framföra luftfartyg med överljudsfart, motsvarar nuvarande *punkten 1*.

*Punkten 3*, som avser den som bryter mot föreskrifter som med stöd av 1 kap. 6 § har meddelats om inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av landet, motsvarar nuvarande *punkten 2*.

Enligt *punkten 4*, som motsvarar nuvarande punkten 3, kan den straffas som lämnar oriktiga uppgifter vid ansökan eller anmälan enligt 2 kap. Frågan är här alltså om uppgifter vid ett luftfartygs registrering och om anteckningar i luftfartygsregistret samt om övriga anmälningar enligt 2 kap.

*Punkten 5* motsvarar nuvarande punkten 4.

I *punkten 6*, som delvis motsvarar nuvarande punkten 5, föreskrivs straffansvar för den som använder ett luftfartyg som inte uppfyller föreskrifterna om luftvärdighet och miljövårdighet.

Enligt *punkten 7*, som är ny, föreskrivs straffansvar för den som tillverkar luftfartyg samt tillverkar tillbehör eller reservdelar till dem, utför underhålls-, reparations- och ändringsarbeten på fartyg, tillbehör och reservdelar utan föreskrivet tillstånd. Med föreskrivet tillstånd avses dels tillstånd enligt 3 kap. 10 §, dels tillstånd enligt JAR-145 som finns intagen i bilaga 2 i rådets förordning (EEG) nr 3922/91 och därför har status av EG-förordning.

I *punkten 8*, som delvis svarar mot nuvarande punkten 5, föreskrivs straffansvar för den som bryter bryter mot 4 kap. 1–5 §§ eller mot föreskrifter som meddelats med stöd därav. Detta innebär bl.a. att den som för ett luftfartyg utan gällande flygcertifikat eller elevtillstånd kan straffas. Vidare utgör det t.ex. ett brott att föra ett luftfartyg av annan kategori, klass och typ än som anges i certifikatet eller under andra förutsättningar som följer av certifikatet och därtill knutna behörigheter.

Enligt *punkten 9*, som delvis motsvarar nuvarande punkten 5, föreskrivs straffansvar för ett luftfartygs ägare eller, om fartyget inte används av ägaren, den som brukar det i ägarens ställe om ett luftfartyg inte är bemannat på föreskrivet sätt.

*Punkten 10* motsvarar nuvarande punkten 6.

*Punkten 11* motsvarar delvis nuvarande punkten 7.

Enligt *punkten 12*, som är ny, föreskrivs straffansvar för den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg men som på grund av sjukdom, uttröttnings eller av andra sådana skäl inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt. Denna bestämmelse omfattar till skillnad från bestämmelserna om flygfylleri endast personal som tjänstgör ombord på ett luftfartyg. Denna bestämmelse bör även kunna bli tillämplig på den vars tjänstgöringsfunktion är nedsatt på grund av alkoholförtäring men där alkoholkoncentrationen inte längre uppgår till den nivå som anges i 2 §.

Enligt *punkten 13*, som delvis motsvarar nuvarande 135 § första stycket 8 LF, föreskrivs straffansvar för den som landar inom ett område där det med stöd av 6 kap. 2 § har meddelats förbud att landa. När de materiella bestämmelserna numera förts över till lagen bör straffbestämmelsen också upptas i lagen. Bestämmelsen innebär en straffskärping i jämförelse med nuvarande ordning.

Enligt *punkten 14*, som har sin motsvarighet i nuvarande punkterna 7 och 8 föreskrivs straffansvar för den som inrättar en flygplats eller bygger om flygplats, såvida ombyggnaden inte är av mindre betydelse för flygplatsens användning, utan föreskrivet tillstånd samt för den som tar en flygplats i bruk utan föreskrivet drifttillstånd eller som driver en flygplats i strid med de villkor som fastställts i drifttillståndet.

*Punkten 15* motsvarar delvis nuvarande punkten 7.

Enligt *punkten 16*, som är ny, föreskrivs straffansvar för den som utan tillstånd av en flygplatshållare beträder en sådan del av ett flygplatsområde för vilken det genom stängsel eller skyltar eller på annat sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde. Motsvarande gäller även för andra anläggningar för luftfarten.

Enligt *punkten 17*, som delvis motsvarar nuvarande punkten 9, straffbeläggs det att tjänstgöra som flygledare eller flygtekniker utan gällande certifikat.

Enligt *punkten 18*, som motsvarar nuvarande punkten 10, straffbeläggs gärningar som innebär utövande av luftfart utan vederbörligt tillstånd.

Enligt *punkten 19*, som motsvarar nuvarande punkten 11, föreskrivs straffansvar för den som åsidosätter villkor som har fastställts i ett drifttillstånd, bruksflygtillstånd, utbildningstillstånd eller trafikstillstånd.

Enligt *punkten 20*, som motsvarar nuvarande punkten 13, föreskrivs straffansvar för den som bryter mot landningsskyldighet enligt 8 kap. 3 §.

Enligt *punkten 21*, som motsvarar nuvarande punkten 15, föreskrivs straffansvar för den som använder ett luftfartyg vid luftfart utan föreskriven försäkring enligt 10 kap. 4 §.

I andra stycket föreskrivs – med undantag för den som vid tjänstgöring ombord på luftfartyg underlåter att följa befälhavarens order – även ansvar för den som av oaktsamhet begår någon gärning som avses i första stycket. Se vidare avsnitt 21.1.

**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 trafikstillstånd med ensamrätt enligt artikel 4 i förordningen,
- utövar lufttrafik i strid mot förbud som meddelats med stöd av artikel 6 i förordningen,

– utövar lufttrafik i strid mot föreskrifter eller villkor som meddelats i enlighet med artikel 8 och 9 i förordningen.

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

I denna paragraf, som saknar motsvarighet i nuvarande LL, straffbeläggs i enlighet med vad som har utvecklats i avsnitt 21.2 ett antal överträdelse av EG-förordningat på den civila luftfartens område.

#### 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.

I denna paragraf, som motsvarar nuvarande 13 kap. 2 § LL, finns samlat ett antal förseelser som kan föranleda böter.

I *punkten 1*, som är ny, föreskrivs straffansvar för den som använder ett luftfartyg utan att det finns luftvärdighetsbevis eller miljövårdighetsbevis. Denna bestämmelse bör endast tillämpas när ett luftfartyg är luftvärdigt respektive miljövårdigt och det saknas bevis härom. Visas det att luftfartyget inte är luftvärdigt eller miljövårdigt bör det enbart dömas till ansvar enligt 4 § första stycket 6.

*Punkten 2* motsvarar nuvarande punkten 1. Det har emellertid skett en utvidgning av det straffbara området genom att även gärningar som sker av oaktsamhet straffbeläggs.

I *punkten 3*, som delvis motsvarar nuvarande punkten 2, föreskrivs straffansvar för den som i markorganisationen tjänstgör utan föreskrivet behörighetsbevis.

*Punkten 4* motsvarar nuvarande punkten 3.

I *punkten 5*, som är ny, föreskrivs straffansvar för den som inte ger myndighet eller annan som myndigheten anlitar, omdelbart tillträde när tillsyn utövas enligt 13 kap. 1 §.

Andra stycket motsvarar nuvarande 13 kap. 3 § andra stycket.

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

Denna paragraf överensstämmer helt med nuvarande 13 kap. 4 § LL.

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

Denna paragraf överensstämmer helt med nuvarande 13 kap. 5 § första stycket LL.

#### **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.

Denna paragraf motsvarar nuvarande 13 kap. 6 § LL.

#### **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.

I denna paragraf, som saknar motsvarighet i nuvarande LL, ges myndigheter en generell rätt att förena förelägganden och förbud som meddelats enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag. Närmare bestämmelser om vite finns i lagen (1985:206) om viten.

#### *Övergångsbestämmelser*

Den nya lagstiftningen bör träda i kraft den 1 juli 2000. Genom den nya lagen kan, förutom den nuvarande luftfartslagen, lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart, lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats och lagen (1984:283) med vissa bestämmelser för Scandivair Airlines Systems flygpassagerarterminal i Malmö upphävas då bestämmelserna i dessa lagar har arbetats in i den nya lagen.

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.

Vidare har det i övergångsbestämmelserna tagits upp ett antal föreskrifter om att lagstiftning som hänför sig till Warszawakonventionen i dess äldre lydelse i vissa fall skall fortsätta att gälla. Dessa föreskrifter överensstämmer med övergångsbestämmelserna till nuvarande lagstiftning.

Beträffande skador som uppkommit genom luftfart skall äldre bestämmelse gälla i fråga om skadehändelser som inträffat före lagens ikraftträdande.

När det gäller straffbestämmelserna följer av 5 § lagen (1964:163) om införande av brottsbalken, som också är tillämplig inom specialstraffrätten, att straff skall bestämmas efter den lag som gällde när gärning företogs. Gäller annan lag när dom meddelas, skall den lagen tillämpas, om den leder till frihet från straff eller till lindrigare straff.

## 23.2 Förslaget till lag om ändring i brottsbalken

### 2 kap.

#### 3 §

I första punkten har gjorts en ändring som innebär att brott som begåtts ombord på ett luftfartyg som används av någon med ett svenskt drifttillstånd skall falla under svensk jurisdiktion. Med drifttillstånd avses drifttillstånd enligt 7 kap. Med används avses i första hand när ett utländskt luftfartyg brukas av en svensk operatör inom ramen för dennes drifttillstånd, men även när en svensk operatör använder ett utländskt luftfartyg som hyrs in med besättning (s.k. wet lease) bör stadgandet äga tillämpning.

#### 5 §

Enligt nuvarande första stycket får åtal för brott, som inom riket begåtts på ett utländskt luftfartyg av utlänning som var befälhavare eller tillhörde besättningen på fartyget eller annars följde med det mot sådan utlänning eller mot utländskt intresse, inte väckas utan att förordnande därom meddelas av regeringen eller den regeringen bemyndigat därtill. I linje med de ändringar som gjorts i 2 kap. 3 § har *första stycket* ändrats på så sätt att särskilt åtalsförordnande inte krävs när brottet begåtts ombord på



ett utländskt luftfartyg, som brukas av någon som har ett svenskt drifttillstånd.

I *andra stycket* 1 föreskrivs, som en konsekvens av den ändring som föreslagits i 2 kap. 3 §, att särskilt åtalsförordnande inte krävs för brott som förövats utom riket på ett luftfartyg som används av någon som har ett svenskt drifttillstånd.

### **13 kap.**

#### *5 b §*

I denna paragraf införs en lindrigare grad av luftfartssabotage, som fått brottsbenämningen hot mot luftfartygs säkerhet. Såsom framgår avses gärningar av mindre allvarlig karaktär. Se vidare avsnitt 21.3.

#### *5 c §*

Denna paragraf motsvarar nuvarande 13 kap. 5 a § tredje stycket.

#### *5 d §*

Denna paragraf motsvarar nuvarande 13 kap. 5 b §.

## **23.3 Förslaget till lag om ändring i miljöbalken (1998:808)**

### *1 kap. 2 och 7 §§*

I dessa paragrafer har hänvisningar till nuvarande luftfartslagen ersatts med hänvisningar till den nya luftfartslagen. Någon ändring i sak är inte avsedd.

## **23.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.**

### *1 §*

I denna paragraf har hänvisningen till den nuvarande straffbestämmelsen rörande onykterhet vid luftfart ersatts med en hänvisning till bestämmelserna om flygfylleri och grovt flygfylleri i den nya luftfartslagen.

### 23.5 Förslaget till lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45)

#### 15 §

I denna paragraf har hänvisningen till nuvarande luftfartslagen ersatts med en hänvisning till den nya luftfartslagen.

### 23.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning

Författningstexten har ändrats med anledning av att begreppen allmän och enskild flygplats utmönstras ur luftfartslagstiftningen och ersätts med begreppet flygplats (se avsnitt 9.4). Denna anpassning till den nya terminologin innebär en viss utvidgning av det skydd som avses i 17 kap. 5 § brottsbalken.

### 23.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

#### 1 och 2 §

Ändringarna är föranledda av att det beträffande onykterhetsbrott vid luftfart införs gränsvärden för alkoholkoncentrationen i blodet eller utandningsluften. Se vidare kapitel 7.

### 23.8 Förslaget till lag om ändring i lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd

#### 1 §

Hänvisningen till nuvarande luftfartslagen har ersatts med en hänvisning till den nya luftfartslagen. Någon ändring i sak är inte avsedd.

### 23.9 Förslaget till lag om ändring i passlagen (1978:302)

#### 5 §

Ändringen är föranledd av termen luftfartscertifikat har bytts ut mot flygcertifikat i den nya luftfartslagen. Se avsnitt 6.3.

### 23.10 Förslaget till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

#### 7 kap. 31 §

Termen luftfartscertifikat har, med anledning av terminologin i den nya luftfartslagen, bytts ut mot flygcertifikat. Hänvisningen till nuvarande luftfartslagen har ersatts med en hänvisning till den nya luftfartslagen.

#### *Bilagan*

Hänvisningen till nuvarande luftfartslagen har ersatts med en hänvisning till den nya luftfartslagen.

### 23.11 Förslaget till lag om ändring i räddningstjänstlagen (1986:1102)

#### 43 §

Hänvisningen till nuvarande luftfartslagen har ersatts med en hänvisning till den nya luftfartslagen.

### 23.12 Förslaget till lag om ändring i plan- och bygglagen (1987:10)

#### 9 kap. 2 a §

Av skäl som utredningen har utvecklat i avsnitt införs ett krav på s.k. flygsäkerhetsanmälan vilken innebär att den som för egen räkning utför eller låter utföra byggnadsarbeten – oavsett om arbetena är bygglovspliktiga eller inte – minst fyra veckor innan arbetena påbörjas skall göra en anmälan (*flygsäkerhetsanmälan*) till Försvarsmakten om arbetena avser uppförande eller tillbyggnad av en byggnad eller annan anläggning vars sammanlagda höjd kommer att överstiga 50 meter när arbete

skall utföras inom sammanhållen bebyggelse eller 20 meter när arbetena skall utföras inom annat område.

Det är viktigt att framhålla att en flygsäkerhetsanmälan inte ersätter en ansökan om bygglov eller något annat lov och att en flygsäkerhetsanmälan skall göras även om lov för uppförandet tidigare har erhållits.

### 23.13 Förslaget till lag om ändring i minerallagen (1991:45)

#### *3 kap. 7 §*

Författningstexten har ändrats med anledning av att begreppen allmän och enskild flygplats utmönstras ur luftfartslagstiftningen och ersätts med begreppet flygplats (se avsnitt 9.4). Denna anpassning till den nya terminologin innebär en viss utvidgning i fråga om vilka flygplatser det krävs bergmästares medgivande för att få göra undersökningsarbeten.

### 23.14 Förslaget till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor

#### *18 §*

Hänvisningen till nuvarande luftfartslagen har ersatts med en hänvisning till den nya luftfartslagen. Någon saklig ändring är inte avsedd.

### 23.15 Förslaget till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617)

#### *2 kap. 3 och 4 §§*

Enligt nuvarande 88 § LF får avancerade flygningar och fallskärmshopp som sker över eller i omedelbar närhet av tätbebyggda samhällen eller större folksamlingar, andra flyguppvisningar samt flygtävlingar som kan antas vara av större intresse för allmänheten inte anordnas utan tillstånd av polismyndigheten. Enligt utredningens mening hör denna bestämmelse systematiskt sett hemma i ordningslagen, varför 2 kap. 3 och 4 §§ har arbetats om så att de även omfattar de verksamheter som avses i nuvarande 88 § LF.

*3 kap. 10 §*

När det gäller bestämmelserna om ordningen och säkerheten på flygplatser har utredningen funnit att dessa alltså bör finnas i luftfartslagen. Se vidare avsnitt 9.8. För tydlighetens skull har emellertid utredningen ansett att det i ordningslagen bör föras in en hänvisning till dessa bestämmelser i luftfartslagen.

## 23.16 Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation

*4 §*

Hänvisningen till nuvarande luftfartslagen har ersatts med en hänvisning till den nya luftfartslagen. Någon saklig ändring är inte avsedd.

## 23.17 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m.

*5 §*

Ändringen är föranledd av att begreppet allmän flygplats har utmönstrats ur den nya luftfartslagen. Ändringen innebär att paragrafens tillämpningsområde utvidgas något.

## Bilaga 1

**Bilagan finns endast i den tryckta upplagan.**

## Bilaga 2

## Översikt över hur reglerna i nuvarande LL och LF föreslås bli behandlade

### Nuvarande LL

### Ny reglering eller annan åtgärd

#### 1 kap.

1 §

1 kap. 1 § första stycket nya LL

2 §

1 kap. 4 § första och andra styckena nya LL

2 a §

1 kap. 5 § nya LL

3 §

1 kap. 6 § nya LL

4 §

1 kap. 1 § andra och tredje styckena nya LL

5 §

1 kap. 8 § nya LL

6 §

slopas

7 §

slopas

8 §

10 kap. 1 § tredje stycket

#### 2 kap.

1 §

2 kap. 1 § nya LL

2 §

2 kap. 2 § nya LL

3 §

2 kap. 3 § nya LL

4 §

2 kap. 4 § nya LL

5 §

2 kap. 5 § nya LL

8 §

2 kap. 6 § nya LL

9 §

2 kap. 7 § nya LL

10 §

2 kap. 8 § nya LL

11 §

2 kap. 9 § nya LL

11 a §

slopas

12 §

2 kap. 10 § nya LL

14 §	2 kap. 11 § nya LL
15 §	2 kap. 12 § nya LL
16 §	2 kap. 13 § nya LL
<b>3 kap.</b>	
1 §	3 kap. 1 § nya LL
2 §	13 kap. 1 § nya LL
3 §	3 kap. 3 § nya LL
4 §	3 kap. 4 § nya LL
5 §	3 kap. 5 § nya LL
6 §	3 kap. 6 § nya LL
7 §	3 kap. 1 § första stycket nya LL
8 §	3 kap. 8 § nya LL
9 §	3 kap. 9 § nya LL
10 §	3 kap. 10 § nya LL
11 §	3 kap. 1 § första stycket 3–6, 8 och 9 §§ samt 13 kap. 1 § nya LL
<b>4 kap.</b>	
1 §	5 kap. 2 § första stycket nya LL
2 §	13 kap. 1 § nya LL
3 § första stycket	4 kap. 1 § första stycket, 3 § första stycket och 7 § första stycket nya LL
andra stycket	4 kap. 7 § andra stycket nya LL
tredje stycket	4 kap. 7 § tredje stycket nya LL
4 §	4 kap. 13 § nya LL
5 § första stycket	4 kap. 4 § första stycket nya LL
andra stycket	4 kap. 12 § nya LL
tredje stycket	4 kap. 9 § första stycket nya LL
fjärde stycket	4 kap. 4 § andra stycket nya LL
6 § första stycket	4 kap. 9 § nya LL
andra stycket	slopas
7 §	4 kap. 14 § nya LL
8 §	4 kap. 9 § andra stycket nya LL
9 §	4 kap. 16 § nya LL
10 §	4 kap. 17 § andra stycket nya LL
11 §	4 kap. 18 § nya LL
12 §	4 kap. 20 § nya LL
13 §	4 kap. 16–18 och 20 §§ nya LL
14 §	4 kap. 22 § nya LL
15 §	4 kap. 19 § nya LL
16 §	4 kap. 21 § nya LL
17 §	4 kap. 23 § nya LL



18 §	4 kap. 25 § nya LL
19 §	4 kap. 26 § nya LL
20 § första stycket	4 kap. 10 § andra stycket nya LL
andra stycket	4 kap. 3 § första stycket nya LL
tredje–femte stycket	slopas
21 §	4 kap. 27 § nya LL
22 §	4 kap. 28 § nya LL
23 §	4 kap. 28 § första stycket nya LL
24 §	4 kap. 29 § nya LL
25 §	4 kap. 30 § nya LL
26 §	4 kap. 31 § nya LL
27 §	4 kap. 27–31 §§ nya LL
28 §	4 kap. 1 § andra stycket och 5 kap. 2 § andra stycket nya LL

**5 kap.**

1 § första stycket	5 kap. 1 § första stycket nya LL
andra stycket	5 kap. 3 § första stycket första meningen nya LL
2 §	5 kap. 4 § nya LL
3 §	5 kap. 3 § nya LL
4 §	5 kap. 5 § nya LL
4 a §	5 kap. 6 § nya LL
5 §	5 kap. 7 § nya LL
6 §	5 kap. 3 och 5–7 §§ nya LL
7 §	5 kap. 8 § nya LL
8 §	5 kap. 9 § nya LL
9 §	slopas
10 §	5 kap. 10 § nya LL
11 §	slopas

**6 kap.**

1 § första stycket	6 kap. 3 § nya LL
andra stycket	6 kap. 18 § tredje stycket nya LL
tredje stycket	6 kap. 1 § andra stycket tredje meningen nya LL
fjärde stycket	13 kap. 1 § tredje stycket nya LL
2 § första stycket	8 kap. 2 § nya LL
andra stycket	13 kap. 1 § tredje stycket nya LL
3 §	6 kap. 11 § nya LL
4 §	6 kap. 4 § första stycket nya LL
5 § första stycket	6 kap. 5 § första stycket nya LL
andra stycket	slopas

tredje–fjärde stycket	6 kap. 5 § andra–tredje stycket
5 a §	slopas
6 §	6 kap. 6 § nya LL
7 §	6 kap. 8 § nya LL
8 §	6 kap. 10 § nya LL
9 §	6 kap. 7–8 § nya LL
11 §	6 kap. 24 § nya LL
12 §	6 kap. 1 § första stycket andra punkten nya LL
13 §	6 kap. 21 § nya LL
14 §	6 kap. 20 § nya LL
15 §	6 kap. 22 § nya LL
16 §	6 kap. 23 § nya LL
<b>7 kap.</b>	
1 §	7 kap. 2, 3 och 7–9 §§ nya LL
2 §	7 kap. 3 § nya LL
3 §	7 kap. 4 § nya LL
4 § första stycket	7 kap. 5 § första stycket, 7 § andra stycket, 8 § tredje stycket och 10 § andra stycket nya LL
andra–tredje stycket	slopas
5 §	7 kap. 6 §, 7 § andra stycket, 8 § tredje stycket och 10 § tredje stycket nya LL
6 § första stycket	7 kap. 9 § tredje stycket nya LL
andra stycket	slopas
7 §	7 kap. 11 § nya LL
<b>8 kap.</b>	
1 §	8 kap. 1 § nya LL
2 §	8 kap. 2 § nya LL
3 §	8 kap. 3 § nya LL
4 § första stycket	8 kap. 4 § andra stycket nya LL
andra stycket	8 kap. 4 § första och tredje stycket nya LL
5 §	8 kap. 5 § nya LL
6 §	8 kap. 6 § nya LL
7 §	8 kap. 7 § nya LL
8 §	13 kap. 1 § tredje och fjärde stycket nya LL
9 §	slopas

**10 kap.**

- 1 § 10 kap. 1–3 §§ nya LL
- 2 § 10 kap. 4 § nya LL
- 3 § slopas (jfr dock 9 kap. 25 § andra och tredje stycket nya LL)

**11 kap.**

- 1 § 11 kap. 1 § nya LL
- 2 § 11 kap. 2 § nya LL
- 3 § 11 kap. 3 § nya LL
- 4 § 11 kap. 4 § nya LL
- 5 § 11 kap. 5 § nya LL
- 6 § 11 kap. 6 § nya LL
- 7 § 11 kap. 7 § nya LL

**12 kap.**

- 1 § 12 kap. 1 § nya LL
- 2 § 12 kap. 2 § nya LL
- 3 § 12 kap. 3 § nya LL
- 4 § 12 kap. 4 § nya LL
- 5 § 12 kap. 5 § nya LL

**13 kap.**

- 1 § 14 kap. 2–3 §§ nya LL
- 2 § 14 kap. 4 § nya LL
- 3 § 14 kap. 6 § nya LL
- 4 § 14 kap. 7 § nya LL
- 5 § första stycket 14 kap. 8 § nya LL
- andra stycket 1 kap. 1 § fjärde stycket nya LL
- 6 § 14 kap. 9 § nya LL

**14 kap.**

- 1 § 1 kap. 7 § nya LL
- 2 § 13 kap. 2 § nya LL
- 3 § 13 kap. 3 § nya LL
- 4 § 13 kap. 4 § nya LL
- 5 § 13 kap. 5 § nya LL

**15 kap.**

- 1 § 1 kap. 2 § nya LL
- 2 § 1 kap. 3 § nya LL
- 3 § 1 kap. 4 § tredje stycket nya LL

<b>Nuvarande LF</b>	<b>Ny reglering eller annan åtgärd</b>
1 §	1 kap. 4 § nya LF
2 §	slopas
3 §	1 kap. 7 § nya LF
4 §	1 kap. 8 § nya LF
5 §	1 kap. 9 § nya LF
6 §	slopas
7 §	2 kap. 1 § nya LF
8 §	2 kap. 3 § nya LF
9 §	2 kap. 4 § nya LF
10 §	2 kap. 5 § nya LF
11 §	2 kap. 6 § nya LF
12 §	2 kap. 7 § nya LF
13 §	3 kap. 1 § nya LF
14 §	13 kap. 1 § nya LF
15 §	slopas
16 §	13 kap. 1 § andra stycket nya LF
17 §	slopas
18 §	3 kap. 1 § nya LF
19 §	3 kap. 2 § nya LF
20 §	3 kap. 1 § nya LF
21 §	3 kap. 1 § nya LF
22 §	3 kap. 4 § fjärde stycket nya LL
23 §	3 kap. 3 § nya LF
24 §	slopas
25 §	12 kap. 1 § nya LF
26 §	3 kap. 1 § nya LF
27 §	3 kap. 4 § nya LF
28 §	5 kap. 2 § nya LF första och andra styckena
29 §	slopas
30 §	4 kap. 5 § nya LF
31 §	slopas
32 § första stycket	4 kap. 5 § första stycket nya LF och 4 kap. 11 § nya LL
andra stycket	4 kap. 6 § nya LF
33 §	slopas
34 §	4 kap. 25 § nya LL
35 §	4 kap. 7 § nya LF
36 §	4 kap. 25 § andra stycket nya LL
37 §	slopas
38 §	4 kap. 9 § nya LF

39 §	4 kap. 8 § nya LF
40 §	4 kap. 10 § nya LF
41 §	4 kap. 11 § nya LF
42 §	4 kap. 12 § nya LF
43 §	4 kap. 13 § nya LF
44 §	4 kap. 14 § nya LF
45 §	4 kap. 1 § nya LF
46 §	5 kap. 2 § tredje stycket nya LF
47 §	5 kap. 1 § nya LF
48 §	5 kap. 6 § första stycket nya LF
49 §	5 kap. 4 § nya LF
50 § första stycket	5 kap. 5 § nya LF
andra stycket	5 kap. 3 § och 6 § andra stycket nya LF
51 §	5kap. 7 § nya LF
52 §	slopas
53 §	6 kap. 4 § nya LF
54 §	6 kap. 5 § nya LF
55 §	6 kap. 7 § nya LF
56 §	6 kap. 8 § nya LF
57 §	6 kap. 18 § nya LF
58 §	6 kap. 6 § nya LF
59 §	12 kap. 1 § nya LF
60 §	slopas
61 §	slopas
62 §	6 kap. 1 § andra stycket nya LF
63 §	6 kap. 1 § första stycket första meningen nya LF
64 §	6 kap. 3 § nya LF
65 §	6 kap. 11 § nya LF
66 §	6 kap. 12 § nya LF
67 §	6 kap. 13 § nya LF
68 §	6 kap. 14 § nya LF
69 §	13 kap. 1 § nya LF
70 §	6 kap. 24 § nya LF
71 §	6 kap. 25 § nya LF
72 §	6 kap. 24 § andra stycket nya LL
73 §	6 kap. 26 § nya LF
74 §	6 kap. 10 § nya LF
75 §	6 kap. 20 § nya LF
76 §	6 kap. 21 § nya LF
77 §	6 kap. 22 § nya LF
78 §	6 kap. 23 § nya LF
79 §	slopas

80 §	7 kap. 4 och 5 §§ nya LF
81 §	7 kap. 6 § nya LF
82 §	7 kap. 7 § nya LF
83 §	slopas
84 §	4 kap. 5 § första stycket och 7 kap. 3 § nya LF
85 §	slopas
86 §	13 kap. 3 § nya LF
87 §	13 kap. 3 § nya LF
88 §	2 kap. 3 och 4 §§ ordningslagen
89 §	7 kap. 2 § nya LF
90 §	slopas
91 §	7 kap. 9 § nya LF
92 §	13 kap. 3 § nya LF
93 §	8 kap. 1–2 §§ nya LF
94 §	8 kap. 3 § nya LF
95 §	8 kap. 4 § nya LF
96 § första stycket	6 kap. 1 § första stycket andra meningen nya LF
andra stycket	slopas
tredje stycket	8 kap. 5 § nya LF
97 §	8 kap. 6 § nya LF
98 §	8 kap. 7 § nya LF
99 §	8 kap. 8 § nya LF
100 §	8 kap. 9 § nya LF
101 §	8 kap. 10 § nya LF
102 §	8 kap. 11 § nya LF
103 §	slopas
104 §	8 kap. 12 § nya LF
105 §	8 kap. 13 § nya LF
106 §	13 kap. 1 § tredje stycket nya LF
107 §	11 kap. 1 § nya LF
110 §	11 kap. 2 § nya LF
111 §	11 kap. 3 § nya LF
112 §	11 kap. 4 § nya LF
113 §	11 kap. 5 § nya LF
114 §	11 kap. 6 § nya LF
115 §	11 kap. 7 § nya LF
116 §	11 kap. 8 nya LF
127 §	slopas
128 §	12 kap. 2 § nya LF
129 §	slopas
130 §	12 kap. 2 § nya LF

131 § första–andra stycket	1 kap. 10 § nya LF
tredje stycket	1 kap. 10 och 14 §§ nya LF
132 §	slopas
133 §	1 kap. 11 § nya LF
134 §	1 kap. 13 § nya LF
135 §	14 kap. 1 § nya LF
136 §	14 kap. 2 § nya LF
137 §	14 kap. 10 § nya LL
138 §	14 kap. 3 § nya LF
139 §	slopas
140 §	14 kap. 4 § nya LF
141 §	14 kap. 5 § nya LF
142 §	14 kap. 6 § nya LF
143 §	1 kap. 2 § nya LF
144 §	1 kap. 3 § nya LF
145 §	1 kap. 5 § nya LF
146 §	slopas
147 §	slopas
148 §	13 kap. 4 § nya LF
149 §	13 kap. 5 § nya LF

## Bilaga 3

**Bilagan finns endast i den tryckta upplagan.**



## Bilaga 4

**Bilagan finns endast i den tryckta upplagan.**

## Bilaga 5

**Bilagan finns endast i den tryckta upplagan.**