



# Statsluftfarten



REGERINGSKANSLIET

Näringsdepartementet

# Förord

Den 5 juni 2008 beslutade regeringen att det inom Regeringskansliet skulle tillsättas en arbetsgrupp med uppgift att utreda den rättsliga regleringen av den militära luftfarten och annan luftfart för statsändamål. I arbetsgruppen skulle det ingå representanter för Försvarsdepartementet, Näringsdepartementet och de berörda myndigheterna. Arbetsgruppens uppgifter redovisades i en bilaga till regeringens beslut.

Samma dag – den 5 juni 2008 – förordnade statsrådet Åsa Torstensson följande personer att ingå i Regeringskansliets arbetsgrupp. Ämnesrådet Margareta Gårdmark Nylén, Näringsdepartementet, ordförande, ämnesrådet Johan Appelberg, Försvarsdepartementet, sekreterare, rättssakkunnige Fredrik Opander, Försvarsdepartementet, ämnesrådet Olof Hedberg, Näringsdepartementet, handläggaren Karin Mannerstedt Berg, Rikspolisstyrelsen, försvarsjuristen Göran Olsson, Försvarsmakten, majoren Göran Almfjord, Försvarsmakten, majoren Therese Persson, Försvarsmakten, chefsjuristen Annika Wikingsson, Kustbevakningen och juristen Jonas Gavelin, Luftfartsstyrelsen. Genom beslut den 26 augusti 2008 entledigades rättssakkunnige Fredrik Opander och förordnades rättssakkunniga Chris Stattin, Försvarsdepartementet.

Stockholm i oktober 2009

# Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>1</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>7</b>
<b>1 Författningsförslag</b> .....	<b>13</b>
1.1 Lagförslag .....	13
1.2 Förordningsförslag.....	23
<b>2 Inledning</b> .....	<b>35</b>
2.1 Luftfartslagen .....	35
2.2 Internationella konventioner, m.m. ....	35
2.2.1 Chicagokonventionen .....	35
2.2.2 Montrealkonventionen 1999 .....	36
2.2.3 Eurocontrolkonventionen.....	37
2.2.4 EG .....	37
2.2.4.1 Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) ..	38
2.2.4.2 Luftfartsskydd .....	39
2.2.4.3 Det gemensamma europeiska luftrummet .....	39
2.2.4.4 Förordningen om försäkringskrav.....	40
2.2.4.5 Andra EG-rättsakter inom området civil luftfart	41

2.3	Utredningar .....	41
2.3.1	Lufträttsutredningen .....	41
2.3.2	Ny luftfartslag – supplement .....	41
2.4	Behov av åtgärder .....	43
2.4.1	Inledning .....	43
2.4.2	Statens haverikommissions rapporter .....	44
2.4.3	Utredning inom Regeringskansliet.....	47
<b>3</b>	<b>Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål, m.m. ....</b>	<b>49</b>
3.1	Gällande rätt .....	49
3.1.1	Luftfartslagen (1957:297).....	49
3.1.1.1	Inledning .....	49
3.1.1.2	Luftfartslagen.....	50
3.1.2	Luftfartsförordningen (1986:171) .....	54
3.1.2.1	Generellt.....	54
3.1.2.2	Militär luftfart och annan luftfart för ..... statsändamål.....	54
3.1.3	Andra relevanta författningar .....	55
3.1.3.1	Tillträdesförordningen (1992:118) .....	55
3.1.3.2	Statsflygsförordningen (1999:1354).....	55
3.1.3.3	Lagen (2004:1100) om luftfartsskydd .....	56
3.1.3.4	Kungörelsen (1961:567) med ..... närmare bestämmelser om befordran..... av krigsmateriel med luftfartyg.....	56
3.1.3.5	Lagen (2006:263) om transport av farligt gods.....	57
3.1.3.6	Brottsbalken.....	57
3.1.4	Myndigheternas föreskriftsrätt.....	58
3.1.4.1	Försvarmakten .....	58
3.1.4.2	Transportstyrelsen.....	61

3.2	Lufträttsutredningen, departementspromemorian och lagrådsremissen.....	62
3.2.1	Allmänt.....	62
3.2.2	Departementspromemorians författningsförslag.....	63
3.2.3	Lagrådsremissen.....	64
3.3	Övrigt.....	64
3.3.1	Förändrad myndighetsstruktur.....	64
3.3.1.1	Luftfartsstyrelsen.....	64
3.3.1.2	Transportstyrelsen.....	65
3.4	EG-bestämmelser.....	65
<b>4</b>	<b>Utgångspunkter.....</b>	<b>69</b>
4.1	Inledning.....	69
4.2	Statsluftfartens utveckling.....	71
<b>5</b>	<b>Överväganden och förslag.....</b>	<b>75</b>
5.1	Vissa definitioner.....	75
5.1.1	Inledning.....	75
5.1.2	Definitioner i lag.....	76
5.1.2.1	Statsluftfart och annan luftfart för statsändamål.....	77
5.1.2.2	Militär luftfart.....	78
5.1.2.3	Militära luftfartssystemet.....	79
5.1.3	Definitioner i förordning.....	80
5.2	Statsluftfart.....	83
5.2.1	Inledning.....	83
5.2.2	Militär luftfart.....	84
5.2.3	Annan luftfart för statsändamål.....	92
5.2.4	Gemensamma bestämmelser m.m. ....	98

5.3	Myndigheternas ansvar och föreskriftsrätt .....	103
5.3.1	Ansvar och föreskriftsrätt .....	103
5.3.1.1	Militär luftfart .....	103
5.3.1.2	Annan luftfart för statsändamål.....	105
5.3.1.3	Särskilt om flygtrafiktjänst .....	107
5.4	Utländsk flygverksamhet .....	108
5.4.1	Inledning .....	108
5.4.2	Tillträdesfrågor .....	109
5.4.3	Utländsk flygverksamhet inom svenskt område.....	110
5.4.3.1	Inledning .....	110
5.4.3.2	Militär luftfart .....	111
5.4.3.3	Annan luftfart för statsändamål.....	115
5.4.4	Vissa skjutövningar och andra övningar.....	117
5.5	Utprovning och utprovningstillstånd.....	118
5.5.1	Inledning .....	118
5.5.2	Utprovning för militära ändamål.....	119
5.5.3	Utprovning för vissa andra ändamål.....	121
5.6	Befälhavaren och besättningen ombord .....	123
5.6.1	Inledning .....	123
5.6.1.1	Annan statsluftfart .....	123
5.6.1.2	Militär luftfart .....	124
5.6.2	Besättningen ombord och statsluftfarten .....	124
5.6.2.1	Annan luftfart för statsändamål.....	124
5.6.2.2	Militär luftfart .....	126
5.7	Transport av vissa varor.....	134
5.7.1	Inledning .....	134
5.7.1.1	Transport av krigsmateriel .....	135
5.7.1.2	Transport av farligt gods .....	136
5.7.1.3	Förslaget till ny luftfartslag.....	137
5.7.2	Arbetsgruppens överväganden.....	138

5.8	Tillsyn .....	141
5.8.1	Tillsyn i allmänhet.....	141
5.8.1.1	Militär luftfart .....	143
5.8.1.2	Annan luftfart för statsändamål.....	148
5.8.1.3	Gemensamma frågor .....	148
5.8.2	Finansiering av tillsyn.....	148
5.8.3	Sekretess vid inspektion och kontroll .....	150
5.8.3.1	Bakgrund .....	150
5.8.3.2	Arbetsgruppens förslag .....	151
5.9	Överklagande.....	152
<b>6</b>	<b>Konsekvensbeskrivning .....</b>	<b>153</b>
<b>7</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>157</b>
7.1	Förslag till ändringar i Luftfartslagen (2009:000) .....	157
<b>Bilaga 1</b>	<b>Definitioner och förklaringar.....</b>	<b>175</b>
<b>Bilaga 2</b>	<b>Utdrag ur regeringens remiss till lagrådet den 8 april 2009, Luftfartens lagar .....</b>	<b>177</b>

# Sammanfattning

Regeringen överlämnade den 8 april 2009 remissen *Luftfartens lagar* till Lagrådet. I lagrådsremissen redovisar regeringen förslag till bl.a. en ny luftfartslag. 14 kap. i detta förslag till luftfartslag innehåller bestämmelser om statsluftfart.

I *kap. 1* i denna promemoria redovisas arbetsgruppens författningsförslag. Här lämnas förslag till reglering av statsluftfarten som är avsedd att i sin helhet ersätta 14 kap. i lagrådsremissen. I kapitlet redovisas definitioner, bestämmelser för militär luftfart, bestämmelser för annan luftfart för statsändamål, bestämmelser gemensamma för statsluftfarten, övriga bestämmelser samt bestämmelser om överklagande.

Vidare föreslås en helt ny statsluftfartsförordning, dvs. regeringens närmare reglering av statsluftfarten, liksom några mindre ändringar i tillträdesförordningen (1992:118), kungörelsen (1961:567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg och offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641).

*Kap. 2* är en inledning med en översiktlig redovisning av de grundläggande internationella konventionerna m.m. på luftfartens område, Chicagokonventionen och Montrealkonventionen. Vidare redovisas Eurocontrolkonventionen och ett antal relevanta EG-rättsakter såsom EASA-förordningen, förordningen om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och förordningarna om det gemensamma luftrummet. Chicagokonventionen är tillämplig bara på civil luftfart, men konventionsparterna ska ändå ta hänsyn till flyg-



säkerheten i den nationella regleringen av statsluftfarten. Motsvarande gäller för EG:s EASA-förordning.

Vidare redovisas senare års utredningar på luftfartens område, Lufträttsutredningens betänkande *Ny luftfartslag* (SOU 1999:42) och departementspromemorian *Ny luftfartslag – supplement* (Ds 2007:36). Likaså belyses behovet av åtgärder på statsluftfartens område, bl.a. flera rapporter från Statens haverikommission.

I *kap. 3* redovisas gällande rätt med inriktning på statsluftfarten. Luftfartslagen (1957:297) går igenom kapitelvis, liksom luftfartsförordningen (1986:171). Utöver detta redovisas andra relevanta författningar, bl.a. tillträdesförordningen (1992:118), statsflygsförordningen (1999:1354) och kungörelsen (1961:567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg. Även myndigheternas – Försvarsmaktens och Transportstyrelsens – föreskrifter redovisas.

I kapitlet finns också en översikt över Lufträttsutredningens betänkande SOU 1999:42, departementspromemorian Ds 2007:36 och regeringens lagrådsremiss i april 2009. Härutöver beskrivs den förändrade myndighetsstrukturen på luftfartens område samt frågor om EG:s bestämmelser och statsluftfarten.

I *kap. 4* redovisas utgångspunkterna för översynen av regleringen av statsluftfarten. Även i framtiden bör statsluftfarten regleras i ett särskilt kapitel i luftfartslagen. Regleringen bör utformas som en ramlag, vilket innebär att beslutsbefogenheterna – på samma sätt som i dag – i stor utsträckning delegeras till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

I *kap. 5* redovisas arbetsgruppens överväganden och förslag. Kapitlet innehåller nio avsnitt som vart och ett tar upp speciella frågor i regleringen av statsluftfarten.

I avsnitt 5.1 behandlas definitioner i luftfartslagen och den föreslagna statsluftfartsförordningen. I luftfartslagen redovisas definitioner av de grundläggande begreppen statsluftfart, militär luftfart, det militära luftfartssystemet och annan luftfart för statsändamål. I statsluftfartsförordningen förs in definitioner av de delsystem som ingår i militär luftfart.

I avsnitt 5.2 behandlas statsluftfart, och redovisas de grundläggande förslagen om militär luftfart respektive annan luftfart för statsändamål. Det ska krävas tillstånd av Försvarsmakten för att få bedriva militär luftfart. Detta gäller alla verksamhetsutövare. Den tillståndsgivning som idag finns inom ramen för Försvarsmaktens Regler för militär luftfart (RML) författningsregleras på detta sätt. Försvarsmakten får meddela närmare föreskrifter om tillstånd och får ta ut avgift för tillstånd. Ett tillstånd ska kunna återkallas.

På samma sätt som i dag ska endast vissa delar av luftfartslagen gälla även för militär luftfart. Det är frågor om befälhavarens befogenheter, besättningen ombord och tjänstgöring vid sjukdom eller påverkan av bl.a. alkohol. Vidare är det reglerna om flygtrafiktjänst och flygledare, bestämmelserna om transport av visst gods, bestämmelserna om jämkning vid skada samt vissa bestämmelser om bärgning och undersökning av olyckor. Likaså ska vissa bemyndiganden att meddela föreskrifter som gäller skydd för liv m.m. och vid krig eller krigsfara gälla också inom militär luftfart. Det gäller även vissa ansvarsbestämmelser.

Försvarsmakten bemyndigas att meddela föreskrifter eller besluta i ett enskilt fall om militär luftfart.

Annan luftfart för statsändamål utförs i första hand av polisen och Kustbevakningen. För annan statsluftfart ska luftfartslagen gälla utom i de avseenden som preciseras i 14 kap. De undantagna områdena gäller tillstånd till luftfart, ansvar för skador vid luftfart, luftpanträtt, och avgifter samt vissa bestämmelser om tillsyn, överklagande och överlämnande av förvaltningsuppgift.

Transportstyrelsen bemyndigas att föreskriva, besluta i ett enskilt fall eller i ett enskilt fall besluta om undantag, liksom att meddela de särskilda föreskrifter som behövs.

Försvarsmakten och Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik. De två myndigheterna får också överlämna en förvaltningsuppgift som ansluter till myndighetens föreskrifter till en annan. Om det föreligger särskilda skäl får Försvarsmakten och Transportstyrelsen föreskriva eller i ett enskilt fall

besluta att viss luftfart ska följa reglerna för militär luftfart eller för annan statsluftfart. Under samma förutsättningar får regeringen besluta om undantag från bestämmelserna om statsluftfart och meddela de särskilda föreskrifter som behövs.

I avsnitt 5.3 behandlas myndigheternas ansvar och föreskriftsrätt. Försvarmakten får omfattande befogenheter att meddela föreskrifter för militär luftfart och Transportstyrelsen för annan luftfart för statsändamål. Myndigheterna får också besluta i ett enskilt fall. Vidare får Transportstyrelsen besluta om undantag från bestämmelserna i ett enskilt fall.

Bemyndigandet för Försvarmakten att meddela föreskrifter gäller bl.a. registrering, system- och luftvärdighet, befälhavare ombord och luftfartygs bemanning, militära flygplats- och bas-system samt trafikregler för militär luftfart. För Transportstyrelsens del gäller det bl.a. luft- och miljövärdighet, befälhavare ombord och bemanning, markorganisationen samt vissa bestämmelser för lufttrafiken.

Sverige har ett system med integrerad civil och militär flygtrafikledning. Det är Luftfartsverket som svarar för flygtrafikledningen, även den militära. I dessa avseenden föreslås inga förändringar.

I avsnitt 5.4 redogörs för utländsk flygverksamhet i Sverige. Nuvarande reglering om tillträde till svenskt område för utländsk statsluftfart bibehålls. Nya regler införs däremot för utländsk militär luftfarts övningar i Sverige. Huvudregeln är att regeringen meddelar föreskrifter eller beslutar i ett enskilt fall. Om det gäller utländsk militär luftfarts verksamhet i Sverige inom ramen för internationell test-, utbildnings- eller övningsverksamhet (ITÖ) får dock Försvarmakten meddela föreskrifter och besluta i ett enskilt fall.

Tillträdesförordningen ändras så att Försvarmakten får meddela föreskrifter eller besluta i ett enskilt fall när det gäller utländsk militär luftfarts flygverksamhet i landet. I övrigt bibehålls dagens regler som innebär att ett utländskt statsluftfartyg ska följa bestämmelserna för civil luftfart och framföras enligt anvisningar från flygtrafikledningen. I en annan ändring i

tillträdesförordningen sägs att Försvarsmakten får besluta om skjutövningar och andra övningar som genomförs inom ramen för ITÖ.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter eller besluta i ett enskilt fall när det gäller samverkan mellan annan statsluftfart och utländsk luftfart.

I avsnitt 5.5 redovisas att Försvarsmakten får meddela föreskrifter eller besluta i ett enskilt fall om luftfart som utförs i Sverige av en annan stat eller ett utländskt företag och som avser underhåll, modifiering eller utprovning för militära ändamål. Försvarsmakten ska höra Försvarets materielverk i sådana ärenden. Om verksamheten berör civil luftfart ska beslut fattas i samråd med Transportstyrelsen. Försvarsmakten får också föreskriva eller i ett enskilt fall besluta att bestämmelser för militär luftfart ska tillämpas vid den nämnda verksamheten även om ändamålet inte är uppenbart militärt. I dessa fall ska Försvarsmakten besluta i samråd med Försvarets materielverk.

I avsnitt 5.6 behandlas frågor om befälhavaren och besättningen ombord. För annan statsluftfart ska samma regler gälla som för civil luftfart. Huvuddelen av luftfartslagens bestämmelser såvitt avser befälhavaren och besättningen ombord ska gälla även för militär luftfart. Några undantag, som är knutna till den militära luftfartens speciella karaktär anges i 14 kap. luftfartslagen. I sak innebär detta att befälhavarens ansvar för övervakning av luftfartygets luftvärdighet m.m. är lika inom all luftfart. Vidare får befälhavaren på ett statsluftfartyg på samma sätt som befälhavaren inom civil luftfart rätt att använda våld mot den som utgör en omedelbar fara för flygsäkerheten eller luftfartsskyddet. Inom all statsluftfart föreligger också en skyldighet att rapportera vid en olyckshändelse. Vidare införs straffansvar för onykterhet vid tjänstgöring ombord. Detta ansvar gäller också viss markpersonal.

Nya bestämmelser införs om s.k. blandade besättningar inom militär luftfart. Huvudregeln är att ombord på ett svenskt militärt luftfartyg ska svenska bestämmelser gälla, även för utländska besättningsmedlemmar. För svenska besättnings-

medlemmar ombord på ett utländskt militär luftfartyg är huvudregeln också att svenska bestämmelser ska gälla. Detta gäller dock endast om de svenska reglerna inte står i strid med de bestämmelser som gäller på det utländska luftfartyget.

I avsnitt 5.7 redovisas frågor om transport av farligt gods och krigsmateriel. Kungörelsen med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg ändras så att vissa ärenden som huvudregel ska avgöras av Transportstyrelsen.

I avsnitt 5.8 behandlas tillsyn. Försvarsmakten ska utöva tillsyn inom militär luftfart och Transportstyrelsen inom annan statsluftfart. Tillsynen ska vara avgiftsfinansierad och en tillsynsmyndighet får besluta om och ta ut avgift för tillsyn. Tillsynen ska utövas på ett likartat sätt inom all luftfart. I princip samma bestämmelser ska därför gälla för statsluftfarten som för civil luftfart. Vidare anges att tillsynsfunktionen inom Försvarsmakten bör ges en mer självständig ställning och regleras i myndighetens instruktion. Offentlighets- och sekretessförordningen ändras så att sekretess gäller också vid Försvarsmaktens tillståndsgivning och tillsyn.

I avsnitt 5.9 behandlas frågor om överklagande. Även i denna del ansluter sig förslagen till vad som gäller inom civil luftfart. En förvaltningsmyndighets beslut om tillstånd, liksom en förvaltningsmyndighets beslut gentemot en myndighet kan överklagas till regeringen. Beslut i en tillsynsfråga rörande en enskild överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

*Kap. 6* innehåller en konsekvensbeskrivning. Promemorians förslag innebär att det nu blir en samlad reglering av statsluftfarten. Inom framförallt militär luftfart är det i allt väsentligt fråga om en ny reglering. Förslagen bedöms inte ha någon nämnvärd betydelse för kostnader och intäkter hos staten, kommunerna, landstingen, företag eller enskilda. Detta gäller även om myndigheterna får ta ut avgift för tillstånd och tillsyn.

*Kap. 7* innehåller en författningskommentar.

# 1 Författningsförslag

*Alla hänvisningar till luftfartslagen avser det förslag till ny luftfartslag som redovisas i regeringens lagrådsremiss i april 2009.*

## 1.1 Lagförslag

### Förslag till ändring i luftfartslagen (2009:000)

Härigenom föreskrivs  
*dels* att 14 kap. 1–3 §§ ska ha följande lydelse,  
*dels* att det i 14 kap. ska införas 14 nya paragrafer, 14 kap. 4–17 §§, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 14 kap. Statsluftfart

##### *Definitioner*

	1 §
För luftfart med svenska militära luftfartyg och i fråga om den militära markorganisationen gäller endast bestämmelserna i 1. 5 kap. 9 §,	<i>I denna lag betyder</i> <i>1. statsluftfart: militär luftfart och annan luftfart för statsändamål,</i> <i>2. militär luftfart: all verksamhet inom det militära</i>

2. 6 kap. 11 och 17 §§,

3. 9 kap. 6 §, samt

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

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

luftfartssystemet,

3. *militära luftfartssystemet: ett luftfartssystem för militär verksamhet som innefattar system för flygdrift, flygplatser och flygbaser samt för luftrum,*

4. *annan luftfart för statsändamål: luftfart för statsändamål som inte är militär luftfart.*

### *Militär luftfart*

#### 2 §

För annan svensk statsluftfart än som anges i 1 §, gäller bestämmelserna i denna lag utom 10 kap. 3–6 §§.

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

*För militär luftfart gäller endast bestämmelserna i*

1. *5 kap. 1–7 samt 9 och 10 §§,*

2. *6 kap. 11, 17 och 18 §§,*

3. *8 kap. 4 §,*

4. *9 kap. 6 §,*

5. *10 kap. 2 § första och tredje styckena och 7 §,*

6. *12 kap. 6 § första stycket och 7 § samt*

7. *13 kap. 2 och 3 §§ samt 4 § första stycket 9 och 10.*

*Vid tillämpning enligt första stycket av 5 kap. 4 § andra stycket luftfartslagen ska anmälan göras till den myndighet som regeringen bestämmer. Vid tillämpning enligt första*

*stycket av 5 kap. 7 § tredje stycket gäller skyldigheten att lämna upplysningar och överlämna föremål endast om det inte föreligger hinder för förfarandet enligt någon föreskrift i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).*

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

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.

### 3 §

*För att få bedriva verksamhet inom det militära luftfartssystemet krävs tillstånd. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer beslutar om tillstånd och om avgifter för tillståndsgivning samt får meddela föreskrifter i dessa avseenden.*

*Regeringen får föreskriva att en statlig myndighet ska bedriva militär luftfart.*

### 4 §

*Om den som har ett tillstånd inom det militära luftfartssystemet i väsentlig grad åsidosätter föreskrifterna för verk-*



sambeten, ska tillståndet återkallas av den myndighet som har meddelat det. Ett tillstånd ska också återkallas, om det måste antas att innehavaren inte kan upprätthålla verksamheten. Om det är tillräckligt för att upprätthålla flygsäkerheten, får ett tillstånd, i stället för att återkallas, begränsas till att gälla viss del av det militära luftfartssystemet eller att gälla under vissa förutsättningar.

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

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

## 5 §

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om utländsk militär luftfarts övningar i Sverige.*

## 6 §

*I fråga om utländsk besättning i ett svenskt militärt luftfartyg ska svenska bestämmelser gälla om inte regeringen i ett enskilt fall bestämt annat.*

*I fråga om svensk militär besättning i ett utländskt militärt luftfartyg ska svenska bestämmelser gälla om inte dessa står i strid med de bestämmelser som gäller för det utländska militära luftfartyget.*

*Annan luftfart för statsändamål*

## 7 §

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

- 1. 7 kap.,*
- 2. 9 kap. 1–5 §§,*
- 3. 10 kap. 3–6 §§,*
- 4. 11 kap. 4 §,*

5. 12 kap. 1, 4, 5 §§ och 6 §  
andra stycket samt

6. 14 kap. 2–6 §§  
(promemorians lagförslag)

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får för sådan luftfart som anges i första stycket meddela föreskrifter, i ett enskilt fall besluta eller i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i 1–6 och 8 kap. samt i övrigt meddela de särskilda föreskrifter som behövs.

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

### *Tillsyn*

8 §

Den eller de myndigheter som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att bestämmelserna i denna lag och med stöd av lagen meddelade föreskrifter följs.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter i övrigt om tillsyn.

9 §

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgift för tillsyn enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.*

10 §

*Tillsynsmyndigheten har rätt att på begäran få de upplysningar och handlingar samt omedelbart tillträde till luftfartyg, flygplatser, anläggningar, lokaler och andra objekt, som behövs för tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Denna tillträdesrätt omfattar inte bostäder.*

*Gemensamma bestämmelser för militär luftfart och annan luftfart för statsändamål*

11 §

*Om regeringen föreskriver det får en myndighet som avses i 14 kap. 2 eller 7 § överlämna en förvaltningsuppgift, som ansluter till regeringens eller myndighetens föreskrifter, till annan även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.*

## 12 §

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter i fråga om tillträde till svenskt område för utländsk militär luftfart och utländsk annan luftfart för statsändamål.*

**Övriga bestämmelser**

## 13 §

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om luftfart som utförs i Sverige av en annan stat, eller ett företag med säte i en annan stat, och som avser underhåll, modifiering eller utprovning för militära ändamål.*

## 14 §

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får om det föreligger särskilda skäl föreskriva, eller i ett enskilt fall besluta, att viss luftfart ska följa reglerna för militär luftfart eller för annan luftfart för statsändamål.*

## 15 §

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva, eller i ett enskilt fall besluta, att bestämmelser för militär luftfart ska tillämpas vid underhåll, modifiering eller utprovning av luftfartyg eller materiel för luftfartsändamål som inte är uppenbart militära.*

## 16 §

*Regeringen får, om det föreligger särskilda skäl, i ett enskilt fall medge undantag från bestämmelserna om statsluftfart och då meddela de särskilda föreskrifter som behövs.*

### *Överklagande*

## 17 §

*Förvaltningsmyndighets beslut i frågor om tillstånd enligt detta kapitel eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd härav och en förvaltningsmyndighets beslut gentemot en myndighet överklagas hos regeringen.*

*Förvaltningsmyndighets övriga beslut vid myndighetsutövning mot enskild enligt detta kapitel eller enligt föreskrifter som har meddelats med*

*stöd härav överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.*

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

## 1.2 Förordningsförslag

*Hänvisningarna till luftfartförordningen avser det förslag till ny luftfartsförordning som redovisas i Ds 2007:36.*

### Förslag till statsluftfartsförordning (2009:000)

Härigenom föreskrivs följande.

#### Inledande bestämmelse

1 § Denna förordning innehåller föreskrifter som ansluter till vad som föreskrivs i luftfartslagen (2009:000).

#### Definitioner

2 § De definitioner som anges i 14 kap. 1 § luftfartslagen (2009:0000) har samma betydelse i denna förordning.

3 § Inom militär luftfart betyder i denna förordning, och med stöd av förordningen meddelade föreskrifter,

1. flygdriftssystem: förband inklusive personal, flygmaterielsystem och övriga luftfartsprodukter,

2. flygplats- och flygbassystem: förband inklusive personal, materielsystem och övriga luftfartsprodukter, mark, anläggningar och lokaler, luftfartsrelaterade anordningar och utrustning ombord på sjögående fartyg och andra installationer,

3. luftrumssystem: det luftrum som tillgodoser behovet för luftfartygs manövrering, förband inklusive personal, materielsystem och övriga luftfartsprodukter, mark, anläggningar och lokaler.



De tre delsystemen enligt första stycket ingår i det militära luftfartssystemet. I varje delsystem ingår olika verksamhetsutövare som tillhandahåller luftfartsrelaterade tjänster för utveckling, anskaffning, nyttjande, vidmakthållande och avveckling.

### **Militär luftfart**

**4 §** Försvarsmakten får, med de begränsningar som anges i 14 kap. 2 § luftfartslagen (2009:000), meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om militär luftfart.

Försvarsmaktens föreskriftsrätt gäller inte flygtrafiktjänst i Sverige eller personal som certifieras inom detta område.

Försvarsmaktens verksamhet enligt statsflygsförordningen (1999:1354) utgör militär luftfart.

**5 §** Försvarsmakten får meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om utländsk militär luftfarts verksamhet i Sverige inom ramen för internationell militär test-, utbildnings- och övningsverksamhet.

För utländska militära luftfartygs tillträde till svenskt område finns bestämmelser i tillträdesförordningen (1992:118).

**6 §** Försvarsmakten får efter hörande av Försvarets materielverk meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om luftfart som utförs i Sverige av en annan stat, eller ett företag med säte i en annan stat, och som avser underhåll, modifiering eller utprovning för militära ändamål. Om verksamheten berör civil luftfart eller annan luftfart för statsändamål ska Försvarsmakten besluta i samråd med Transportstyrelsen.

**7 §** Inom militär luftfart ska en anmälan enligt 5 kap. 4 § andra stycket luftfartslagen (2009:000) göras till Försvarsmakten.

**8 §** Om befälhavaren på ett militärt luftfartyg har omhändertagit någon som har begått brott ombord, ska han eller hon snarast underrätta polismyndigheten eller flygtrafikledningsenhet på de orter där luftfartyget ska landa.

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

**9 §** Om befälhavaren på ett militärt luftfartyg avser att överlämna någon som har begått ett svårare brott ombord till en behörig myndighet, ska han eller hon snarast underrätta polismyndigheten eller flygtrafikledningsenheten på den ort där överlämnande ska ske.

Har ett överlämnande enligt första stycket skett till en utländsk myndighet ska befälhavaren snarast underrätta Rikspolisstyrelsen eller Försvarmakten.

Om befälhavaren avser att överlämna någon till en utländsk myndighet ska han eller hon, om det är möjligt, först samråda med Försvarmakten.

**10 §** Bestämmelsen i 5 kap. 10 § luftfartslagen (2009:000) gäller också följande personal i markorganisationen inom militär luftfart:

1. personal som utför klargöringstjänst eller annan flygunderhållstjänst,
2. flygstridsledare, och
3. flygledare när de ingår i det militär luftfartssystemet.

**11 §** Försvarmakten får efter samråd med Socialstyrelsen meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, för besättningen på ett militär luftfartyg i fråga om tjänstgöring under påverkan av alkohol eller något annat medel.

12 § Försvarsmakten bedriver luftfart inom det militära luftfartssystemet och får meddela närmare föreskrifter om tillstånd inom det militära luftfartssystemet.

Försvarsmakten prövar frågor om tillstånd enligt första stycket.

13 § Försvarsmakten får efter samråd med Transportstyrelsen meddela trafikregler för militär luftfart.

14 § Försvarsmakten får besluta om och ta ut avgift för sin tillståndsgivning och tillsyn.

15 § Försvarsmakten får av hänsyn till flygsäkerheten eller luftfartsskyddet inom militär luftfart förbjuda transport med luftfartyg av visst gods eller föreskriva villkor för en sådan transport.

#### **Annan luftfart för statsändamål**

16 § För annan luftfart för statsändamål gäller bestämmelserna i luftfartsförordningen (2009:000), utom

1. 7 kap.,
2. 9 kap.,
3. 11 kap. 3 § första stycket 4, och
4. 12 kap. 1–4 §§.

Transportstyrelsen får efter samråd med Rikspolisstyrelsen och Kustbevakningen i fråga om sådan luftfart som avses i första stycket, med de begränsningar som anges i 14 kap. 7 § luftfartslagen (2009:000), meddela föreskrifter om vad som anges i punkt 1 och 2 nedan. Transportstyrelsen får även i ett enskilt fall besluta, eller i ett enskilt fall besluta om undantag, från vad som sägs i punkt 1 och 2.

1. 3–5 kap., 8 kap. och 11 kap. 1 § luftfartslagen (2009:000) samt

2. 3 kap. 1–5 §§, 4 kap. 1, 5–8, 10, 12 och 15 §§, 5 kap. 1, 2 och 6 §§, 8 kap. 6–10 och 12 §§ och 11 kap. 3 § luftfartsförordningen (2009:000).

Transportstyrelsen får efter samråd med Rikspolisstyrelsen och Kustbevakningen meddela de övriga föreskrifter som behövs med hänsyn till flygsäkerheten. Transportstyrelsen får i ett enskilt fall besluta i sådana frågor och i ett enskilt fall besluta om undantag från sådana föreskrifter.

Om Transportstyrelsen föreskriver att den som tjänstgör på ett sådant luftfartyg som avses i första stycket ska ha ett särskilt bevis angående sin behörighet gäller vad som föreskrivs om sådana behörighetsbevis.

17 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om utländsk luftfart som samverkar med svensk annan luftfart för statsändamål.

## Tillsyn

18 § Försvarsmakten utövar tillsyn över att bestämmelserna i luftfartslagen (2009:000) och med stöd av lagen meddelade föreskrifter följs i fråga om militär luftfart.

19 § Transportstyrelsen utövar tillsyn över att bestämmelserna i luftfartslagen (2009:000) och med stöd av lagen meddelade föreskrifter följs i fråga om annan luftfart för statsändamål.

20 § Tillsynen ska utövas med de begränsningar som följer av 14 kap. 10 § luftfartslagen (2009:000).

21 § Försvarsmakten och Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om tillsyn inom respektive myndighets ansvarsområde.

### Gemensamma bestämmelser för statsluftfart

22 § Försvarsmakten och Transportstyrelsen får överlämna en förvaltningsuppgift i anslutning till föreskrifter som avses i 14 kap. 11 § luftfartslagen (2009:000) till någon annan. Förvaltningsuppgift som Försvarsmakten överlämnar får innefatta myndighetsutövning.

23 § Om ett sådant luftfartyg som avses i 14 kap. 12 § luftfartslagen (2009:000) har fått tillstånd till luftfart inom svenskt område, gäller bestämmelserna i denna förordning, eller med stöd av förordningen beslutade föreskrifter, bara om detta beslutades när tillståndet gavs.

24 § Försvarsmakten och Transportstyrelsen får med stöd av 14 kap. 14 § luftfartslagen (2009:000) föreskriva, eller i ett enskilt fall besluta, att viss luftfart ska följa reglerna för militär luftfart eller annan luftfart för statsändamål. Innan ett sådant beslut fattas ska myndigheterna samråda med varandra.

25 § Försvarsmakten får i samråd med Förvarets materielverk föreskriva, eller i ett enskilt fall besluta, att bestämmelser för militär luftfart ska tillämpas vid sådan verksamhet som avses i 14 kap. 15 § luftfartslagen (2009:000).

26 § Försvarsmakten och Transportstyrelsen får för militär luftfart respektive annan luftfart för statsändamål i de avseenden som behandlas i luftfartslagen (2009:000) meddela ytterligare föreskrifter som gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik.

## Förslag till ändring i tillträdesförordningen (1992:118)

Härigenom föreskrivs att 2, 9 och 10 §§ tillträdesförordningen (1992:118) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

I denna förordning avses med

2 §

*De definitioner som anges i 14 kap. 1 § luftfartslagen (2009:000) har samma betydelse i denna förordning.*

*Härutöver betyder i denna förordning, och med stöd av förordningen meddelade föreskrifter,*

1. svenskt territorium: Sveriges landområden, Sveriges sjöterritorium med inre vatten och territorialhavet samt luft- rummet över landområdena och sjöterritoriet,

2. statsfartyg: örlogsfartyg, forskningsfartyg samt andra fartyg och svävare som ägs eller brukas av en stat och nyttjas i icke-kommersiellt syfte,

3. örlogsfartyg: fartyg och svävare som tillhör en stats strids- krafter, har de yttre nationella kännetecken som utmärker örlogsfartyg, står under befäl av vederbörligen utnämnda officerare och är bemannade av besättningar underkastade fastställda disciplinregler,

4. forskningsfartyg: fartyg som ägs eller brukas av en stat och som utrustats för och bedriver forskning enligt internationellt vedertagna principer,

5. statsluftfartyg: *militära stridsflygplan, militära transportflygplan och andra luftfartyg som ägs eller brukas av*

5. statsluftfartyg: *luftfartyg för militär luftfart, såsom militära stridsflygplan och militära transportflygplan, samt*

*en stat och nyttjas i icke- luftfartyg för annan luftfart för kommersiellt syfte, statsändamål,*

6. militära stridsflygplan: jakt-, attack-, bomb-, spanings- och skolflygplan samt stridshelikoptrar som ägs eller brukas av en stats stridskrafter,

7. militära fordon: stridsfordon, andra motordrivna fordon, släpfordon och terrängsläp som ägs eller brukas av en stats stridskrafter,

8. stridsfordon: splitterskyddat motordrivet fordon som ägs eller brukas av en stats stridskrafter och från vilket strid kan genomföras,

9. militär avdelning: tre eller flera soldater eller ett eller flera militära fordon,

10. uppbringade fartyg: andra fartyg än örlogsfartyg som en krigförande stat har tagit i besittning från en annan stat.

#### 9 §

*Försvarsmakten får meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om utländsk militär luftfarts flygverksamhet inom svenskt territorium.*

Inom svenskt territorium skall ett utländskt statsluftfartyg följa bestämmelserna för civil luftfart och framföras enligt anvisningar från den svenska flygtrafikledningen.

*I andra fall än som avses i första stycket ska ett utländskt statsluftfartyg följa bestämmelserna för civil luftfart och framföras enligt anvisningar från den svenska flygtrafikledningen.*

Luftfartyg som är i nöd inom svenskt territorium skall ange detta med internationell signal och snarast anmäla förhållandet till det svenska flygtrafikledningsorganet.

#### 10 §

Inom svenskt territorium får ett utländskt statsfartyg eller statsluftfartyg eller en utländsk militär avdelning endast med

regeringens tillstånd bedriva skjutövningar eller andra övningar än sådana som avses i 5 § andra stycket. För övningar som i sin helhet kan genomföras inom ett fartyg eller ett luftfartyg behövs inte tillstånd.

*Försvarsmakten beslutar om tillstånd och föreskriver de särskilda villkor som ska gälla för övningar i Sverige enligt första stycket som bedrivs av ett utländskt militärt statsfartyg, ett utländskt militärt luftfartyg eller en militär avdelning inom ramen för internationell militär test-, utbildnings- och övningsverksamhet.*



## Förslag till ändring i kungörelsen (1961:567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg

Härigenom föreskrivs att 3 och 4 §§ kungörelsen (1961:567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

Har någon författningsenlig rätt att utföra vara, som är att hänföra till krigsmateriel, eller att införa sådan vara, må varan utan särskilt tillstånd befordras med luftfartyg, då rätten avser utförsel, från riket till utrikes ort och, då rätten avser införsel, från utrikes ort till riket.

Till luftbefordran i andra fall än som nämns i 2 eller 3 § behövs tillstånd av regeringen.

### *Föreslagen lydelse*

#### 3 §

Har någon författningsenlig rätt att utföra vara, som är att hänföra till krigsmateriel, eller att införa sådan vara, *eller har någon tillstånd att föra ut krigsmateriel ur landet enligt 6 § lagen (1992:1300) om krigsmateriel*, får varan utan särskilt tillstånd befordras med luftfartyg, då rätten *eller tillståndet* avser utförsel, från riket till utrikes ort och, då rätten avser införsel, från utrikes ort till riket.

#### 4 §

Till luftbefordran i andra fall än som nämns i 2 eller 3 § behövs tillstånd av *Transportstyrelsen*. *Om ärendet avser luftbefordran i större omfattning eller annars är av särskild vikt*

*får Transportstyrelsen med eget  
yttrande lämna över ärendet till  
regeringens prövning.*

## Förslag till ändring i offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641)

Härigenom föreskrivs att bilagan till offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641) ska ha följande lydelse.

Bilaga

Verksamheten består i	Särskilda begränsningar i sekretessen
-----------------------	---------------------------------------

<u>18. tillståndsgivning och tillsyn som handhas av Försvarsmakten enligt statsluftfartsförordningen (2009:000)</u>	<u>sekretessen gäller inte beslut i ärenden</u>
---	---

### Sakregister till bilagan

*Siffrorna avser punkter i bilagan*

Försvarets materielverk	91, 95
Försvarsmakten	<u>18</u>
Försvarsuppfinningar	43

## 2 Inledning

### 2.1 Luftfartslagen

Luftfartslagen (1957:297) trädde i kraft 1957. Lagen består av två avdelningar, Första avdelningen om civil luftfart och Andra avdelningen om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. Den första avdelningen innehåller 14 kapitel och den andra avdelningen ett kapitel med tre paragrafer. Luftfartslagen och andra relevanta författningar redovisas i avsnitt 3.1 Gällande rätt nedan.

### 2.2 Internationella konventioner, m.m.

Som en allmän bakgrund till en moderniserad lagstiftning om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål redovisas i det följande en kortfattad översikt över internationella konventioner m.m. på luftfartsområdet. Merparten av dessa rör endast eller i huvudsak den civila luftfarten. För en utförligare redovisning hänvisas till promemorian *Ny luftfartslag – supplement* (Ds 2007:36).

#### 2.2.1 Chicagokonventionen

Grunden för det internationella samarbetet inom luftfarten är konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*). Konventionen omfattar i dag 190 fördrags-

slutande stater. Chicagokonventionen är enligt artikel 3 a. tillämplig endast på civil luftfart. Luftfartyg som används i militär verksamhet, för tullverksamhet eller för polisiära ändamål ska enligt artikel 3 b. anses vara statsluftfart. Enligt artikel 3 c. är konventionsparterna ändå skyldiga att i den nationella regleringen av den egna statsluftfarten ta hänsyn till flygsäkerheten.

### 2.2.2 Montrealkonventionen 1999

Vid mitten av 1990-talet inleddes ett arbete inom ICAO (International Civil Aviation Organisation) för att ersätta det s.k. Warszawasystemet med en ny konvention. Resultatet är 1999 års konvention om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (*Montrealkonventionen 1999*), som formellt trädde i kraft i november 2003. Montrealkonventionen innebär såväl en konsolidering som en modernisering av den civilrättsliga internationella regleringen av lufttransporter.

Montrealkonventionen är tillämplig på varje internationell transport av personer, bagage eller gods som utförs med luftfartyg mot ersättning. Som utgångspunkt är konventionen tillämplig även när sådana transporter utförs av en stat, kommun eller annat offentligt organ mot ersättning. Konventionen är också tillämplig på transporter med luftfartyg som utförs utan ersättning när den utförande är ett lufttransportföretag. Konventionen ska även tillämpas på transporter som utförs av en stat, kommun eller annat offentligt organ och som uppfyller vissa villkor. Konventionen gäller i stora delar som lag i Sverige även när det gäller inrikes lufttransporter med eller utan ersättning.

### 2.2.3 Eurocontrolkonventionen

Den ursprungliga Eurocontrolkonventionen undertecknades 1960 och trädde i kraft 1963. Från början omfattade konventionen endast sex medlemsstater. Syftet med Eurocontrol (European Organisation for the Safety of Air Navigation) är att harmonisera och integrera bl.a. flygtrafikledningstjänst och flygtrafikledningssystem i Europa. Det yttersta målet är att utforma ett enhetligt flygtrafikledningssystem för civil och militär flygtrafik och på så sätt skapa ett gränslöst luftrum. Till Eurocontrolkonventionen hör också 1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter. En reviderad Eurocontrolkonvention har utarbetats. Den ska ersätta de två äldre konventionerna. Den nya konventionen träder i kraft när samtliga parter har ratificerat den. Så har ännu inte skett.

Genom ett ändringsprotokoll till den reviderade Eurocontrolkonventionen 2002 blev EG medlem i Eurocontrol. Även detta protokoll kräver ratifikation från samtliga medlemmar. Protokollet har inte trätt i kraft ännu.

Eurocontrol har för närvarande 38 medlemsstater. Organisationen viktigaste uppgift i detta sammanhang är att man träder in och bistår med flygtrafikledningsuppgifter när det uppkommer brist på luftrum i Europa. Inom Eurocontrol finns ett civil-militärt samarbete.

### 2.2.4 EG

Transportområdet har under senare år varit ett av de områden där tillkomsten av ny EG-lagstiftning har varit mest omfattande. I det följande redovisas vissa EG-rättsakter.

#### 2.2.4.1 Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA)

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (EGT L 240, 7.9.2002, s. 1, Celex 32002R1592) (*EASA-förordningen*), infördes gemensamma regler för den civila luftfarten. Genom förordningen inrättades Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA). Det främsta målet med förordningen är att införa och upprätthålla en hög, enhetlig nivå när det gäller luftfartssäkerhet i Europa.

En ny EASA-förordning har antagits. Det är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1, Celex 32008R0216). De komplicerade ikraftträdandebestämmelserna medför att den ursprungliga EASA-förordningen kommer att vara gällande ännu en tid.

Statsluftfarten faller utanför EASA-förordningens tillämpningsområde. Förordningen ska inte tillämpas på produkter, anordningar, personal och organisationer som används för militär eller polisiär verksamhet, tullverksamhet eller liknande tjänster. I ett förslag till ändring av EASA-förordningen utökas beskrivningen till att omfatta militär verksamhet, tullverksamhet, polisiär verksamhet, sök- och räddningsverksamhet, brandbekämpning, kustbevakning och liknande verksamheter eller tjänster. Medlemsstaterna ska dock enligt förordningen säkerställa att det i sådana tjänster så långt det är praktiskt möjligt tas vederbörlig hänsyn till förordningens syften.

#### 2.2.4.2 Luftfartsskydd

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten (EGT L 355, 30.12.2002, s. 1, Celex 32002R2320), tillkom mot bakgrund av händelserna i USA den 11 september 2001. Huvudsyftet är att införa och genomföra lämpliga gemenskapsåtgärder för att förhindra olagliga handlingar mot den civila luftfarten. Förordningen har nyligen ersatts av Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och upphävande av förordning nr 2320/2002.

Förordningarna om luftfartsskydd är tillämpliga bara på flygplatser med civil luftfart belägna på en medlemsstats territorium och på operatörer som tillhandahåller varor eller tjänster från sådana flygplatser. Som civil luftfart anses enligt förordningen all luftfart utförd av civila luftfartyg med undantag för luftfart utförd av statsluftfartyg enligt artikel 3 i Chicagokonventionen. Undantaget är också flygplatser som används uteslutande för militära ändamål. Regelverket om luftfartsskydd är således inte tillämpligt på statsluftfarten.

#### 2.2.4.3 Det gemensamma europeiska luftrummet

Det gemensamma europeiska luftrummet har tillskapats genom ett antal förordningar där särskilt följande kan nämnas.

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 1, Celex 32004R0549),

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet



("förordning om tillhandahållande av tjänster") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10, Celex 32004R0550),

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 20, Celex 32004R0551), och

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 26, Celex 32004R0552).

Tillsammans syftar förordningarna till att öka effektiviteten och säkerheten i gemenskapens flygtrafiksystem. Detta sker bl.a. genom en mer rationell indelning av luftrummet, s.k. funktionella luftrumsblock. Vidare ska medlemsstaterna förbättra samarbetet mellan civila och militära myndigheter för att nå en mer flexibel användning av luftrummet. Efter ikraftträdandet den 20 april 2004 pågår arbetet med att genomföra förordningarnas målsättningar.

#### 2.2.4.4 Förordningen om försäkringskrav

Ett minimiförsäkringsskydd ska enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer tillhandahållas när ett lufttrafikföretag eller en luftfartygsoperatör är skadeståndsansvarig avseende passagerare, bagage, gods och tredje man i enlighet med bestämmelserna i internationella konventioner, EG-rätten eller nationell lagstiftning. I förordningens inledning anges att det inte är nödvändigt att kräva att statliga luftfartyg är försäkrade. Av artikel 2. 2. a i förordningen framgår också att den inte tillämpas på statliga luftfartyg enligt artikel 3 b. i Chicagokonventionen.

#### 2.2.4.5 Andra EG-rättsakter inom området civil luftfart

I Lufträttsutredningens slutbetänkande (SOU 1999:42) avsnitt 2.3.2 ges i kronologisk ordning en kortfattad beskrivning av EG-rättsakter inom området civil luftfart. I promemorian *Ny luftfartslag – supplement* har förteckningen uppdaterats. Ytterligare uppdateringar kan förväntas i den kommande propositionen med förslag till ny luftfartslag.

### 2.3 Utredningar

#### 2.3.1 Lufträttsutredningen

År 1996 tillsatte regeringen en särskild utredare för att se över gällande författningar på den civila luftfartens område och utarbeta förslag till den författningsreglering som behövs. I mars 1999 redovisade den särskilda utredaren – Lufträttsutredningen – sitt slutbetänkande *Ny luftfartslag* (SOU 1999:42). Betänkandet remissbehandlades. Remissinstanserna var överlag positiva till utredningen och dess förslag, även om det förekom kritik i vissa frågor.

Försvarsmakten var kritisk till betänkandet i sitt remissvar. Utredningsuppdraget omfattade endast den civila luftfarten. Trots det hade utredningen enligt Försvarsmakten gjort ett antal ställningstaganden till det militära luftfartssystemet utan att man hade utrett och analyserat de för militär luftfart specifika frågorna.

#### 2.3.2 Ny luftfartslag – supplement

Huvudintrycket av Lufträttsutredningens slutbetänkande var – trots Försvarsmaktens kritik – mycket positivt och det används i dag som en kunskapskälla för den som söker information om regelverket kring den civila luftfarten.

Sedan betänkandet lämnats har flera saker hänt på luftfartens område. Betänkandet har därför inte kunnat läggas till grund för lagstiftningsåtgärder. Det har i stället varit nödvändigt att uppdatera betänkandet på några områden. En sådan uppdatering är *Ny luftfartslag – supplement* (Ds 2007:36) som utarbetades inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet) hösten 2007. Departementspromemorian är ett supplement till Lufträttsutredningens betänkande. I promemorian lämnas förslag till en moderniserad luftfartslag. Förslaget till ny reglering avser dock inte militär luftfart eller annan luftfart för statsändamål. I stället konstateras i promemorian att det regelverket ska ses över. I promemorian har därför de gällande bestämmelserna om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål förts över i stort sett oförändrade.

Promemorian har remissbehandlats. Remissinstanserna var i allmänhet positiva till förslagen eller lämnade dem utan erinran. Samtidigt lämnade flera remissinstanser synpunkter på enskilda delar i förslaget. Av särskilt intresse när det gäller militär luftfart och annan luftfart för statsändamål är de synpunkter som lämnats av myndigheter som bedriver detta slags luftfart, dvs. Försvarmakten, Rikspolisstyrelsen och Kustbevakningen.

Försvarmakten är i allt väsentligt positiv till förslagen till ny lufträttslig reglering. Samtidigt erinrar Försvarmakten om att myndigheten i remissvaret över Lufträttsutredningens betänkande 1999 förordat att den militära luftfarten behövde ses över särskilt för att därefter regleras. Detta önskemål kvarstår enligt myndigheten.

Rikspolisstyrelsen är i stort positiv till de föreslagna förändringarna i promemorian. När det gäller luftfart för statsändamål anser myndigheten att regleringen av statsluftfarten, dvs. sådan flygning som exempelvis polisen och Kustbevakningen utför i sin verksamhet, bör ses över.

Kustbevakningen är positiv till att ett förslag till ny luftfartslag har utarbetats. Myndigheten pekar dock på att den föreslagna lagen, liksom den nuvarande, innefattar ett antal otydligheter samt gränsdragnings- och tillämpningssvårigheter i fråga

om sådan statsluftfart som Kustbevakningen bedriver. Myndigheten understryker därför vikten av att statsluftfartens särskilda förutsättningar blir föremål för fortsatta överväganden och i vissa fall särskild författningsreglering.

Luftfartsstyrelsen (numera Transportstyrelsen) välkomnar förslaget till ny luftfartslag. Styrelsen framhåller att det länge funnits ett stort behov av en grundlig genomlysning och modernisering av den nu gällande lagstiftningen. I fråga om statsluftfarten efterfrågar myndigheten ett förtydligande när det gäller bemyndigande att meddela föreskrifter för den militära markorganisationen som utövar flygtrafiktjänst. Luftfartsstyrelsen önskar också ett förtydligande av vad som omfattas av lagens tillämpningsområde samt förtydliganden i vissa avseenden när det gäller obemannade luftfartyg.

## **2.4 Behov av åtgärder**

### **2.4.1 Inledning**

Som redovisats i föregående avsnitt var Försvarmakten kritisk i sitt remissyttrande över Lufträttsutredningens betänkande. Även i andra sammanhang har myndigheten påtalat att regelverket kring den militära luftfarten borde ses över och moderniseras. Regelverket har inte anpassats till dagens situation där Sverige deltar i militär samverkan med andra stater, och främmande staters militära luftfartyg flyger i svenskt luftrum. Det är inte heller anpassat till en situation där svensk industri producerar militära flygplan för andra staters behov. Reglerna säger t.ex. inget om vad som gäller när ett svenskt företag provflyger ett militärt luftfartyg innan leverans har skett till Försvarmakten.

Vid sidan om detta visar erfarenheter från senare år att det finns ett behov av att klarlägga om ett luftfartyg ska behandlas som ett statsluftfartyg eller som ett vanligt civilt luftfartyg. Det är också angeläget att klarlägga gränsdragningen mellan militär luftfart och annan luftfart för statsändamål.

Kustbevakningen har i sitt remissyttrande över *Ny luftfartslag – supplement* påpekat att det har blivit allt tydligare att gränsdragningen mellan civil luftfart och annan luftfart för statsändamål kan leda till tillämpningsproblem när det gäller bl.a. tillståndsplikt, avgränsningen av (dåvarande) Luftfartsstyrelsens flygsäkerhetsmässiga tillsyn samt frågor om tillämpligt regelverk för drift, trafik, medförande av farligt gods och certifiering av luftfartygs luftvärdighet och miljövårdighet.

Med annan luftfart för statsändamål avses i allmänhet sådan luftfart som en stat utför utan något syfte att intjäna pengar. Den kan ofta ses som en utlöpare av statens makt att agera på olika sätt. Det är fråga om luftfart med luftfartyg som utan att vara militära används för t.ex. tull- eller polisverksamhet eller av Kustbevakningen. Det gäller t.ex. flygningar som polisen utför vid bevakningsuppdrag eller som Kustbevakningen utför vid sjöövervakning och räddningstjänst till sjöss. Utöver detta finns det också gränsdragningsproblem när det gäller flygningar med statsflyget, dvs. de s.k. regeringsplanen.

#### **2.4.2 Statens haverikommissions rapporter**

Statens haverikommission (SHK) redovisade i sin rapport RM 2007:04 i oktober 2007 resultatet av undersökningen av ett tillbud vid automatkanonskjutning mot luftmål över Bottenviken den 11 oktober 2006. Vid skjutning mot ett bogserat luftmål besköt en tjeckisk JAS 39 Gripen ett reservmål, som befann sig knappt tio meter bakom måldragaren, i stället för det rätta skjutmålet som fanns ungefär 600 meter bakom måldragaren.

I sin rapport anser SHK att den genomförda verksamheten till största delen faller utanför områdena civil eller svensk militär luftfart, men att regeringen i sitt beslut att medge övningen med formuleringen ”närmare bestämmande” anger Försvarsmakten som ansvarig för verksamheten. Detta ansvar torde enligt SHK innebära att Försvarsmakten får besluta om detaljerna inom

ramen för aktuell lagstiftning m.m. samt ha ansvar för att verksamheten genomförs på ett för alla parter professionellt och säkert sätt. Inom Försvarsmakten tycks regeringens beslut inte ha lett till några åtgärder för att i ett sammanhang analysera gällande lagar, förordningar och säkerhetskrav.

SHK konstaterar att den beskrivna tjeckiska verksamheten inte faller inom ramen för någon av de svenska inblandade aktörernas – Försvarsmakten och Försvarets materielverk – verksamhetstillstånd eftersom verksamhetstillstånd enligt Försvarsmaktens Regler för militär luftfart (RML) endast behandlar svensk militär luftfart. Rent allmänt torde dock Försvarsmakten och Försvarets materielverk, enligt SHK, besitta den kompetens som behövs för att kunna ta ansvar för och reglera ramarna för utländsk militär luftfart inom svenskt territorium.

SHK konstaterar vidare att det i tillträdesförordningen (1992:118) anges att ett utländskt statsluftfartyg ska följa bestämmelserna för civil luftfart och framföras enligt anvisningar från den svenska flygtrafikledningen. SHK anser att denna bestämmelse endast är tillämplig vid förflyttningsflygning. Militär övning med uppträdande enligt svenska militära eller andra bestämmelser torde inte kunna grundas på tillträdesförordningen. Enligt SHK:s uppfattning behöver lagstiftningen ses över för att motsvara de behov som har uppkommit genom ökad internationell samverkan och övningsverksamhet. I en av sina rekommendationer i rapporten uppmanar SHK Försvarsmakten att verka för att regelverk och ansvarsförhållanden avseende utländsk statsluftfart på svenskt territorium klargörs.

SHK har även i andra rapporter på senare år pekat på förhållanden inom Försvarsmaktens verksamhet som har relevans när det gäller regleringen av statsluftfarten. Framförallt gäller det följande rapporter.

I rapport RM 2007:01 redovisar SHK ett tillbud med ett militärt transportflygplan vid Bromma flygplats i december 2003. Vid en transport av civila passagerare från Kramfors till Bromma stannade flygplanets ena motor på grund av bränslebrist ca

tio minuter före landning. Vid landningen var bränslesituationen sådan att den andra motorn hade bränsle för endast någon minuts ytterligare flygning.

SHK:s samlade bedömning i rapporten är att det fanns så allvarliga brister i tillsyn, organisation, ledning, dokumentation, kompetenskrav, flygoperationella hjälpmedel och besättningens agerande att verksamheten hade mycket låg säkerhetsnivå. I rapportens rekommendationer anger SHK bl.a. att Försvarsmakten bör verka för att tillsynen över den militära luftfarten får en sådan organisatorisk placering och sådana resurser att en oberoende effektiv tillsyn kan utövas.

I rapport RM 2008:03 redovisar SHK en olycka som inträffade i november 2005 i havet söder om Lindö i Blekinge. En helikopter 10 deltog i en samövning med en räddningsbåt från Blekinge flygflottilj. Under en vinschövning kolliderade helikoptern med havsytan. Vid nedslaget i havsytan lossnade stjärtbommen från helikopterskrovet. En av de ombordvarande på helikoptern skadades lindrigt.

SHK bedömer att de grundläggande orsakerna till olyckan var brister i organisation, kompetens, kvalitetsstyrning och resurser inom Försvarsmakten avseende genomförande, ledning och tillsyn av militär luftfart och att detta lett till att bl.a. fastställda flygoperationella procedurer saknades. I en av rekommendationerna i rapporten anges att Försvarsmakten bör säkerställa myndighetens förmåga till ledning och uppföljning av helikopterverksamheten, dess flygsäkerhetsarbete och att uppgifter och resurser är i balans.

I rapport RM 2008:04 redovisas olyckan vid Ryd i Småland i september 2007 där två helikopter 9 kolliderade och alla fyra besättningsmän omkom.

SHK anser att den grundläggande orsaken till olyckan var brister i ledning, styrning och tillsyn av militär luftfart till följd av brister dels i Försvarsmaktens förmåga att hantera förändringar och utöva ledarskap, dels i militära flyginspektionens tillsyn. I sitt utredningsarbete hade SHK anlitat ett konsultföretag för att utreda säkerhetskulturen inom Försvars-

maktens helikopterverksamhet. I sin första rekommendation säger SHK att Försvarsmakten bör avsätta nödvändig tid och resurser för att i linje med konsultrapportens åtgärdsförslag göra en grundlig översyn av helikopterverksamheten. Ett annat förslag i konsultrapporten är att det skapas en oberoende tillsynsfunktion och kravbild.

SHK har också redovisat rapporter inom andra områden, vilka har relevans för arbetsgruppens arbete.

I rapport RL 2008:07 redovisar SHK en olycka med polis-helikopter vid Sisjön, Västra Götalands län, den 24 april 2007 under polisoperativ flygning. Helikoptern användes vid en samordningsövning som gällde bl.a. förflyttning av piketgrupper. Som avslutning ingick "taktisk helikopterflygning" med olika typer av branta manövrar. I slutet av ett moment med en brant dykning slog en helikopter med hög fart i marken, välte och tumlade sedan runt flera varv. Undersökningen visade att flygningen utfördes med avsteg från gällande bestämmelser samt nära och delvis utanför helikoptertypens tillåtna operativ gränser. Olyckan orsakades enligt SHK dels av brister i ledningen av polisflyget, dels av Luftfartsstyrelsens otydliga tillståndsgivning och bristfälliga tillsyn som lämnat utrymme för en osäker verksamhetsutövning. I en av sina rekommendationer framhöll SHK att Luftfartsstyrelsen bör se över sina interna rutiner för tillståndsgivning och tillsyn av yrkesmässig luftfart.

### **2.4.3 Utredning inom Regeringskansliet**

Mot den bakgrund som redovisats i detta kapitel beslutade regeringen den 5 juni 2008 att det inom Regeringskansliet skulle tillsättas en arbetsgrupp med uppgift att utreda den rättsliga regleringen av den militära luftfarten och annan luftfart för statsändamål. I arbetsgruppen skulle det ingå representanter för Försvarsdepartementet, Näringsdepartementet och de berörda myndigheterna.



I en särskild promemoria som bilagts regeringsbeslutet redovisades att det finns bestämmelser om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål i framförallt luftfartslagen och luftfartsförordningen (1986:171), samt att vissa bestämmelser finns i bl.a. tillträdesförordningen. Vid sidan om detta har Försvarmakten meddelat tillämpningsföreskrifter. I promemorian konstateras också att författningsregleringen i många avseenden är föråldrad. Vidare anges att annan luftfart för statsändamål och som inte är militär i tillämpliga delar berörs av Luftfartsstyrelsens föreskrifter. Dessa är inte alltid anpassade till denna form av statsluftfart.

Efter detta har regeringen den 9 oktober 2008 beslutat att en särskild utredare ska utreda vissa frågor om Försvarmaktens helikopterresurser (Fö 2008:07). Utredaren ska också belysa flygsäkerhetsrelaterade frågor och föreslå förbättringsåtgärder. Utredaren ska lämna en slutrapport senast den 1 mars 2010.

## 3 Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål, m.m.

### 3.1 Gällande rätt

Luftfarten har under senare år varit föremål för mycket omfattande EG-rättslig reglering, se avsnitt 2.2. På vissa områden är EG-rätten heltäckande inom tillämpningsområdet bl.a. när det gäller krav i fråga om att tillhandahålla flygtrafik-tjänster, inom luftvärdighetsområdena, när det gäller företag – i vid mening – som mot ersättning eller hyra utför lufttransporter av passagerare, post eller gods och kommersiella flygtransporter med flygplan. Som generell utgångspunkt undantas militär luftfart och annan luftfart för statsändamål från EG-rättens tillämpningsområde. Detta regleras i stället på nationell nivå. Av EG-rätten följer dock att medlemsstaterna ska säkerställa att det även för statsluftfarten så långt det är praktiskt möjligt tas vederbörlig hänsyn till EASA-förordningens syften som t.ex. att garantera en hög och enhetlig säkerhetsnivå genom gemensamma säkerhetsbestämmelser.

#### 3.1.1 Luftfartslagen (1957:297)

##### 3.1.1.1 Inledning

I detta avsnitt redovisas översiktligt innehållet i luftfartslagen. Lagens första avdelning (1–14 kap.) behandlar den civila luft-

farten. Den andra avdelningen (15 kap.) behandlar militär luftfart och annan luftfart för statsändamål.

För att underlätta förståelsen av luftfartslagens bestämmelser har redovisningen kompletterats med korta kommentarer om hur luftfartslagens regler förhåller sig till militär luftfart och annan statsluftfart.

### 3.1.1.2 Luftfartslagen

I 1 *kap.* meddelas vissa grundläggande bestämmelser i fråga om rätten att utöva luftfart inom svenskt område. Sådan luftfart får i princip endast äga rum med svenska luftfartyg eller med luftfartyg från främmande stater med vilka Sverige har träffat överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område. Regeringen eller Transportstyrelsen har möjlighet att bl.a. av militära skäl inskränka eller förbjuda luftfart inom en viss del av landet eller, tillfälligtvis under utomordentliga förhållanden, i hela landet.

I 2 *kap.* finns bestämmelser om registrering, nationalitet och märkning. Registrering sker i luftfartygsregistret som förs av Transportstyrelsen. Den är som utgångspunkt en förutsättning för att luftfartyg ska få användas vid luftfart. Ett luftfartyg som har förts in i registret har svensk nationalitet. Luftfartyget ska vidare märkas med sin nationalitets- och registreringsbeteckning. Om det är registrerat i främmande stat ska det vid luftfart inom svenskt område vara märkt i enlighet med föreskrifterna i hemlandet. Militära luftfartyg registreras i ett särskilt luftfartsregister. Luftfartyg för annan statsluftfart registreras däremot i Transportstyrelsens register.

I 3 *kap.* finns bestämmelser om luftvärdighet och miljövärdighet. Huvudregeln är att ett luftfartyg ska vara luftvärdigt och miljövärdigt när det används till luftfart. Ansvaret för detta ligger på ägaren eller, om någon brukar luftfartyget i ägarens ställe, brukaren. Luftvärdigheten och miljövärdigheten står under tillsyn av Transportstyrelsen. Styrelsen utfärdar efter

besiktning luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis. Transportstyrelsen utfärdar sådana nationella bevis även för statsluftfartyg som används i annan statsluftfart än den som är militär. Sedan EASA-förordningen trätt i kraft har kapitlets tillämpning inskränkts till att avse endast luftfartyg som inte omfattas av EASA-förordningen.

I 4 och 5 kap. finns bestämmelser om luftfartygs bemanning och om befälhavare samt tjänsten ombord. Här finns dessutom bl.a. allmänna bestämmelser om luftfartscertifikat. Certifikat utfärdas av Transportstyrelsen.

Luftfartyg ska när det används vid luftfart ha en befälhavare. Denne ska övervaka att luftfartyget är luftvärdigt och bemannat m.m. på föreskrivet sätt. Befälhavaren har den högsta myndigheten ombord. Om någon genom sitt uppträdande utgör en omedelbar fara för luftfartygets säkerhet eller för säkerheten ombord, får befälhavaren vidta de åtgärder mot denne som behövs för att avvärja faran. Om det inträffar en olyckshändelse som medför att någon avlider eller får allvarlig kroppsskada eller att betydande skada uppstår för luftfartyget eller på egendom ska befälhavaren rapportera detta. Befälhavaren ska också rapportera, när det har funnits någon allvarlig fara för att en sådan olycka skulle inträffa eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen. Den som på grund av sjukdom, uttrötning, påverkan av alkoholhaltiga drycker eller andra medel eller av andra sådana skäl inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt får inte tjänstgöra ombord. Dessa regler gäller även för annan statsluftfart.

I 6 kap. finns bestämmelser om flygplatser och om markorganisationen i övrigt. Flygplatser och andra anläggningar ska uppfylla säkerhetens krav. För inrättande och drift av flygplats för allmänt bruk (allmän flygplats) krävs tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. En allmän flygplats ska godkännas innan den tas i bruk. Regeringen får föreskriva att detsamma ska gälla i fråga om andra anläggningar för luftfarten. I kapitlet regleras även avgiftsfrågor.

I 7 *kap.* finns regler om tillstånd till luftfartsverksamhet. Luftfart i förvärvssyfte får inte utövas i Sverige utan tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen får dock föreskriva att annan luftfart i förvärvssyfte än luftfart i regelbunden trafik (linjefart) får utövas utan tillstånd, om det är lämpligt med hänsyn till luftfartens art eller omfattning.

I 8 *kap.* finns vissa bestämmelser om lufttrafiken. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om vad som ska gälla vid flygtrafik för att olyckor och olägenheter ska undvikas. Föreskrifter får också meddelas om flygvägar som luftfartyg ska följa inom svenskt område. Bestämmelser finns vidare om landningsskyldighet och om förbud mot befordran av krigsmateriel eller annat gods samt om fartygshandlingar.

I 9 *kap.* finns bestämmelser om befordran med luftfartyg av passagerare och gods.

I 10 *kap.* regleras ansvaret för skador genom luftfart och försäkringsskyldighet.

I 11 *kap.* finns bestämmelser om flygräddningstjänst, bärgning och undersökning av luftfartsolyckor. Bestämmelser om flygräddningstjänsten finns också i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor. I lagen (1990:712) om undersökning av olyckor finns bestämmelser om undersökning från säkerhets-synpunkt av luftfartsolyckor och andra händelser som berör luftfarten.

I 12 *kap.* finns bestämmelser om rätt för Transportstyrelsen att förbjuda flygning med luftfartyg som inte är luftvärdiga eller då lagens villkor inte är uppfyllda eller föreskrivna avgifter inte har erlagts.

I 13 *kap.* finns ansvarsbestämmelser och i 14 *kap.* vissa bestämmelser om lagens tillämpning, bl. a. om överklagande av Transportstyrelsens beslut och om allmänt bemyndigande om delegering av förvaltningsuppgift som innefattar myndighets-utövning.

I 15 kap. slutligen finns vissa bestämmelser om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål, se nästa avsnitt.

#### *Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål*

Den militära luftfarten och annan statsluftfart regleras i kapitel 15 i luftfartslagen. Kapitlet omfattar endast tre paragrafer.

I 1 § anges vilka bestämmelser i luftfartslagens första avdelning som ska gälla för den svenska militära luftfarten och den militära markorganisationen. Det gäller bl.a. befälhavarens skyldighet att rapportera vid olyckshändelse, flygtrafiktjänst och flygledare samt vissa bestämmelser om bärgning. Vidare stadgas att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer i övrigt meddelar föreskrifter för den militära luftfarten och markorganisationen i de ämnen som redovisas i första avdelningen och som inte gäller förhållandet mellan enskilda eller annars måste meddelas i lag.

Enligt 2 § ska den civila luftfartens bestämmelser gälla också för annan statsluftfart med i paragrafen redovisade undantag. Vidare stadgas att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva ytterligare undantag från bestämmelserna i 1–8 kap. luftfartslagen samt i övrigt meddela de särskilda föreskrifter som behövs.

I 3 § anges att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om tillträde till svenskt område för utländska militära luftfartyg och andra utländska statsluftfartyg.

### 3.1.2 Luftfartsförordningen (1986:171)

#### 3.1.2.1 Generellt

I luftfartsförordningen har regeringen meddelat närmare bestämmelser om luftfarten. Förordningen omfattar nästan 150 paragrafer.

Även i detta avsnitt redovisas – för att underlätta förståelsen – några korta kommentarer om hur luftfartsförordningens förhåller sig till militär luftfart och annan statsluftfart.

#### 3.1.2.2 Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

I luftfartsförordningen finns ett par bestämmelser av särskild betydelse för militär luftfart och annan luftfart för statsändamål.

I 143 § stadgas att om inget annat sägs i förordningen gäller förordningen inte i fråga om luftfart med svenska militära luftfartyg, militära flygplatser, annan militär markorganisation, militär utbildning eller annan verksamhet vid Försvarmakten.

I 144 § anges att Transportstyrelsen kan meddela särskilda föreskrifter i vissa avseenden i fråga om annan statsluftfart än militär.

I 145 § stadgas att om ett utländskt militärt luftfartyg eller annat utländskt statsluftfartyg har fått tillstånd till luftfart inom svenskt område så gäller bestämmelserna i luftfartsförordningen bara om detta beslutades när tillståndet gavs.

Vid sidan om dessa bestämmelser finns ytterligare några bestämmelser som har eller kan ha bäring på militär luftfart och annan statsluftfart.

Enligt 89 § gäller för annan luftfartsverksamhet av särskild art att även om förvärvssyfte inte föreligger så krävs Transportstyrelsens tillstånd till bl.a. deltagande i räddningstjänst, i övning för befolkningsskydd och räddningstjänst samt för trafikövervakning. Tillståndskravet gäller dock inte för de nämnda verksamheterna om luftfarten inte är av större omfattning eller i

övrigt äger rum under särskilda omständigheter. Kustbevakningsflygets verksamhet, som bl.a. omfattar räddningstjänst och trafikövervakning, har ansetts äga rum under sådana särskilda omständigheter att föreskrifter för verksamheten beslutats enbart med stöd av 144 §.

I 131 § stadgas bl.a. att luftfartyg som inte har någon förare får sändas upp och framföras bara med Transportstyrelsens tillstånd och på de villkor styrelsen bestämmer. Transportstyrelsen ska samråda med Försvarmakten.

I 134 § behandlas frågor om luftfartyg som byggs i Sverige för militärt bruk eller med det huvudsakliga syftet att erfarenheter ska vinnas av tillverkning av militära luftfartyg.

### **3.1.3 Andra relevanta författningar**

#### **3.1.3.1 Tillträdesförordningen (1992:118)**

I tillträdesförordningen finns bestämmelser om tillträdet till svenskt territorium. Vissa bestämmelser i förordningen börjar tillämpas först när regeringen förordnar om det vid krig mellan utländska stater.

I 2 § redovisas definitioner av bl.a. statsluftfartyg och militära stridsflygplan. I 9 § stadgas att inom svenskt territorium ska ett utländskt statsluftfartyg följa bestämmelserna för civil luftfart och framföras enligt anvisningar från den svenska flygtrafikledningen. I 10 § finns bestämmelser om att utländska statsluftfartyg eller utländsk militär avdelning måste ha regeringens tillstånd för att få bedriva bl.a. skjutövningar.

#### **3.1.3.2 Statsflygsförordningen (1999:1354)**

Statsflygsförordningen gäller användningen av de flygplan som staten anskaffat för statschefens och den högsta civila och militära ledningens resor. Förordningen ska också tillämpas på



de flygplan som används tillfälligt för detta ändamål och som staten innehar eller hyr. Enligt 4 § ska Försvarsmakten svara för driften av statsflygets flygplan och samordna beställningar av flygningar. I 11 § stadgas att beställaren av en flygning ska ersätta Försvarsmakten för bl.a. flygtransportkostnader och upphandling. I regleringsbrevet för Försvarsmakten har regeringen bestämt flygtimpriset för flygning med statsflygets flygplan Gulfstream IV.

### **3.1.3.3 Lagen (2004:1100) om luftfartsskydd**

Efter terroristhandlingarna i USA den 11 september 2001 utarbetades inom EU gemensamma EG-regler om luftfartsskydd, se 2 kap. ovan. Den EG-regleringen kompletteras i Sverige av lagen om luftfartsskydd. Den som driver en flygplats har ansvaret, inklusive det ekonomiska ansvaret, för att det finns tillräckligt med personal, lokaler och utrustning för luftfartsskyddet på den egna flygplatsen, såvida inte annat följer av särskilt meddelade bestämmelser om luftfartsskydd. Se också avsnitt 2.2.4 om EG-rättens tillämpning på detta område.

### **3.1.3.4 Kungörelsen (1961:567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg**

Av 8 kap. 4 § första stycket luftfartslagen framgår att krigsmateriel inte får transporteras med luftfartyg utan tillstånd av regeringen eller den myndighet regeringen utser. I 103 § andra stycket luftfartsförordningen föreskrivs att det finns särskilda föreskrifter om vad som förstås med krigsmateriel. Vad som enligt luftfartslagen är krigsmateriel framgår av kungörelsen med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg. I bilagan till kungörelsen finns en förteckning med en uppräkningslista av vad som avses med krigsmateriel. Transportstyrelsen fattar beslut om medgivande till luftbefordran mellan

orter i Sverige förutom de fall som är uttryckligen undantagna i kungörelsen. Regeringen fattar beslut om medgivande i övriga fall.

### 3.1.3.5 Lagen (2006:263) om transport av farligt gods

Nationella bestämmelser om transport av farligt gods finns i lagen om transport av farligt gods och förordningen (2006:311) om transport av farligt gods. Dessa författningar omfattar samtliga transportslag. Lagen om transport av farligt gods har karaktären av ramlag och innehåller främst vissa grundläggande definitioner, allmänna säkerhetsbestämmelser, bestämmelser om tillsyn och ansvar samt bemyndiganden om föreskrifts- och tillsynsverksamhet. I 8 § anges att transporter med Försvarsmaktens luftfartyg inte ska omfattas av lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Förordningen om transport av farligt gods kompletterar lagen med bl.a. vissa materiella bestämmelser och bemyndiganden att meddela föreskrifter. Transportstyrelsen har fått ett sådant bemyndigande när det gäller lufttransporter.

### 3.1.3.6 Brottsbalken

I 2 kap. brottsbalken (BrB) finns bl.a. bestämmelser om svensk domsrätt och tillämpligheten av svensk lag när brott har begåtts utom riket. Enligt 2 kap. 3 § första stycket 1 BrB döms vid svensk domstol bl.a. om brott förövats på svenskt luftfartyg. Av 2 kap. 7 b § BrB följer att om en utlänning har begått brott i utövningen av tjänst eller uppdrag som innefattat allmän ställning hos annan stat eller mellanfolklig organisation krävs det förordnande av regeringen för att åtal för brottet ska kunna väckas.

### 3.1.4 Myndigheternas föreskriftsrätt

#### 3.1.4.1 Försvarsmakten

Försvarsmakten har beslutat föreskrifter för militär luftfart, Försvarsmaktens föreskrifter (FFS 1997:15) för militär luftfart. Föreskrifterna har närmast karaktär av arbetsordning. De har beslutats med stöd av 18 § i den då gällande verksamhetsförordningen (1995:1322), vilken idag motsvaras av 4 § myndighetsförordningen (2007:515). Föreskrifterna gäller i formell mening endast verksamheten i Försvarsmakten. De tillämpas dock även av Försvarets materielverk. Vidare tillämpas de av Saab AB när det gäller den militära luftfart som företaget bedriver inom ramen för det militära luftfartssystemet. Företaget har medgivits inträde i detta system eftersom företaget har en auktoriserad design-, produktions- och flygunderhållsorganisation samt en auktoriserad flygoperativ verksamhet som även innefattar provflygverksamhet. Dessutom tillämpas föreskrifterna på andra civila flygunderhållsorganisationer och leverantörer av luftfartsprodukter inom och utom Sverige. Här redovisas 1, 3 och 5–8 §§ i Försvarsmaktens föreskrifter.

1 § Med militär luftfart avses i dessa föreskrifter all verksamhet inom det militära luftfartssystemet, innefattande utveckling, anskaffning, nyttjande, vidmakthållande och avveckling av förband och materielsystem som ingår i det militära luftfartssystemet samt av den mark, de anläggningar, lokaler och förnödenheter, som erfordras för det militära luftfartssystemet.

---

3 § Chefen för Försvarsmaktens säkerhetsinspektion har i särskild ordning bemyndigats att besluta föreskrifter avseende säkerheten inom militär luftfart samt därtill knuten flygmedicinsk verksamhet

m.m. Dessa föreskrifter skall kungöras i Regler för Militär Luftfart, RML.

---

5 § Den militära flyginspektionen är en sammanhållen flygsäkerhetsenhet som är organiserad i Försvarsmaktens högkvarter. Inspektionen leds av Försvarsmaktens flygsäkerhetsinspektör.

6 § Den militära flyginspektionen skall utöva tillsyn över flygsäkerheten och stödja standardiseringen inom den militära luftfarten samt ge stöd för verksamhetsutvecklingen inom Försvarsmakten.

7 § Den militära flyginspektionen skall utarbeta de föreskrifter som behövs för att främja flygsäkerheten. Inspektionen skall därvid beakta dels de förutsättningar som anges i 4 §, dels Sveriges åtaganden enligt internationella luftfartsavtal. Inspektionen skall också samråda med andra myndigheter som berörs.

8 § Ett flygsäkerhetsråd stödjer den militära flyginspektionens verksamhet och samordnar flygsäkerhetsfrågorna inom Försvarsmakten.

Flygsäkerhetsrådet består av flygsäkerhetsinspektören, som är ordförande, samt representanter för strategi-, krigsförbands- och grundorganisationsledningarna i Högkvarteret. I rådet ingår vidare en representant för det flygtaktiska kommandot, Försvarsmaktens helikopterflottilj samt för Försvarets materielverk. Överbefälhavaren utser ledamöter efter förslag från flygsäkerhetsinspektören.

---

I Försvarsmaktens Regler för Militär Luftfart (RML) finns de närmare reglerna för den militära luftfarten angivna. RML består

av flera delar, och till grund ligger Regler för Militär Luftfart – Grunder (RML-G). RML har beslutats av chefen för Försvarsmaktens säkerhetsinspektion den 26 september 2000. Därefter har RML kontinuerligt vidareutvecklats och uppdaterats.

RML:s struktur och innehåll styrs av två förutsättningar. Den ena är att RML anger de minimikrav som ska uppfyllas i samband med att Försvarsmakten genomför sina uppgifter inom det militära luftfartssystemet i ett livscykelperspektiv. Det innebär hela kedjan från specifikation av försvarssystem med ingående materielsystem via utveckling, certifiering och produktion av materielsystem, förbandsproduktion, drift och vidmakthållande till avveckling av ingående förband och system. Den andra förutsättningen är att när RML utvecklas ska vederbörlig hänsyn tas till den civila luftfartens säkerhet och till personer som inte befinner sig ombord på luftfartyget och egendom som inte transporteras med luftfartyget. Detta förutsätter att Försvarsmakten så långt det är möjligt beaktar EG:s förordning 216/2008 den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet.

Till skillnad från lagstiftningen om civil luftfart definierar RML begreppen ”militär luftfart” och ”det militära luftfartssystemet”.

Bestämmelserna i RML är skrivna så att de även kan omfatta sådan verksamhet som en enskild bedriver. Dessutom tillämpas RML på samtliga verksamhetsutövare inom det militära luftfartssystemet. Det gäller således även utanför Försvarsmakten och även utanför Sveriges gränser. RML är som nämnts föremål för kontinuerlig utveckling och anpassas efter de behov som verksamheten och luftfartssäkerheten för det militära luftfartssystemet kräver.

### 3.1.4.2 Transportstyrelsen

För närvarande har Transportstyrelsen inga särskilda, generellt gällande föreskrifter för annan luftfart för statsändamål. Denna typ av luftfart betraktades av dåvarande Luftfartsstyrelsen tidigare i berörda delar som luftfart av särskild art enligt 89 § luftfartsförordningen. Det gällde bl.a. polisens och Kustbevakningens trafikövervakning och räddningsinsatser. I samband med att tillstånd beviljades enligt 89 § luftfartsförordningen beslutade Luftfartsstyrelsen att myndighetens regelverk om luftfartsverksamhet av särskild art skulle följas i tillämpliga delar. Samtidigt beslutade Luftfartsstyrelsen dock även om vissa tillägg till eller undantag från det regelverket. De delar av myndigheternas luftfartsverksamhet som föll utanför 89 § luftfartsförordningens tillämpningsområde föll också utanför tillståndsprövningen och Luftfartsstyrelsens beslut.

Numera beslutar Transportstyrelsen i stället om flygsäkerhetsmässiga villkor för Kustbevakningens och Rikspolisstyrelsens luftfartsverksamhet inom ramen för 144 § luftfartsförordningen. Av bestämmelsen framgår att Transportstyrelsen, i fråga om sådana luftfartyg som avses 15 kap. 2 § luftfartslagen, kan meddela särskilda föreskrifter på ett flertal områden bl.a. ifråga om luftvärdighet för luftfartyg, luftfartygs bemanning, luftfartscertifikat och befälhavare på luftfartyg och tjänsten ombord. Transportstyrelsen får enligt stadgandet även medge undantag från vissa bestämmelser. Transportstyrelsen beslutar om införande i luftfartygsregistret och om luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis för luftfartyg inom annan statsluftfart.

## 3.2 Lufträttsutredningen, departementspromemorian och lagrådsremissen

### 3.2.1 Allmänt

Lufträttsutredningen redovisade i betänkandet *Ny luftfartslag* (SOU 1999:42) förslag till en ny luftfartslag.

Lufträttsutredningen skulle göra en översyn av gällande författningar på den civila luftfartens område och utarbeta förslag till den författningsreglering som behövdes. Den då senaste översynen av den svenska luftfartslagstiftningen hade avslutats genom de lagändringar som trädde i kraft den 1 januari 1987. Därefter hade den civila luftfarten genomgått stora förändringar, bl.a. beroende på Sveriges anslutning till EU. Nödvändiga lagändringar hade gjorts i samband med att olika EG-rättsakter blivit tillämpliga. Trots detta hade lagstiftningen kommit att mindre väl återspegla den ordning som i själva verket gällde för inrikes trafik och trafiken inom EU. Från flera håll hade pekats på brister i lagstiftningen av olika slag och det hade angivits att hela lagstiftningen behövde moderniseras.

Lufträttsutredningens arbete mynnade ut i ett förslag till ny luftfartslag. Lagen utformades på det sättet att uppdelningen i två avdelningar – en för civil luftfart och en för militär luftfart – slopades. De bestämmelser som rörde militär luftfart och annan luftfart för statsändamål arbetades in i lagens första kapitel. I övrigt bibehölls i huvudsak den gällande kapitelindelningen. Det sakliga innehållet i den föreslagna lagen motsvarade i stora delar gällande lagstiftning.

Som arbetsgruppen redovisat i avsnitt 2.3 har sedan Lufträttsutredningens betänkande lämnats flera omständigheter inträffat på luftfartens område. Betänkandet har därför inte kunnat läggas till grund för lagstiftningsåtgärder utan det har varit nödvändigt att uppdatera betänkandet på några områden. Detta har gjorts i departementspromemorian *Ny luftfartslag – supplement* (Ds 2007:36), i vilken redovisas ett reviderat förslag

till en ny luftfartslag. Promemorian utgör ett supplement till Lufträttsutredningens slutbetänkande. Supplementet har samma innehållsmässiga uppdelning av texten och följer Lufträttsutredningens slutbetänkande.

Varken Lufträttsutredningen eller departementspromemorian skulle redovisa förslag till en ny författningsreglering av den militära luftfarten eller annan statsluftfart. Detta innebär att nu gällande bestämmelser för statsluftfarten har förts in i princip oförändrade i supplementets förslag.

### 3.2.2 Departementspromemorians författningsförslag

I *1 kap.* finns inledande bestämmelser rörande lagens tillämpningsområde. I kapitlet ingår också regleringen av militär luftfart och annan luftfart för statsändamål, som alltså förts över i princip i oförändrat skick. Kapitlet inrymmer också bestämmelser om luftfart inom svenskt område.

I *2 kap.* behandlas registrering, nationalitet och märkning av luftfartyg och *3 kap.* frågor om luftvärdighet och miljövårdighet. I *4 kap.* regleras frågor om flygcertifikat m.m.

I *5 kap.* behandlas frågor om luftfartygs befälhavare och besättning samt frågor om tjänstgöring ombord. I *6 kap.* finns bestämmelser om flygplatser och den övriga markorganisationen.

I *7 kap.* behandlas frågor om tillstånd att bedriva luftfart, flygsäkerhetsmässiga tillstånd, trafikillstånd och övriga tillstånd. I *8 kap.* finns vissa bestämmelser för lufttrafiken. Det gäller bl.a. trafikregler, skyldighet att landa och transport av visst gods. *9 kap.* gäller frågor om försäkring och om ansvaret för skador genom luftfart och i *10 kap.* behandlas frågor om flygräddningstjänst, bärgning, undersökning av luftfartsolyckor och rapportering av händelser. I *11 kap.* finns vissa särskilda bestämmelser.

I *12 kap.* finns bestämmelser om tillsyn och överklagande m.m. medan *13 kap.* innehåller ansvarsbestämmelser m.m.



I departementspromemorian redovisas också förslag till en ny luftfartsförordning.

### **3.2.3 Lagrådsremissen**

Den 8 april 2009 beslutade regeringen lagrådsremissen Luftfartens lagar. I de delar som är aktuella i förevarande lagstiftningsärende överensstämmer lagrådsremissen i allt väsentligt med departementspromemorian. En skillnad är dock att i lagrådsremissen behandlas statsluftfarten i det avslutande 14 kap. I departementspromemorian regleras statsluftfarten i 1 kap.

Lagrådsremissens 14 kap. om statsluftfart innehåller samma bestämmelser som departementspromemorians 1 kap. 5 och 6 §§ och 7 § tredje stycket.

I fortsättningen benämns denna lagrådsremiss som lagrådsremissen.

## **3.3 Övrigt**

### **3.3.1 Förändrad myndighetsstruktur**

#### **3.3.1.1 Luftfartsstyrelsen**

Den 1 januari 2005 delades dåvarande Luftfartsverket upp i två myndigheter, Luftfartsverket och Luftfartsstyrelsen. Luftfartsstyrelsen tog över de myndighetsuppgifter som tidigare legat på Luftfartsverket. Luftfartsstyrelsen fick ett samlat ansvar, sektorsansvar, för den civila luftfarten och skulle verka för att de transportpolitiska målen uppnåddes.

Luftfartsverket ska på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Av 2 § förordningen (2007:1156) med instruktion för Luftfartsverket framgår att verkets huvuduppgifter är att ansvara

för drift och utveckling av statens flygplatser för civil luftfart samt flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart.

Luftfartsstyrelsen fick, med något undantag, motsvarande bemyndiganden enligt luftfartsförordningen som Luftfartsverket tidigare haft. I samband med att Luftfartsstyrelsen inrättades ersattes Luftfartsverkets författningssamling med Luftfartsstyrelsens författningssamling (LFS).

### 3.3.1.2 Transportstyrelsen

Den 1 januari 2009 inrättades den nya myndigheten Transportstyrelsen. Samtidigt avvecklades Luftfartsstyrelsen och Järnvägsstyrelsen.

Transportstyrelsens uppgifter framgår av förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen. Enligt 1 § ansvarar Transportstyrelsen för bl.a. regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen har även ett samlat ansvar, sektorsansvar, för den civila luftfarten. Enligt 3 § ska Transportstyrelsen särskilt ansvara för frågor om krav på infrastruktur, fordon, fartyg och luftfartyg samt nyttjande av infrastruktur, anläggningar och service. Av 6 § framgår att Transportstyrelsen har myndighetsansvaret för flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Transportstyrelsen ska upprätta avtal med Försvarmakten i fråga om den praktiska tillämpningen av myndighetsansvaret för flygtrafiktjänst som berör militär luftfart.

## 3.4 EG-bestämmelser

De flesta EG-rättsakter på luftfartens område anger inte specifikt att de endast ska gälla för civil luftfart. Inte heller innehåller de bestämmelser som undantar militär luftfart eller annan statsluftfart från tillämpningen av rättsakten. Detta följer dock indirekt av EG-fördraget, som inte omfattar militär verksamhet

eller sådan verksamhet som traditionellt innefattas i ”annan statsluftfart”.

Eftersom statsluftfart bedrivs i samma luft som civil luftfart är det dock ofrånkomligt att regelverken i de flesta hänseenden måste sträva åt samma håll, och inte motverka varandra. I den s.k. nya EASA-förordningen – se avsnitt 2.2.4 – uttrycks detta förhållande i artikel 1.2 på följande sätt: ”Denna förordning ska inte tillämpas när sådana produkter, delar, anordningar, personal och organisationer som avses i punkt 1 används för militär eller polisiär verksamhet, tullverksamhet eller liknande tjänster. Medlemsstaterna ska säkerställa att det i sådana tjänster så långt det är praktiskt möjligt tas vederbörlig hänsyn till denna förordnings syften.”

I sammanhanget ska också särskilt nämnas EG:s regelverk om tillskapandet av det gemensamma luftrummet. Grundbestämmelserna återfinns i ett paket med fyra förordningar från den 10 mars 2004, förordningarna (EG) nr 549–552/2004, se avsnitt 2.2.4. I dessa behandlas samspelet mellan den civila och militära luftfarten, utan att EG går in och formellt reglerar vad som ska gälla för militär luftfartsverksamhet.

Det är inte fritt fram för medlemsstaterna att avgöra vad ”annan statsluftfart” ska omfatta genom att exempelvis besluta att all flygfrakt ska betraktas som statsluftfart. EG-domstolen kan komma att underkänna ett sådant arrangemang om det innebär att en medlemsstat försöker kringgå eller undgå att omfattas av gemenskapsregler. Ett annat exempel är när statsluftfartyg används för civil verksamhet på en konkurrensutsatt marknad. Då hamnar medlemsstaten lätt i en situation där det kan vara svårt att säkerställa att verksamheten bedrivs på ett sätt som inte snedvrider konkurrensen. Även när annan luftfart för statsändamål bedrivs på renodlat kommersiella villkor kan ett sådant arrangemang komma att underkännas om man därigenom försöker kringgå gemenskapsrätten.

Det nu sagda torde dock inte hindra en medlemsstat från att låta militära luftfartyg delta och assistera i akuta nödlägen vid olyckor och liknande. I sådana situationer kan man utifrån

principen om nödvärn anlita de resurser som samhället kan ställa upp med utan att beakta regler om upphandling m.m.

Av det nu sagda följer att något förslag som arbetsgruppen lämnar i denna promemoria, t.ex. förslaget till 14 kap. 14 § luftfartslagen, skulle kunna uppfattas som om det strider mot EG-rätten. När det gäller detta exempel har arbetsgruppen emellertid haft i åtanke ett fall där ett civilt luftfartyg hyrs in tillfälligt för att medverka i en militär övning, och där det skulle motverka eller till och med omintetgöra hela övningens genomförande om inte alla deltagarna följer samma regelverk. Det är viktigt att sådana undantagslösningar inte blir rutinärenden. De måste i stället prövas noga från fall till fall så att förfarandet kan motiveras och försvaras i varje enskilt fall.



## 4 Utgångspunkter

### 4.1 Inledning

Författningsregleringen av statsluftfarten är inte särskilt omfattande. Luftfartslagen (1957:297) innehåller en rad detaljerade bestämmelser, men endast tre paragrafer i den andra avdelningen gäller militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. Förordningsregleringen av statsluftfarten är nästan lika knapphändig. I den omfattande luftfartsförordningen (1986:171) finns ett mindre antal bestämmelser som gäller statsluftfart.

Till detta kommer att regleringen i många avseenden är föråldrad. För vissa förhållanden saknas dessutom en relevant reglering. Det gäller t.ex. förhållanden som rör utländsk militär luftfart i Sverige inom ramen för internationell militär samverkan.

När statsluftfarten ska regleras på ett bättre sätt uppstår ett par frågor. Ska statsluftfarten regleras i en separat lag eller ska regleringen göras i en samlad lag tillsammans med den civila luftfarten? Arbetsgruppen konstaterar att det finns bara ett luftrum, och det är gemensamt för alla slag av luftfart. Det framstår också som mest ändamålsenligt att följa den systematik som finns i luftfartslagen i dag, dvs. hela luftfarten regleras i en samlad lag.

En annan fråga är på vilket sätt bestämmelserna om statsluftfart ska inordnas i en gemensam lag. I dag utgör bestämmelserna om statsluftfart en egen avdelning som avslutning på lagen. Denna avdelning omfattar endast ett kapitel med tre paragrafer. Det är naturligt att ifrågasätta om en

uppdelning av en lag är lämplig när den ena avdelningen omfattar ett stort antal både kapitel och paragrafer och den andra avdelningen bara tre paragrafer. Man skulle kunna tänka sig att statsluftfarten utgör ett eller ett par kapitel i en samlad lag, eller att statsluftfarten helt integreras i den civila regleringen.

En viktig aspekt vid övervägandet är att en författningsreglering ska vara tydlig, lätt att förstå och enkel att tillämpa. En del av regleringen av luftfarten kommer att vara gemensam för alla slag av luftfart och den berör ett gemensamt luftrum. Andra delar kommer att vara gemensamma för t.ex. civil luftfart och annan luftfart för statsändamål än militär luftfart. Detta leder till att reglering i en gemensam lag ofrånkomligen kommer att innebära hänvisningar till olika delar i lagen.

Arbetsgruppen anser att tydlighet och enkelhet ska vara avgörande. Statsluftfarten bör därför regleras i ett särskilt kapitel i en samlad luftfartslag. I detta kapitel anges vilka delar i den civila delen av luftfartslagen som ska gälla även för militär luftfart respektive för annan luftfart för statsändamål.

Den nuvarande regleringen av statsluftfarten bygger i väsentliga avseenden på delegering av beslutsbefogenheterna till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Arbetsgruppen anser att denna regleringsmodell är ändamålsenlig. Den bör därför bibehållas. Detta innebär att lagregleringen av statsluftfarten får formen av en ramlag i vilken regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, bemyndigas att utforma de närmare bestämmelserna.

I dag reglerar regeringen luftfarten främst i luftfartsförordningen. Det är en omfattande reglering. Merparten av bestämmelserna gäller inte för militär luftfart. Tydlighets- och läsbarhetsskäl, som bör avgöra utformningen av regleringen av statsluftfarten i den nya luftfartslagen, bör också styra utformningen av regeringens förordningsreglering. Arbetsgruppen förordar därför att dagens modell där bestämmelserna för statsluftfarten är integrerade i den samlade luftfartsförordningen ersätts av en separat förordningsreglering. Även om vissa delar av luftfartsförordningen kommer att gälla för

statsluftfarten – särskilt annan luftfart för statsändamål – bör förordningsregleringen av statsluftfarten således göras i en särskild statsluftfartsförordning. I denna bör finnas bestämmelser för militär luftfart och för annan statsluftfart samt gemensamma bestämmelser.

I praktiken innebär, för närvarande, statsluftfart på det nationella planet luftfart som bedrivs av Försvarmakten, polisen och Kustbevakningen. I förhållande till den civila luftfarten är statsluftfarten begränsad till sin omfattning. Den är också speciell till sin karaktär och den har ett annat syfte än den civila luftfarten. Detta gäller särskilt den militära luftfarten, där förmågan till väpnad strid skiljer Försvarmakten från andra myndigheter.

Försvarmaktens uppgift är i första hand att hantera militära hot och väpnade konflikter. Även övriga delar av militär luftfart skiljer sig i olika avseenden från den civila luftfarten. Det gäller bl.a. krav på designorganisationer som ska hantera systemvärdighet, särskilda krav på utbildning av personal, särskilda tekniska system inom luftrumssystemet samt krav på stridslednings- och luftbevakningstjänst. Det är därför rimligt att regleringen av den militära luftfarten till stor del innebär ett bemyndigande för Försvarmakten, som har de särskilda kunskaperna på området, att utfärda närmare föreskrifter om militär luftfart.

Arbetsgruppen bedömer att betydande delar av bestämmelserna för den civila luftfarten också bör gälla annan statsluftfart. Ett bemyndigande liknande det till Försvarmakten bör därför ges till Transportstyrelsen avseende annan luftfart för statsändamål, dvs. för den icke-militära delen av statsluftfarten.

## 4.2 Statsluftfartens utveckling

Sedan luftfartslagen beslutades på 1950-talet har statsluftfarten förändrats i så hög grad att regleringen måste utvecklas på flera punkter. Den svenska militära luftfarten har i dag en helt annan



karaktär än den hade då, liksom att dess roll och position i det svenska luftrummet förändrats. Försvarmaktens och flygstridskrafternas roll är också en annan. Till detta kommer att Försvarmakten sedan 1994 utgör en myndighet, och inte som tidigare att försvarmakten bestod av ett stort antal myndigheter under regeringen. Försvarmakten är i dag en av Sveriges största statliga förvaltningsmyndigheter.

På motsvarande sätt har statsluftfarten i övrigt utvecklats. Rikspolisstyrelsen har bedrivit flygverksamhet (helikopterflyg) sedan 1964. Kustbevakningen har gamla anor men blev en egen myndighet under regeringen först 1988. Sedan 1976 utgör flyg en etablerad del i Kustbevakningens övervakning. Denna utveckling understryker behovet av en ny reglering.

Inom både den militära luftfarten och annan statsluftfart har under senare år utvecklats en mer eller mindre omfattande internationell samverkan. Även detta ställer krav på en moderniserad och anpassad författningsreglering.

Det är inte bara statsluftfarten som har förändrats sedan luftfartslagen trädde i kraft på 1950-talet. Det gäller i minst lika hög grad den civila luftfarten. I förhållande till den civila luftfarten är statsluftfarten begränsad. Samtidigt gäller att utrymmet i luften är oförändrat. Den civila luftfarten och statsluftfarten ska samsas om ett alltmer utnyttjat luftrum. I lagrådsremissen har regeringen redovisat förslag till en ny luftfartslag, se avsnitt 3.2.3. Arbetsgruppen anser att vissa delar av den civila luftfartsregleringen bör gälla också för militär luftfart och annan statsluftfart.

I avsnitt 5.1 redovisar arbetsgruppen förslag på definitioner. I avsnitt 5.2 redovisas de grundläggande lagförslagen om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. I avsnitt 5.3 behandlar arbetsgruppen de grundläggande dragen i myndigheternas ansvar och föreskriftsrätt. Avsnitt 5.4 innehåller frågor om utländsk luftfart och myndigheternas ansvar m.m. i detta avseende medan avsnitt 5.5 innehåller frågor om utprovning och utprovningstillstånd. Avsnitt 5.6 tar upp frågor om befälhavaren och besättningen ombord. I avsnitt 5.7 behandlas frågor om

transport av vissa varor. I avsnitt 5.8. redovisas frågor om tillsyn och i avsnitt 5.9 överklagande.



## 5 Överväganden och förslag

### 5.1 Vissa definitioner

#### 5.1.1 Inledning

**Arbetsgruppens förslag:** I luftfartslagen förs in definitioner för begreppen statsluftfart, militär luftfart, det militära luftfartssystemet och annan luftfart för statsändamål. Detta leder till följdändringar i tillträdesförordningen.

En ny statsluftfartsförordning införs. I denna förs in definitioner av de delsystem som ingår i militär luftfart.

**Skälen för arbetsgruppens förslag:** Luftfartslagen (1957:297) saknar definitioner av begrepp eller förhållanden inom statsluftfarten. Vissa begrepp används visserligen, men det ges inte någon förklaring eller definition av dem i lagtexten. Ett exempel är begreppet militär luftfart i rubriken före 15 kap. och i 15 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen. Den andra delen av rubriken, dvs. annan luftfart för statsändamål, ges inte heller någon definition.

Inte heller luftfartsförordningen (1986:171) innehåller några definitioner inom statsluftfartens område. På samma sätt som i luftfartslagen ger vissa rubriker en beskrivning. Ett exempel är rubriken före 143 § som lyder Luftfart för statsändamål och där de efterföljande tre paragraferna behandlar militär luftfart och annan luftfart för statsändamål.

I tillträdesförordningen (1992:118) har regeringen dock bestämt vissa definitioner. Det gäller bl.a. statsluftfartyg och militära stridsflygplan.

Från flera håll – bl.a. Försvarmakten – har avsaknaden av definitioner uppfattats som en brist. Försvarmakten har därför i sitt regelverk Regler för militär luftfart (RML) infört egna definitioner av vissa grundläggande begrepp.

Arbetsgruppen anser att vissa definitioner behövs. Vissa begrepp bör dessutom definieras i lag. Det gäller de grundläggande begreppen statsluftfart, militär luftfart, militära luftfartssystemet och annan luftfart för statsändamål. Dessa begrepp bör enligt arbetsgruppen därför definieras i den nya luftfartslagen. I förordningsform bör ytterligare några begrepp definieras. Det gäller vissa begrepp inom den militära luftfarten, nämligen flygdriftssystem, flygplats- och flygbassystem samt luftrumssystem. Dessa delsystem kan sedan ges ett närmare innehåll i Försvarmaktens föreskrifter.

I och med att vissa begrepp kommer att definieras i lag kommer de också att få en tillämpning i förhållande till tillträdesförordningen. Detta innebär i sin tur att definitionen av något begrepp i tillträdesförordningen bör justeras.

Enligt arbetsgruppens mening är det lämpligt att så långt möjligt använda eller knyta an till de definitioner Försvarmakten redan infört i sin organisation. Dessa har befunnits vara ändamålsenliga och de är allmänt godtagna och inarbetade i försvarsverksamheten.

### 5.1.2 Definitioner i lag

Följande definitioner bör föras in i luftfartslagen.

- Statsluftfart: militär luftfart och annan luftfart för statsändamål.
- Militär luftfart: all verksamhet inom det militära luftfartssystemet.
- Militära luftfartssystemet: ett luftfartssystem för militär verksamhet som innefattar system för flygdrift, flygplatser och flygbaser samt för luftrum.

– Annan luftfart för statsändamål: luftfart för statsändamål som inte är militär luftfart.

#### 5.1.2.1 Statsluftfart och annan luftfart för statsändamål

Som arbetsgruppen har redovisat i avsnitt 2.2. innehåller Chicagokonventionen en beskrivning av statsluftfart. Enligt artikel 3 b. anses luftfartyg som används i militär verksamhet, för tullverksamhet eller för polisiära ändamål vara statsluftfart. I förslaget till ändrad EASA-förordning utökas undantagen från tillämpningsområdet till att omfatta även sök- och räddningsverksamhet, brandbekämpning, kustbevakning och liknande verksamheter eller tjänster.

Arbetsgruppen anser att Chicagokonventionen och EASA-förordningen bör tjäna som utgångspunkt för utformningen av en svensk reglering.

Det grundläggande för statsluftfart är att det är luftfart som utförs för ett statsändamål. Det ska alltså vara fråga om ett ändamål staten ansvarar för.

I arbetsgruppens förslag till definition av statsluftfart klargörs att det finns två slag av statsluftfart; dels militär luftfart, dels annan luftfart för statsändamål. Annan luftfart för statsändamål är den statsluftfart som inte är militär luftfart. Det gäller främst luftfart som bedrivs av polisen och Kustbevakningen. Denna definition innebär att det läge som råder i dag formaliseras. Det är således inte fråga om någon ändring i sak jämfört med förhållandena i dag.

I luftfartslagen i dag anges i 15 kap. 2 § första stycket att bestämmelsen gäller i fråga om luftfart med svenska luftfartyg, som utan att vara militära används endast för statsändamål och inte för affärsdrift. För att utgöra annan statsluftfart gäller således också förutsättningen att verksamheten inte är affärsdrift, den ska vara icke-kommersiell.

I begreppet annan luftfart för statsändamål innefattas i den omfattning det är fråga om statlig verksamhet tullens, polisens

och Kustbevakningens verksamhet, sök- och räddningsverksamhet samt liknande verksamheter eller tjänster för statsändamål. Dessa verksamheter utgör i sig inte affärsverksamhet och de är inte heller i övrigt kommersiella. Att en statlig myndighet tar ut en avgift för en viss verksamhet, t.ex. vid stöd till annan, föranleder inte någon annan bedömning. Huvudsyftet med den statliga myndighetens verksamhet är inte att intjäna pengar åt staten utan att på ett rationellt och effektivt sätt genomföra den verksamhet statsmakterna har bestämt. Arbetsgruppen anser därför att tillägget om affärsdrift eller kommersiell i 15 kap. 2 § luftfartslagen inte behövs och bör tas bort.

#### 5.1.2.2 Militär luftfart

Arbetsgruppens förslag till definition av militär luftfart utgår från Försvarmaktens definition av begreppet i RML. Genom definitionen anges att militär luftfart är all luftfart inom det militära luftfartssystemet. Det är således all utveckling, anskaffning, nyttjande, vidmakthållande och avveckling av förband och materielsystem. Det är också fråga om mark, anläggningar, lokaler och förnödenheter i det militära luftfartssystemet.

I begreppet militär luftfart ingår därmed all flygning m.m. som utförs för ett militärt ändamål och även den luftfart som behövs för luftfartsrelaterade tjänster. Till detta hänförs, förutom Försvarmaktens egen verksamhet, verksamhet inom Försvarets materielverk och hos viss försvarsindustri som t.ex. Saab AB samt hos vissa civila underhållsverkstäder och leverantörer av luftfartsprodukter både inom och utom Sverige. Militär luftfart kan således bedrivas även av ett företag.

I begreppet militär luftfart innefattas luftfart som utförs i Sverige av andra företag med säte i Sverige eller en annan stat eller ett utländskt privaträttsligt subjekt. Saab AB:s provflygning av ett flygplan JAS 39 Gripen som ska exporteras till en annan stat är därför militär luftfart.

Försvarmakten ska enligt lagen (2006:343) om Försvarmaktens stöd till polisen vid terrorismbekämpning kunna lämna stöd till polisen vid terrorismbekämpning. Vidare ska Försvarmakten enligt förordningen (2002:375) om stöd till civil verksamhet kunna lämna stöd till andra statliga myndigheter, kommuner och landsting. Försvarmakten ska ta ut avgift när man lämnar stöd. På samma sätt som vid avgifter vid verksamhet inom annan luftfart för statsändamål förändrar de avgifter Försvarmakten ska ta ut vid stöd inte bedömningen av vad som utgör statsluftfart eller militär luftfart.

I dagens författningsreglering finns en bestämmelse, 134 § luftfartsförordningen, som avser luftfartyg som byggs i Sverige för vissa militära ändamål. Bestämmelsen omfattar inte luftfartyg från utlandet som har köpts in för exempelvis användning inom Försvarmakten. I dag uppfattas den verksamhet som regleras i 134 § luftfartsförordningen inte som militär luftfart, utan som en särskild form av verksamhet med militärt syfte.

Arbetsgruppen anser att det är olämpligt att det ska finnas både militär luftfart och verksamhet, som utan att anses vara militär luftfart, har ett militärt syfte. Med den definition arbetsgruppen föreslår av militär luftfart undanröjs dessa problem. Båda slagen av verksamhet kommer att vara militär luftfart. Arbetsgruppen anser vidare att det inte finns skäl att göra en åtskillnad mellan luftfartyg som byggs i Sverige för militära ändamål och luftfartyg som köps in från utlandet för samma ändamål. I den alltmer internationaliserade försvarsverksamheten där hela eller delar av vapensystem för Försvarmakten också anskaffas i utlandet bör någon åtskillnad inte göras. Problemen undanröjs genom den föreslagna definitionen av militär luftfart.

### 5.1.2.3 Militära luftfartssystemet

Inom den civila luftfarten har man gradvis insett behovet av att anlägga en helhetssyn på begreppet luftfart. Inom den svenska transportsektorn finns på järnvägsområdet samma behov av



helhetssyn. I järnvägslagen (2004:519) finns t.ex. begreppen järnvägssystem och delsystem definierade.

Arbetsgruppen anser att det vore ändamålsenligt att – med järnvägssektorn som förebild – införa begreppet luftfartssystem i luftfartslagen när det gäller viss luftfart. All verksamhet som krävs för att kunna färdas i luften, för själva flygningen, för markorganisationen samt för att skapa ordning i luftrummet, kan inordnas i ett sådant system. Systemet innebär att man på olika nivåer kan klarlägga luftfartssystemets innehåll. Luftfartssystemet kan delas upp i en civil och en militär del. Vissa delsystem inom luftrumssystemet, som är en delmängd av luftfartssystemet, samutnyttjas för civil och militär luftfart.

Även när det gäller definitionen av det militära luftfartssystemet har arbetsgruppen utgått från Försvarmaktens definition av begreppet i RML. För att det militära luftfartssystemet inte ska omfatta även civila system m.m. har definitionen begränsats genom att det militära luftfartssystemet ska vara ett luftfartssystem för militär verksamhet.

Det militära luftfartssystemet innefattar i arbetsgruppens förslag till definition system för flygdrift, flygplatser och flygbaser samt för luftrum. De tre delsystemen – flygdriftssystemet, flygplats- och flygbassystemet och luftrumssystemet – är delsystem inom det militära luftfartssystemet. De tre delsystemen verkar inom landet i ett luftfartssystem som även omfattar delsystem tillhörande det civila luftfartssystemet. Det civila luftfartssystemet är inte definierat i lag eller förordning. Detta betyder att luftfart som inte ingår i det militära luftfartssystemet antingen är civil luftfart eller annan statsluftfart.

### 5.1.3 Definitioner i förordning

Arbetsgruppen föreslår att följande definitioner avseende militär luftfart förs in i en ny statsluftfartsförordning.

– Flygdriftssystem: förband inklusive personal, flygmateriel-system och övriga luftfartsprodukter.

– Flygplats- och flygbassystem: förband inklusive personal, materielsystem och övriga luftfartsprodukter, mark, anläggningar och lokaler, luftfartsrelaterade anordningar och utrustning ombord på sjögående fartyg och andra installationer.

– Luftrumssystem: det luftrum som tillgodoser behovet för luftfartygs manövrering, förband inklusive personal, materielsystem och övriga luftfartsprodukter, mark, anläggningar och lokaler.

Dessa tre definitioner bör i den föreslagna statsluftfartsförordningen kompletteras med förklaringen att de tre delsystemen ingår i det militära luftfartssystemet. I varje delsystem ingår olika verksamhetsutövare som tillhandahåller luftfartsrelaterade tjänster för utveckling, anskaffning, nyttjande, vidmakthållande och avveckling.

Arbetsgruppen anser att Försvarmaktens metod att i RML använda begrepp som system, delsystem och systemelement är ändamålsenlig. På detta sätt kan det som påverkar flygsäkerhetsnivån identifieras och avgränsas från övrig verksamhet som bedrivs för att lösa Försvarmaktens uppgifter.

För detta ändamål har Försvarmakten i RML kompletterat de ovan redovisade definitionerna med fler definitioner. Myndigheten har ansett att vissa ytterligare begrepp behövs för att skilja ut och omhänderta den materiel, de icke flygburna delsystem och de verksamhetsutövare som kan påverka flygsäkerhetsnivån. Det gäller bl.a. följande begrepp.

– Luftfartsprodukt: varje materielsystem, delsystem, bemannat eller obemannat luftfartyg, systemelement, annan produkt, delar och utrustningar, programvaruprodukt, grunddata, uppdragsdata, markmateriel eller förbrukningsförmödenhet som kan påverka flygsäkerhetsnivån.

– Luftfartsrelaterad tjänst: tillhandahållande av de tjänster, inklusive utbildning av personal, luftfartsprodukter, mark, anläggningar, lokaler som erfordras för det militära luftfartssystemet.

– Militärt luftfartsdokument: behörighetshandling beslutad av Försvarmaktens flygsäkerhetsinspektör efter godkänd inträdes-

kontroll. Dokumentet (certifikat eller auktorisationsbevis) kan avse enskild person, verksamhetsutövare, luftfartsrelaterad tjänst, luftfartsprodukt, mark, anläggning, lokal eller annan anordning och utrustning eller annat, som kan påverka flygsäkerhetsnivån.

– Verksamhetsutövare: förband, företag eller organisatorisk enhet som innehar ett militärt luftfartsdokument och ingår i det militära luftfartssystemet dvs. även utanför Försvarmakten.

Försvarmakten anser att dessa begrepp behövs för att definiera innehållet i det militära luftfartssystemet och därmed avgränsa det militära regelverkets räckvidd.

Arbetsgruppen anser att de nämnda begreppen inte bör innefattas som definitioner i den föreslagna statsluftfartsförordningen. De bör i stället, liksom för närvarande, finnas i Försvarmaktens föreskrifter.

I och med att vissa definitioner förs in i luftfartslagen och statsluftfartsförordningen bör en av definitionerna i 2 § tillträdesförordningen ändras. 2 § punkt 5 tillträdesförordningen bör ges följande lydelse.

– Statsluftfartyg: luftfartyg för militär luftfart, såsom militära stridsflygplan och militära transportflygplan, samt luftfartyg för annan luftfart för statsändamål.

I sak åsyftas ingen förändring, men i och med att begreppet militär luftfart definieras i luftfartslagen bör detta begrepp också vara det grundläggande begreppet i tillträdesförordningens redovisning. Eftersom tillträdesförordningen avser frågor om tillträde till svenskt territorium för vissa utländska enheter bör begreppet luftfartyg för militär luftfart kompletteras med i sak den redovisning som stadgas i dagens tillträdesförordning, dvs. militära stridsflygplan och militära transportflygplan. Övriga delar av tillträdesförordningens definitioner behöver enligt arbetsgruppens mening inte ändras.

## 5.2 Statsluftfart

### 5.2.1 Inledning

Som arbetsgruppen har redovisat i avsnitt 2.2 är den grundläggande internationella överenskommelsen om luftfart, dvs. Chicagokonventionen, enligt sin artikel 3 a. tillämplig endast på civil luftfart. Luftfartyg som används i militär verksamhet, för tullverksamhet eller för polisiära ändamål ska enligt artikel 3 b. anses vara statsluftfart. Enligt artikel 3 c. ska konventionsparterna ändå ta hänsyn till flygsäkerheten i den nationella regleringen av den egna statsluftfarten.

I avsnitt 2.2 har arbetsgruppen också redovisat EG-förordningen om EASA, (EG) nr 216/2008 från februari 2008. Förordningen ska enligt sin lydelse inte tillämpas på produkter, anordningar, personal och organisationer som används för militär eller polisiär verksamhet, tullverksamhet eller liknande tjänster. I ett förslag till ändring av EASA-förordningen utökas undantagen från tillämpningsområdet till att omfatta även sök- och räddningsverksamhet, brandbekämpning, kustbevakning och liknande verksamheter eller tjänster. Medlemsstaterna ska enligt förordningen dock säkerställa att det i sådana tjänster så långt det är praktiskt möjligt tas vederbörlig hänsyn till förordningens syften.

I de internationella sammanhangen har således olika utförligt beskrivits vad som innefattas i statsluftfart.

För svensk del är EASA-förordningens beskrivning av statsluftfart av betydelse när det gäller en statlig verksamhet inom de angivna områdena. Statsluftfart kan bara utföras för ett statsändamål, dvs. ett ändamål som staten ansvarar för. I Sverige är t.ex. den allmänna räddningstjänsten ett kommunalt ansvar. Vidare är det viktigt, särskilt när det gäller annan statsluftfart än militär luftfart, att det är luftfart som en stat utför utan något syfte att intjäna pengar. Det finns alltså inga kommersiella motiv i verksamheten. Statsluftfarten kan i allmänhet också ses som en

utlöpare av statens makt att handla på olika sätt. Statsluftfarten riktar sig primärt inte till allmänheten.

Som arbetsgruppen redovisat i avsnitt 5.1 bör Chicago-konventionen och EASA-förordningen tjäna som utgångspunkt vid utformningen av den svenska regleringen.

### 5.2.2 Militär luftfart

**Arbetsgruppens förslag:** Det krävs tillstånd av Försvarsmakten för att få bedriva verksamhet inom det militära luftfartssystemet. Ett tillstånd kan återkallas.

Luftfartslagens bestämmelser för civil luftfart ska, liksom i dag, endast i begränsad utsträckning gälla militär luftfart. Det gäller bl.a. bestämmelserna om

- befälhavarens befogenheter, besättningen ombord och tjänstgöring vid sjukdom eller påverkan av alkohol eller droger,

- flygtrafiktjänst och flygledare,

- bärgarlön och undersökning av olyckor samt

- vissa ansvarsbestämmelser.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter eller besluta i ett enskilt fall om svensk militär luftfart. I statsluftfartsförordningen delegeras bemyndigandet till Försvarsmakten.

**Skälen för arbetsgruppens förslag:** I dag lagregleras den militära luftfarten i 15 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297). I paragrafens första stycke redovisas vilka delar av luftfartslagen som ska gälla även för den militära luftfarten. Det gäller bestämmelser om bl.a. rapporteringsskyldighet vid skada, flygledare och flygtrafiktjänst, vissa bestämmelser om lufttransporter, jämkning av ersättning vid skada samt vissa frågor om bärgning.

I 15 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter för den militära luftfarten och markorganisationen. Det stycket innehåller också en begränsning som säger att bemyndigandet inte gäller förhållandet mellan enskilda eller frågor som måste regleras i lag. Lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag innebär i princip samma reglering av den militära luftfarten.

Av 143 § luftfartsförordningen (1986:171) framgår att, om inget annat sägs, luftfartsförordningens bestämmelser inte gäller i fråga om luftfart med svenska militära luftfartyg, militära flygplatser, annan militär markorganisation, militär utbildning eller annan verksamhet vid Försvarmakten. Regeringen har dock inte utnyttjat bemyndigandet i 15 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen. Detta innebär att det i dag inte finns någon samlad förordningsreglering av den militära luftfarten.

Den militära luftfarten är speciell och har ett särskilt syfte. Ytterst är ändamålet med den militära luftfarten att tillförsäkra att Sverige har effektiva flygstridskrafter som bidrar till att lösa Försvarmaktens huvuduppgift, nämligen att kunna genomföra väpnad strid. För att kunna uppnå detta måste Försvarmakten ha möjlighet att utbilda och öva sin personal i fred för en krigsuppgift och för medverkan i militära fredsfrämjande internationella insatser. Detta innebär att den militära luftfarten inte kan regleras på samma sätt som civil luftfart eller annan statsluftfart.

I fred utövas militär luftfart huvudsakligen av Försvarmakten, även om både Försvarets materielverk och försvarsindustriföretaget Saab AB också bedriver viss militär luftfart genom sin prov- och testverksamhet. Detta var i huvudsak förhållandena även när nuvarande luftfartslag infördes i mitten av 1950-talet. Sedan dess har Försvarmaktens verksamhet utvecklats. Likaså har de säkerhetspolitiska utgångspunkterna förändrats bl.a. genom det kalla krigets slut, Sovjetunionens upphörande och Berlinmurens fall. Flertalet östeuropeiska stater är numera medlemmar i både EU och Nato. Ett annat

förhållande som har förändrats är den internationella samverkan i försvarets verksamhet. Denna samverkan gäller alla delar av Försvarmaktens verksamhet, även flygområdet. Som Statens haverikommission har konstaterat i sin rapport RM 2007:04 om automatkanonskjutning mot luftmål över Bottenviken hösten 2006 har luftfartslagstiftningen inte anpassats till dessa förändrade förhållanden. Det finns brister i den svenska författningsregleringen vad avser utländsk militär flygverksamhet i Sverige som syftar till militära övningar.

Arbetsgruppen konstaterar att det enligt Försvarmaktens bestämmelser, Regler för militär luftfart (RML), krävs tillstånd för att omfattas av det militära luftfartssystemet och utöva verksamhet där. Detta gäller verksamhetsutövare såväl inom som utanför Försvarmakten. Utanför Försvarmakten berörs industrin och vissa myndigheter, främst Försvarets materielverk och Fortifikationsverket.

Arbetsgruppen anser att den tillståndsgivning som förekommer i dag bör gälla även i fortsättningen. Den modell som tillämpas genom RML är allt väsentligt ändamålsenlig, men den bör författningsregleras. Genom att enskilda berörs av kravet på tillstånd bör den grundläggande regleringen finnas i luftfartslagen. Tillståndsgivningen bör inte avse endast möjligheten att fatta ett enskilt beslut om tillstånd. Den bör avse även möjligheten att meddela föreskrifter om tillstånd, t.ex. vad som ska krävas för att kunna få ett tillstånd. Arbetsgruppen bedömer vidare att tillståndsgivningen kan innebära kostnader för Försvarmakten. Dessa kostnader bör principiellt bäras av den som får tillståndet. Tillståndsmyndigheten bör därför få ta ut avgift för tillståndsgivningen. Detta bör läggas fast i luftfartslagen.

I den föreslagna statsluftfartsförordningen bör Försvarmakten bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om tillstånd och avgifter inom det militära luftfartssystemet. Myndigheten bör också bemyndigas att pröva frågor om tillstånd. Vidare bör i statsluftfartsförordningen för tydlighetens

skull slås fast att Försvarsmakten bedriver luftfart inom det militära luftfartssystemet.

Arbetsgruppen vill i detta sammanhang belysa en särskild fråga som hänger samman med frågan om tillstånd att verka inom det militära luftfartssystemet. Det gäller tillverkning i Sverige av militära luftfartyg som inte primärt är avsedda för svenska statens behov. Sådan tillverkning avser i princip alltid att tillgodose ett statsändamål, eftersom luftfartyget ska användas av en annan stats försvarsmakt.

I avsnitt 2.2.1 har redovisats att Chicagokonventionen är tillämplig endast på civil luftfart. Luftfartyg som används i bl.a. militär verksamhet ska anses vara statsluftfart. Detta innebär att inte endast luftfartyg som ägs och brukas av en stats flygstridskrafter faller utanför konventionens tillämpning. Samma gäller också luftfartyg som avses komma till användning hos en stat och är militära. Enligt arbetsgruppens mening är det därför möjligt för Försvarsmakten att – utan att åtgärden kommer i konflikt med Chicagokonventionen – besluta att ett företag som tillverkar militära luftfartyg i Sverige får tillstånd att verka inom det militära luftfartssystemet.

Tillståndsgivningen enligt RML innebär i huvudsak följande. Försvarsmaktens certifieringsuppgift benämns inträdeskontroll och den är en del i begreppet tillsyn. Kontrollen innebär en prövning av att sökanden uppfyller RML:s krav för att kunna omfattas av det militära luftfartssystemet. Certifieringsuppgiften innefattar även möjligheten att besluta om att omhänderta eller återkalla ett militärt luftfartsdokument och att besluta om ålägganden eller restriktioner för att hävda förutsättningarna i RML.

Den behörighetshandling som utfärdas kallas för militärt luftfartsdokument och kan utfärdas som ett certifikat för individer och materiel eller som ett auktorisationsbevis för organisationer. Krav på att militära luftfartsdokument ska utfärdas införs i RML i den omfattning som behövs för att hantera de enskilda personer, verksamhetsutövare, luftfartsrelaterade tjänster, luftfartsprodukter, mark, anläggningar,



lokaler eller annan anordning och utrustning eller annat, som kan påverka flygsäkerhetsnivån.

Militära luftfartsdokument kan enligt RML också föreskrivas för annat som behövs för det militära luftfartssystemet och som med hänsyn till säkerheten eller på grund av operationella krav måste identifieras och behandlas på ett specificerat sätt.

Minimikrav för att omfattas av det militära luftfartssystemet, respektive krav på innehavaren av ett militärt luftfartsdokument, anges i RML för varje typ av föreskrivet militärt luftfartsdokument. Enskilda beslut i certifieringsärenden fattas av Försvarsmaktens flygsäkerhetsinspektör (FSI), se vidare om FSI i avsnitt 5.8.

När det införs författningskrav på tillstånd är det nödvändigt att även reglera frågan om återkallelse av ett meddelat tillstånd. I denna del anser arbetsgruppen att proceduren i huvudsak bör vara densamma som för flygsäkerhetsmässiga tillstånd inom den civila luftfarten. En bestämmelse som i allt väsentligt överensstämmer med 7 kap. 5 § i lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag bör därför föras in i 14 kap. luftfartslagen (2009:000).

Som arbetsgruppen framhållit är i dag endast vissa delar av luftfartslagen tillämpliga på militär luftfart. Detta bör gälla även fortsättningsvis. I kapitlet om statsluftfart i den nya luftfartslagen (2009:000) bör således anges vilka delar i regleringen av den civila luftfarten som ska gälla också militär luftfart. Arbetsgruppen anser att följande delar av lagrådsremissens förslag till luftfartslag ska gälla också för militär luftfart:

- 5 kap. 1–7 samt 9 och 10 §§ om befälhavarens befogenheter, besättningen ombord och tjänstgöring vid sjukdom eller påverkan av alkohol eller andra medel,
- 6 kap. 11, 17 och 18 §§ om flygtrafiktjänst och flygledare, m.m.,
- 8 kap. 4 § om transport av visst gods,
- 9 kap. 6 § om jämkning vid skada,
- 10 kap. 2 § första och tredje styckena och 7 § om bärgning och undersökning av olyckor,

– 12 kap. 6 § första stycket och 7 § om bemyndigande att meddela föreskrifter som gäller skydd för liv m.m. och vid krig eller krigsfara, samt

– 13 kap. 2 och 3 §§ samt 4 § första stycket 9 och 10 med vissa ansvarsbestämmelser.

Som arbetsgruppen nämnt inledningsvis gäller redan i dag luftfartslagens bestämmelser om rapporteringsskyldighet vid skada, flygtrafiktjänst och flygledare, jämkning vid skada samt bärgning och undersökning av olyckor även inom militär luftfart. Det finns ingen anledning att ändra detta. När det gäller frågan om jämkning av skada erinrar arbetsgruppen om att tillämpningen på militär luftfart av lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart inte påverkas av arbetsgruppens förslag till ny reglering av statsluftfarten.

De andra bestämmelserna i uppräkningslistan här ovan är nya, de gäller inte inom militär luftfart i dag. Arbetsgruppen kan inte finna några skäl varför inte samma regler ska gälla inom militär luftfart inom dessa områden som inom luftfarten i övrigt. Det gäller alltså frågor om befälhavare, besättningen ombord och tjänstgöring vid sjukdom eller påverkan av alkohol eller droger. Det gäller transport av visst gods. Det gäller också bemyndigande att meddela föreskrifter till skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik samt bemyndigande att meddela föreskrifter i händelse av krig eller krigsfara. Vidare gäller det vissa ansvarsbestämmelser.

Frågan om befälhavarens befogenheter är i dag inte reglerad när det gäller militär luftfart. Arbetsgruppen anser att befälhavaren ombord på ett militärt luftfartyg ska ha samma författningensliga befogenheter som befälhavaren på andra luftfartyg. Samma gäller frågor om besättningen ombord. Likaså bör de nya bestämmelserna om flygfylleri m.m. som föreslås i lagrådsremissen med förslag till ny luftfartslag gälla även inom militär luftfart. Arbetsgruppen återkommer till dessa frågor i avsnitt 5.6.

I 8 kap. 4 § lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen

bestämmer att av hänsyn till flygsäkerheten eller luftfartsskyddet förbjuda flygtransport av visst gods eller föreskriva villkor för sådan transport. Denna möjlighet bör enligt arbetsgruppen också finnas inom militär luftfart. I statsluftfartsförordningen bör bemyndigandet delegeras till Försvarmakten.

Arbetsgruppen återkommer i avsnitt 5.2.4 till frågan om att meddela föreskrifter till skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik.

12 kap. 7 § lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag innefattar ett bemyndigande för regeringen att i händelse av krig eller krigsfara föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i luftfartslagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller från andra lagar och författningar som avser luftfarten. Denna undantagsmöjlighet bör enligt arbetsgruppens mening också gälla för militär luftfart. I 14 kap. luftfartslagen (2009:000) bör därför tas in en hänvisning till 12 kap. 7 §.

I och med att vissa lagbestämmelser är lika för militär luftfart och annan luftfart bör för klarhetens skull även förordningsregleringen vara lika. Det är förhållandevis få bestämmelser i luftfartsförordningen som bör gälla också för militär luftfart. Av tydlighetsskäl bör motsvarande bestämmelser därför inarbetas i statsluftfartsförordningen.

Frågan om trafikregler för militär luftfart bör regleras i statsluftfartsförordningen. Eftersom det rör verksamhet i ett gemensamt luftrum bör sådana trafikregler meddelas av Försvarmakten efter samråd med Transportstyrelsen.

Under 1990-talet växte den verksamhet som kallas statsflyget fram. Statsflyget är de flygplan som staten anskaffat för statschefens och den högsta civila och militära ledningens resor. Verksamheten formaliserades genom statsflygsförordningen (1999:1354), som trädde kraft den 1 februari 2000. Enligt statsflygsförordningen ska Försvarmakten ansvara för driften av statsflygets flygplan. Flygplanen är militärt registrerade, märkta som militära luftfartyg och underhålls i det militära systemet. Flygplanen ingår i Försvarmaktens insatsorganisatoriska

förband Central transportflygdivision. Statsflyget utgör således en del av den militära luftfarten.

Statsflyget ska enligt statsflygsförordningen ta ut ersättning för bl.a. flygtransportkostnaderna. Detta förändrar inte förhållandet att det är fråga om militär luftfart. För tydlighetens skull bör i den föreslagna statsluftfartsförordningen redovisas att statsflyget är militär luftfart.

Det är mest ändamålsenligt att, såsom för närvarande, regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela de närmare föreskrifterna för den militära luftfarten. Det är i huvudsak Försvarmakten som bedriver svensk militär luftfart. Detaljkunskapen om den militära luftfarten finns inom den myndigheten. Det är därför naturligt att Försvarmakten ges befogenhet att besluta om detaljföreskrifter för den egna flygverksamheten.

De andra organisationer som bedriver militär luftfart, nämligen Försvarets materielverk och delar av försvarsindustrin, har sedan lång tid nära kontakter och samarbete med Försvarmakten. Till detta kommer bl.a. andra civila flygunderhållsorganisationer och leverantörer av luftfartsprodukter i Sverige och utomlands. Dessa organisationer följer redan i dag i allt väsentligt de föreskrifter som Försvarmakten beslutat om i RML. Försvarmakten bör således bemyndigas att inom de ramar riksdag och regering lägger fast besluta om föreskrifter för den militära luftfarten. Bemyndigandet bör också innefatta en rätt att besluta i enskilda fall.

15 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen innehåller en begränsning i fråga om rätt att meddela föreskrifter som gäller förhållandet mellan enskilda eller annars måste meddelas i lag. Arbetsgruppen anser att det i en ny luftfartslag är tillräckligt med den allmänna begränsningen att en delegering till en myndighet inte kan avse förhållanden som måste meddelas i lag.

### 5.2.3 Annan luftfart för statsändamål

**Arbetsgruppens förslag:** Med vissa undantag ska luftfartslagens och luftfartsförordningens bestämmelser gälla även för annan luftfart för statsändamål. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva, i ett enskilt fall besluta eller i ett enskilt fall besluta om undantag från 1–6 och 8 kap. luftfartslagen samt i övrigt meddela de särskilda föreskrifter som behövs. I statsluftfartsförordningen delegeras bemyndigandet till Transportstyrelsen. I statsluftfartsförordningen bestäms också att Transportstyrelsen får meddela de föreskrifter som behövs med hänsyn till flygsäkerheten. Transportstyrelsen ska ha samrått med Rikspolisstyrelsen och Kustbevakningen innan föreskrifter beslutas.

**Skälen för arbetsgruppens förslag:** Annan luftfart för statsändamål regleras i dag i 15 kap. 2 § luftfartslagen. I paragrafens första stycke anges att luftfartslagen gäller också för annan luftfart för statsändamål, utom i vissa i paragrafen angivna delar. Dessa undantag avser numera bara luftpanträtt. I paragrafens andra stycke bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva eller i enskilda fall medge ytterligare undantag från vissa bestämmelser i luftfartslagen. Vidare får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela de särskilda föreskrifter som behövs. Lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag innehåller i princip samma reglering av annan luftfart för statsändamål.

I 144 § luftfartsförordningen bemyndigas Transportstyrelsen att meddela föreskrifter i fråga om vissa förhållanden i luftfartslagen och luftfartsförordningen.

Som arbetsgruppen redovisat i tidigare avsnitt gäller i princip varken den omfattande EG-regleringen eller flertalet internationella konventioner på luftfartsområdet för statsluftfarten. Statsluftfarten är en nationell angelägenhet och ska regleras genom nationella bestämmelser. Den reformerade svenska luft-

fartslagen bör därför innebära en moderniserad reglering av annan luftfart för statsändamål som täcker in den övriga statsluftfart som finns i dag och som är förutsebar i framtiden.

Arbetsgruppen anser att den nu gällande regleringsmodellen bör tillämpas också i en reformerad luftfartslagstiftning. Detta innebär att regleringen av annan statsluftfart i den reformerade lagen dels bör ha som utgångspunkt att hela den civila delen av luftfartslagen ska gälla också för annan statsluftfart, dels att det anges vilka bestämmelser i den civila delen som inte ska gälla annan statsluftfart. Vidare bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att föreskriva eller i ett enskilt fall besluta eller i ett enskilt fall medge undantag från vissa närmare angivna bestämmelser i luftfartslagen, samt i övrigt meddela de särskilda föreskrifter som behövs.

I vissa delar bör luftfartslagens bestämmelser inte gälla för annan statsluftfart. Liksom i dag är det fråga om bestämmelserna om luftpanträtt. Men även vissa andra bestämmelser i lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag bör undantas. Följande bestämmelser i lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag bör inte gälla för annan statsluftfart.

- 7 kap. om tillstånd till luftfartsverksamhet,
- 9 kap. 1–5 §§ om ansvar för skador genom luftfart,
- 10 kap. 3–6 §§ om luftpanträtt,
- 11 kap. 4 § om avgifter,
- 12 kap. 1, 4 och 5 §§ och 6 § andra stycket om tillsyn, överklagande, vissa tillstånd och överlämnande av förvaltningsuppgift, samt
- 14 kap. 2–6 §§ om militär luftfart (promemorians lagförslag).

7 kap. lagrådsremissens förslag till luftfartslag avser tillstånd att bedriva luftfart. Det gäller bl.a. drifttillstånd, bruksflygtillstånd, tillstånd till utbildningsverksamhet och trafiktillstånd. Dessa frågor är inte aktuella inom annan statsluftfart. Annan statsluftfart bör inte vara tillståndspliktig. Detta ligger också i linje med den praxis som utvecklats för annan statsluftfart.

I detta sammanhang vill arbetsgruppen något belysa frågan om flygutbildning som bedrivs av civila statliga myndigheter. Trafikflyghögskolan (TFHS) utbildar piloter. Skolan, som är inordnad i Lunds universitet, har flygutbildningstillstånd enligt luftfartslagen. Likaså har Rikspolisstyrelsen flygutbildningstillstånd för utbildning av sin personal till piloter. Respektive utbildning leder efter avlagda prov till civila certifikat och behörigheter. Arbetsgruppen konstaterar att utbildningen inte är ett direkt led i myndighetsutövningen som t.ex. normal polisverksamhet. I stället syftar den till att ge eleven en flygutbildning med vanliga certifikat. Av denna anledning bör verksamheten inte anses utgöra statsluftfart. Detta innebär att tillståndsplikten för flygutbildning hos t.ex. Rikspolisstyrelsen kvarstår i enlighet med 7 kap. lagrådsremissens förslag till luftfartslag.

Bestämmelserna i 9 kap. 1–5 §§ lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag gäller ansvaret för skador genom luftfart och frågor om försäkring. Det generella ansvaret enligt lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada till följd av luftfart påverkas inte av en hänvisning i luftfartslagstiftningen.

Frågor om försäkringskrav behandlas i EG-förordningen 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer. Arbetsgruppen har redovisat denna EG-förordning i avsnitt 2.2.4.4. EG-förordningen ska enligt artikel 2.2 a inte tillämpas på statliga luftfartyg enligt artikel 3 b i Chicagokonventionen. Statliga luftfartyg enligt Chicagokonventionen är bl.a. militär-, tull- och polisflyg. Bestämmelserna i EG-förordningen gäller därför inte automatiskt för svensk statsluftfart.

I det statliga försäkringssystemet gäller principen att statliga myndigheter ska bära kostnaden för de skador de orsakar. Som grund för detta synsätt ligger att staten alltid har förmåga att ersätta en uppkommen skada. Större skador inom en statlig myndighets verksamhet kan hanteras inom det interna statliga riskfinansieringssystemet. Systemet omfattar alla myndigheter. Det är ett system med höga självrisiker för att bibehålla incitament för skadeförebyggande arbete hos myndigheterna.

Enligt förordningen (1995:1300) om statliga myndigheters riskhantering får en myndighet träffa överenskommelse med Kammarkollegiet om att kollegiet ska överta myndighetens risker i ekonomiskt avseende och dess ansvar för skadereglering. Varje myndighet avgör själv om den ska ansluta sig till systemet. Detta sker genom att en överenskommelse träffas med Kammarkollegiet om att kollegiet ska överta myndighetens risker och ansvar för skadereglering. Det finns också en möjlighet för en myndighet att få Kammarkollegiets tillstånd att teckna försäkring på den allmänna marknaden.

Arbetsgruppen anser att det inte finns skäl att ålägga myndigheterna inom annan statsluftfart en skyldighet att teckna försäkring för skador genom luftfart. Staten undantas på motsvarande sätt från försäkringsskyldighet när det gäller skador vid trafik med fordon och fartyg enligt 3 § trafikskadelagen (1975:1410) respektive 10 kap. sjölagen (1994:1009). 9 kap. 1–5 §§ lagrådsremissens lagförslag bör därför inte gälla för annan statsluftfart. Detta utesluter givetvis inte att en enskild myndighet på eget initiativ och inom ramen för sitt myndighetsansvar utformar en särskild lösning för sin verksamhet.

Bestämmelserna om luftpanträtt i 10 kap. lagrådsremissens lagförslag gäller inte i dag för annan statsluftfart. De bör inte gälla i fortsättningen heller.

Bestämmelserna i 11 kap. 4 § om avgifter m.m. i lagrådsremissens lagförslag bör heller inte gälla för annan statsluftfart. I stället föreslår arbetsgruppen att en liknande bestämmelse om avgift för tillsyn inom statsluftfarten förs in i 14 kap. luftfartslagen (2009:000). Arbetsgruppen återkommer till detta i avsnitt 5.8. Motsvarande gäller även vissa bestämmelser i 12 kap. om tillsyn och överklagande m.m. Arbetsgruppen återkommer till dessa frågor i avsnitt 5.8 och 5.9. Det ligger i sakens natur att regleringen av militär luftfart i 14 kap. lagrådsremissens förslag eller promemorians lagförslag inte ska gälla för annan statsluftfart.

Arbetsgruppen anser vidare att luftfartsförordningen, med vissa undantag, bör gälla även för annan statsluftfart. De



bestämmelser som inte bör gälla knyter an till de delar i luftfartslagen som inte bör gälla för annan statsluftfart. Följande bestämmelser i Supplementets förslag till luftfartsförordning bör därför inte gälla annan statsluftfart.

- 7 kap. om tillstånd att bedriva luftfart,
- 9 kap. om ansvaret för skador genom luftfart,
- 11 kap. 3 § första stycket fjärde punkten om vissa tillstånd,

samt

- 12 kap. 1–4 §§ om tillsyn och vissa bemyndiganden.

Bemyndigandet till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva eller besluta om undantag bör avse i huvudsak samma förhållanden som i dag. Det bör därför gälla bl.a. följande områden i lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag.

- 3 kap. om luftvärdighet och miljövärdighet,
- 4 kap. om flygcertifikat m.m.,
- 5 kap. om luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord,
- 8 kap. om vissa bestämmelser om lufttrafiken, samt
- 11 kap. 1 § om avgångsförbud.

Utöver detta bör det finnas ett allmänt bemyndigande i luftfartslagen att, liksom för närvarande, meddela de särskilda föreskrifter som behövs. I likhet med Supplementets förslag till luftfartsförordning anser arbetsgruppen att detta bemyndigande bör avse vissa bestämmelser i följande kapitel.

- 3 kap. om luftvärdighet och miljövärdighet,
- 4 kap. om flygcertifikat m.m.,
- 5 kap. om luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord,
- 8 kap. om vissa bestämmelser om lufttrafiken avseende bl.a. skyldighet att landa, samt
- 11 kap. om bl.a. avgifter

Arbetsgruppen anser att det ska vara Transportstyrelsen som meddelar föreskrifter och i övrigt fattar besluten om annan luftfart för statsändamål, se nedan. För att det inte ska råda någon oklarhet om saken bör Transportstyrelsen, utöver vad som redo-

visats ovan, ges ett uttalat bemyndigande att meddela de föreskrifter om flygsäkerheten som behövs och i övrigt fatta enskilda beslut i detta avseende.

Arbetsgruppen anser vidare att föreskrifter som Transportstyrelsen meddelar ska beslutas efter samråd med Rikspolisstyrelsen och Kustbevakningen. Samma gäller när Transportstyrelsen meddelar föreskrifter med hänsyn till flygsäkerheten. Dessa förhållanden bör anges i den föreslagna statsluftfartsförordningen.

I avsnitt 5.2.2 föreslog arbetsgruppen att bestämmelsen i 8 kap. 4 § lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag – om möjligheten att förbjuda transport av visst gods – också bör gälla inom militär luftfart. Det kan här erinras om att bestämmelsen redan kommer att gälla inom annan statsluftfart i och med att hela 8 kap. ska gälla också för annan statsluftfart. Det behövs därför ingen särskild reglering i detta avseende för annan statsluftfart. Genom delegeringen av föreskrifträtten till Transportstyrelsen, se nedan, får denna myndighet och Försvarmakten möjlighet att förbjuda vissa transporter och föreskriva nödvändiga villkor.

Den 1 januari 2009 ersatte Transportstyrelsen hela eller delar av de tidigare transportmyndigheterna – bl.a. Luftfartsstyrelsen – och gavs särskild inriktning på normgivning. Inriktningen bör därför vara att regeringen i betydande omfattning bemyndigar Transportstyrelsen att meddela nödvändiga närmare föreskrifter.

I dagens författningsreglering av annan luftfart för statsändamål knyts ett särskilt rekvisit till detta slag av luftfart. Den ska vara avsedd för statsändamål och inte för affärsdrift, se 15 kap. 2 § första stycket luftfartslagen. I 2 § femte punkten tillträdesförordningen (1992:118) används det likartade begreppet icke-kommersiell. Arbetsgruppen har behandlat frågan om statsluftfart och affärsdrift i avsnitt 5.1.2.

Den uppdragsverksamhet som en myndighet bedriver enligt sin instruktion och förvaltningsrättsliga bestämmelser om kostnadstäckning ska inte ses som affärsdrift, dvs. den genomförs inte för att intjäna pengar. I stället är det fråga om att ersätta

staten för vissa kostnader som staten belastas med genom verksamheten. Myndighetens samverkan med andra myndigheter och intressenter innebär således inte att myndigheten bedriver affärsverksamhet, även om myndigheten i vissa fall ska ta ut avgift för verksamheten. På motsvarande sätt som redovisats i avsnitt 5.1.2 och 5.2.2 om statsflyget anser arbetsgruppen således att den beskrivna statsluftfarten inte utgör affärsdrift.

#### 5.2.4 Gemensamma bestämmelser m.m.

**Arbetsgruppens förslag:** Försvarsmakten och Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter som gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik.

Försvarsmakten och Transportstyrelsen får överlämna en förvaltningsuppgift som ansluter till regeringens eller myndighetens föreskrifter till annan. En förvaltningsuppgift som Försvarsmakten överlämnar får innefatta myndighetsutövning.

Om det föreligger särskilda skäl får regeringen, Försvarsmakten eller Transportstyrelsen föreskriva, eller i ett enskilt fall besluta, att viss luftfart ska följa reglerna för militär luftfart eller för annan luftfart för statsändamål.

Om det föreligger särskilda skäl får regeringen i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna om statsluftfart och meddela de särskilda föreskrifter som behövs.

**Skälen för arbetsgruppens förslag:** 14 kap. 3 § luftfartslagen innehåller ett allmänt bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att i den mån det behövs meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som behandlas i lagen och som gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik. I paragrafens andra stycke vidgas bemyndigandet genom en bestämmelse som säger att förvaltningsuppgift som ansluter till föreskrifterna får, om regeringen föreskriver det, av

myndighet som avses i paragrafens första stycke överlämnas åt annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

Lufträttsutredningen föreslog i sitt betänkande att denna bestämmelse skulle bibehållas. Samma bedömning görs i lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag, se 12 kap. 6 §.

Bestämmelserna är enligt både gällande luftfartslag och lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag tillämpliga på annan luftfart för statsändamål, men inte på militär luftfart.

Arbetsgruppen anser att båda bestämmelserna bör gälla för all statsluftfart, alltså även militär luftfart. I och med att lagregleringen av statsluftfarten i fortsättningen blir mer utförlig än hittills kommer bestämmelsernas två delar att behandlas på olika sätt.

Bestämmelsen i 12 kap. 6 § första stycket lagrådsremissens lagförslag gäller möjligheten att meddela föreskrifter om skydd för liv m.m. Det bör enligt arbetsgruppens mening finnas en möjlighet att meddela sådana föreskrifter också inom militär luftfart. Bestämmelsen innefattas därför i den uppräknade av bestämmelser i lagrådsremissens lagförslag som bör gälla även militär luftfart, se avsnitt 5.2.2. Bemyndigandet innefattas redan i de bestämmelser i lagrådsremissens lagförslag som bör gälla för annan statsluftfart. I statsluftfartsförordningen bör bemyndigandet delegeras till Försvarmakten respektive Transportstyrelsen.

Bemyndigandet enligt 12 kap. 6 § andra stycket lagrådsremissens lagförslag handlar om att överlämna en förvaltningsuppgift. Denna möjlighet bör föras in i 14 kap. luftfartslagen (2009:000) som en egen bestämmelse. I statsluftfartsförordningen bör uppgiften delegeras till Försvarmakten och Transportstyrelsen.

Förvaltningsuppgift som Försvarmakten överlämnar bör få innefatta myndighetsutövning. Ett överlämnande kan bli aktuellt i olika situationer. Det kan gälla överlämnade av olika personbundna uppgifter till särskilt utpekade personer med specificerade uppgifter, ansvar och befogenheter i företag inom den flyganknutna försvarsindustrin. Hit hör utpekad s.k.

Designated Engineering Representative inom en auktoriserad designorganisation, motsvarande utpekad person inom en auktoriserad produktionsorganisation, en utpekad militärt auktoriserad flygläkare, respektive en utpekad kontrollant (examinator) inom en auktoriserad luftfartsskola.

Däremot kan arbetsgruppen inte se något behov av en sådan möjlighet när det gäller annan statsluftfart. Under sådana förhållanden bör en förvaltningsuppgift som Transportstyrelsen överlämnar inte få innefatta myndighetsutövning.

Genom luftfartens utveckling och en betydande integrering mellan civil luftfart och statsluftfart och mellan statsluftfartens olika delar kan det i särskilda situationer uppstå oklarhet huruvida viss luftfart utgör det ena eller andra slaget av luftfart. Vidare kan situationer uppkomma där det står klart att verksamheten utgör ett visst slag av luftfart men där det – i det särskilda fallet – vore mer ändamålsenligt att den följde reglerna för luftfart av ett annat slag.

Frågeställningarna kan åskådliggöras med några exempel. Flyg- och sjöräddning utgör statlig räddningstjänst enligt lagen (2003:778) och förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor med Luftfartsverket respektive Sjöfartsverket som ansvariga myndigheter. För att genomföra räddningstjänsten har Sjöfartsverket tecknat avtal med ett privat helikopterföretag om helikopter i beredskap. Helikopterföretaget bedriver sin vanliga verksamhet som civil luftfart. Men när företaget utför räddningstjänst på uppdrag av den ansvariga statliga myndigheten bör verksamheten vara statsluftfart.

Ett annat exempel är den händelse som redovisades i Statens haverikommissions rapport RM 2007:04 om tillbudet vid automatkanonskjutning mot luftmål i oktober 2006. Bogserflygplanet var ett svenskt civilt flygplan. Det skjutande flygplanet var ett tjeckiskt militärt stridsflygplan. SHK konstaterade i sin rapport att tillbudet omfattade svensk civil luftfart och utländsk statsluftfart i form av tjeckisk militär luftfart.

I situationer som dessa bör det finnas en möjlighet att, i särskilda fall, bestämma att en verksamhet ska följa reglerna för

ett visst slag av luftfart. Det mest ändamålsenliga är att en sådan föreskrift eller beslut fattas av Försvarmakten eller Transportstyrelsen. Arbetsgruppen anser att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer således bör ha möjlighet att föreskriva eller i ett enskilt fall besluta att viss luftfart ska följa reglerna för militär luftfart eller annan luftfart för statsändamål. Innan Försvarmakten eller Transportstyrelsen fattar ett sådant beslut bör myndigheterna samråda med varandra. Detta bör framgå av statsluftfartsförordningen. Arbetsgruppen anser vidare att denna möjlighet måste tillämpas restriktivt så att det inte uppstår någon tveksamhet i förhållande till EG-rätten. Det ska därför föreligga särskilda skäl för att få fatta ett beslut av angivet slag. Lagbestämmelsen bör innehålla en sådan restriktion. I förordningsform bör regeringen delegera möjligheten till Försvarmakten och Transportstyrelsen.

Arbetsgruppen har tidigare pekat på att statsluftfarten är begränsad i jämförelse med den civila luftfarten. Den genomförs i huvudsak av statliga myndigheter. I fråga om militär luftfart kan dock, som arbetsgruppen pekat på, enskilda vara verksamhetsutövare. Statsluftfarten utvecklas kontinuerligt och är i allt väsentligt nationellt reglerad. Genom denna utveckling och den ökade internationella samverkan inom såväl försvarets som polisens och Kustbevakningens områden möter både regeringen och myndigheterna ständigt nya frågor och situationer där ett snabbt beslut är nödvändigt. Ett sådant beslut måste ha författningsstöd.

Trots möjligheterna för regeringen, Försvarmakten och Transportstyrelsen att meddela både föreskrifter och enskilda undantag som redovisats ovan, anser arbetsgruppen att det kan behövas en yttersta undantagsmöjlighet.

Erfarenheten visar bl.a. att det vid internationella flygövningar, oavsett om de avser militär luftfart eller annan statsluftfart där också civil luftfart involveras, kan uppstå oklarheter om vilka bestämmelser som ska gälla i olika avseenden. Det är dock inte möjligt att mer i detalj förutse vilka dessa undantags-situationer skulle kunna vara.

Arbetsgruppen föreslår därför att det i den nya regleringen av statsluftfarten ska finnas en möjlighet för regeringen att i ett enskilt fall och om det föreligger särskilda skäl medge undantag från bestämmelserna om militär luftfart och annan statsluftfart. Regeringen bör i samband med detta också få meddela de särskilda föreskrifter som behövs. Arbetsgruppen bedömer att denna undantagsmöjlighet kommer att behöva tillgripas mycket sällan.

Arbetsgruppen vill avslutningsvis belysa en annan fråga. Enligt 15 kap. 1 och 2 §§ luftfartslagen gäller 9 kap. luftfartslagen för militär luftfart och för annan statsluftfart. I regeringens remiss till Lagrådet i april 2009 med luftfartens lagar ingick förutom förslag till ny luftfartslag även förslag till lag om lufttransporter. Det förslaget innebär att en ny lag skapas. I den föreslagna nya lagen samlas de bestämmelser som i dag finns i 9 kap. luftfartslagen och som huvudsakligen innehåller civilrättsliga bestämmelser på luftfartsområdet.

Av lydelsen i bestämmelserna i 9 kap. luftfartslagen framgår att alla paragrafer inte gäller statsluftfart. Bestämmelserna är överförda till den föreslagna nya lagen om lufttransporter utan sakliga ändringar. Detta innebär att de enskilda bestämmelsernas tillämplighet på statsluftfarten inte förändras.

## 5.3 Myndigheternas ansvar och föreskriftsrätt

### 5.3.1 Ansvar och föreskriftsrätt

**Arbetsgruppens förslag:** Försvarsmakten får meddela föreskrifter för militär luftfart och Transportstyrelsen för annan luftfart för statsändamål. Myndigheterna får också besluta i ett enskilt fall. Transportstyrelsen får i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna.

**Skälen för arbetsgruppens förslag:** Arbetsgruppen har i kap. 4 redovisat sin grundläggande syn på hur statsluftfarten bör regleras i lag och i förordning. Luftfartslagen bör vara en ramlag i vilken grunderna bestäms. Utifrån detta bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela de närmare föreskrifter som behövs.

I detta avsnitt redovisar arbetsgruppen de grundläggande bemyndigandena till Försvarsmakten och Transportstyrelsen när det gäller statsluftfart. I de kommande avsnitten redovisas ytterligare förslag och bemyndiganden som rör bl.a. utländsk flygverksamhet (avsnitt 5.4), utprovning m.m. (avsnitt 5.5), besättningen ombord (avsnitt 5.6), transport av vissa varor (avsnitt 5.7) och tillsyn (avsnitt 5.8).

#### 5.3.1.1 Militär luftfart

Arbetsgruppen anser att det är mest ändamålsenligt att, såsom för närvarande, regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela de närmare föreskrifterna för militär luftfart. Regeringen bör i förordningsform i så stor utsträckning som möjligt när det gäller militär luftfart delegera föreskriftsrätten vidare till Försvarsmakten.



I luftfartsförordningen i dag har valts modellen att om inget annat sägs ska luftfartsförordningen inte gälla militär luftfart. Detta innebär att endast ett fåtal bestämmelser i luftfartsförordningen gäller för militär luftfart.

Arbetsgruppen anser att det finns brister i dagens reglering av militär luftfart och att detta delvis beror på att regeringen inte har delegerat föreskriftsrätten till Försvarmakten. Arbetsgruppen anser att detta bör ändras.

Den grundläggande förordningsregleringen av militär luftfart bör finnas i statsluftfartsförordningen. I förslaget till statsluftfartsförordning har inarbetats de bestämmelser i luftfartsförordningen (2009:000) som bör gälla även för militär luftfart, se avsnitt 5.2.2.

Det är i huvudsak Försvarmakten som bedriver militär luftfart eller specificerar luftfart som upphandlas av Försvarets materielverk och levereras av industrin och andra verksamhetsutövare inom eller utom Sverige. Detaljkonskapen inom området finns hos Försvarmakten. Det ter sig därför naturligt att Försvarmakten ges befogenhet att besluta om detaljföreskrifter för den egna flygverksamheten och för försörjningen av det som behövs inom det militära luftfartssystemet.

Försvarmakten har beslutat Regler för militär luftfart (RML) och fortsätter att komplettera och utveckla detta regelverk. De övriga organisationer som bedriver militär luftfart, främst Försvarets materielverk och den flyganknutna försvarsindustrin, har sedan lång tid nära kontakter och samarbete med Försvarmakten. Dessa verksamheter bedriver redan i dag i allt väsentligt sin verksamhet i enlighet med RML.

Försvarmakten bör mot denna bakgrund ges ett uttryckligt bemyndigande att inom de ramar riksdag och regering bestämt besluta om föreskrifter för militär luftfart. De begränsningar avseende delegeringsmöjligheterna som anges i arbetsgruppens lagförslag gäller också bemyndigandet till Försvarmakten. Det ska här erinras om att Försvarmaktens föreskriftsrätt inte bör gälla flygtrafiktjänst i Sverige eller personal som certifieras inom

detta område. Se också avsnitt 5.3.1.3 Särskilt om flygtrafik-tjänst.

Det grundläggande bemyndigandet för Försvarmakten att meddela föreskrifter för militär luftfart gäller i huvudsak följande områden.

- Registrering, nationalitet och märkning,
- Systemvärdighet, luftvärdighet och miljövärdighet,
- Utveckling, produktion och underhåll av luftfartsprodukter,
- Luftfartygs bemanning, certifikat,
- Befälhavare på luftfartyg,
- Militära flygplats- och bassystem,
- Militära luftrumsrelaterade tjänster, system och anläggningar,
- Verksamhet vid luftfartsskola,
- Vissa bestämmelser för luftfarten, samt
- Trafikregler för militär luftfart.

### 5.3.1.2 Annan luftfart för statsändamål

I avsnitt 5.2 har arbetsgruppen redovisat att merparten av luftfartslagens och luftfartsförordningens bestämmelser bör gälla också för annan luftfart för statsändamål. Vidare har föreslagits att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva, besluta i ett enskilt fall och i ett enskilt fall medge undantag från bestämmelserna i 1–6 och 8 kap. lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag. Föreskriftsrätten och rätten att besluta i ett enskilt fall gäller således ett flertal områden, bl.a. luftvärdighetsfrågor för luftfartyg, luftfartygs bemanning, luftfarts-certifikat och befälhavaransvar. Stadgandet innebär också en rätt att besluta om undantag från de bestämmelserna.

Arbetsgruppens förslag överensstämmer i allt väsentligt med nuvarande reglering. Rätten att besluta i ett enskilt fall är inte författningsreglerad i dag, men det har utvecklats en praxis med denna innebörd. Arbetsgruppen anser att det är ändamålsenligt

att den ansvariga myndigheten ges en författningsreglerad möjlighet att fatta beslut i ett enskilt fall.

Genom 144 § luftfartsförordningen (1986:171) har regeringen bemyndigat Transportstyrelsen att meddela föreskrifter eller medge undantag från bestämmelserna. Regeringens bemyndigande avser dock inte alla bestämmelser i 1–8 kap. luftfartslagen (1957:297) utan är begränsat till ett antal närmare angivna bestämmelser. Transportstyrelsen – och tidigare Luftfartsstyrelsen – har inte meddelat några särskilda föreskrifter för annan statsluftfart.

Fram till årsskiftet 2008/09 innehade Luftfartsstyrelsen regeringens bemyndigande avseende ansvar och föreskriftsrätt. Den 1 januari 2009 ersatte Transportstyrelsen bl.a. Luftfartsstyrelsen. Som arbetsgruppen har redovisat i avsnitt 3.3.1 ska Transportstyrelsen enligt 1 § förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen ansvara för bl.a. regelgivning, tillståndsprovning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen har också ett samlat ansvar, sektorsansvar, för den civila luftfarten. Enligt 3 § i instruktionen ska myndigheten särskilt ansvara för frågor om krav på infrastruktur, fordon, fartyg och luftfartyg samt nyttjande av infrastruktur, anläggningar och service. Av 6 § framgår att Transportstyrelsen har myndighetsansvaret för flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Transportstyrelsen ska upprätta avtal med Försvarsmakten i fråga om den praktiska tillämpningen av myndighetsansvaret för flygtrafiktjänst som berör militär luftfart.

Arbetsgruppen anser att Transportstyrelsen är den myndighet som har störst kunskap och samlad kompetens för att kunna hantera förutom den civila luftfarten, även annan luftfart för statsändamål. Det är därför lämpligt att Transportstyrelsen bibehåller ett myndighetsansvar i luftfartslagen i denna del.

I den föreslagna statsluftfartsförordningen bör Transportstyrelsen bemyndigas att meddela närmare föreskrifter i de avseenden som redovisats här ovan. Arbetsgruppens förslag överensstämmer i allt väsentligt med nuvarande reglering i fråga om Transportstyrelsens föreskriftsrätt och ansvar. Transport-

styrelsen bör därför få meddela föreskrifter, i ett enskilt fall besluta samt i ett enskilt fall besluta om undantag från luftfartslagens, luftfartsförordningens och statsluftfartsförordningens föreskrifter om följande.

- Registrering, nationalitet och märkning,
- Luftvärdighet och miljövårdighet,
- Bemanning och luftfartscertifikat,
- Befälhavare,
- Markorganisation,
- Vissa bestämmelser för lufttrafiken, samt
- Vissa bestämmelser om avgifter.

Transportstyrelsen bör också få meddela föreskrifter, och undantag från sådana föreskrifter, samt i ett enskilt fall besluta, om de övriga flygsäkerhetsmässiga villkor som behövs t.ex. om luftoperatörens underhållsorganisation eller utpekande av flygsäkerhetsmässiga ansvarsfunktioner.

Som redovisats ovan ska Transportstyrelsen innan myndigheten beslutar om föreskrifter samråda med övriga berörda myndigheter.

Härutöver bör Transportstyrelsen bemyndigas att meddela ytterligare föreskrifter till skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik.

Om Transportstyrelsen föreskriver att den som tjänstgör på ett sådant luftfartyg ska ha ett särskilt bevis angående sin behörighet gäller vad som föreskrivs om sådana behörighetsbevis.

### 5.3.1.3 Särskilt om flygtrafiktjänst

Sedan mitten av 1970-talet tillämpas i Sverige ett system med integrerad civil och militär flygtrafikledning. Detta innebär att den civila myndigheten, Luftfartsverket, ansvarar för all flygtrafikledning, även för militär verksamhet inom svenskt område. Endast när Försvarmaktens flygstridskrafter övar i sina övningssektorer tar Försvarmaktens flygstridsledning över

ledningen av flygverksamheten. Eftersom flygtrafikledningen är civil är det enligt arbetsgruppens mening naturligt att Transportstyrelsen ansvarar för tillståndsgivning och för tillsyn inom områdena flygtrafiktjänst och personal som utövar flygtrafiktjänst. Detta framgår av Transportstyrelsens instruktion. Dessa områden regleras också genom EG-förordningar bl.a. förordning (EG) 550/2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster och det s.k. flygledardirektivet.

Den allmänna föreskriftsrätt som Försvarsmakten medges i förslaget till statsluftfartsförordning gäller således inte frågor om flygtrafiktjänst i Sverige. Vid militära fredsfrämjande internationella insatser kan det förekomma att Försvarsmakten behöver flygtrafiktjänst, t.ex. för egen flygverksamhet i insatsområdet. Den militära insatsen kan vara sådan att flygtrafiktjänsten i den aktuella staten inte kan eller bör utnyttjas. Det kanske inte heller är möjligt eller lämpligt att få tillgång till flygtrafiktjänst genom andra stater som medverkar i insatsen. I ett sådant fall bör Försvarsmakten ha en formell möjlighet att bedriva egen flygtrafiktjänst. Arbetsgruppen konstaterar att Försvarsmakten kan utöva flygtrafiktjänst över en annan stats territorium. Den föreslagna bestämmelsen i den nya statsluftfartsförordningen är utformad för att möjliggöra detta för Försvarsmakten, se 4 § andra stycket förslaget till statsluftfartsförordning.

## **5.4 Utländsk flygverksamhet**

### **5.4.1 Inledning**

Utländsk flygverksamhet med statsluftfartyg i Sverige rymmer flera olika frågeställningar. Det gäller tillträdet till svenskt område. Det gäller också efter vilka regler ett utländskt luftfartyg ska framföras i svenskt luftrum, och vilken verksamhet som får bedrivas. En del av detta är för närvarande inte författningsreglerat.

### 5.4.2 Tillträdesfrågor

**Arbetsgruppens förslag:** Nuvarande reglering bibehålls. Det innebär att det, utom i vissa fall, är regeringen som bestämmer om tillträde till svenskt område för utländsk militär luftfart och utländsk annan luftfart för statsändamål.

**Skälen för arbetsgruppens förslag:** I 15 kap. 3 § luftfartslagen (1957:297) bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i fråga om tillträde till svenskt område för utländska militära luftfartyg och andra utländska luftfartyg som används för statsändamål och inte för affärsdrift.

I tillträdesförordningen (1992:118) har regeringen föreskrivit att Försvarsmakten får meddela tillstånd för tillträde till svenskt territorium i vissa fall. Det gäller enligt 5 § bl.a. i fråga om andra utländska statsluftfartyg än militära stridsflygplan och på begäran av Sjöfartsverket samt utländska statsluftfartyg som genomför verksamhet enligt fördraget om observationsflygningar av den 23 mars 1992. I andra fall än de som anges i 5 § meddelar enligt 6 § tillträdesförordningen regeringen tillstånd för tillträde till svenskt territorium. Det är således regeringen som meddelar tillstånd när det gäller bl.a. militära stridsflygplan.

Arbetsgruppen anser att den nuvarande regleringen i lag bör bibehållas. Bestämmelsen i 15 kap. 3 § luftfartslagen bör därför föras över till 14 kap i den nya luftfartslagen (2009:000). Av de skäl som redovisats i avsnitt 5.2 bör formuleringen ”inte används för affärsdrift” i 15 kap. 3 § luftfartslagen tas bort. Bestämmelsen bör också redaktionellt anpassas till de definitioner arbetsgruppen föreslår i avsnitt 5.1.

Arbetsgruppen anser vidare att den nuvarande närmare regleringen av tillträdet till svenskt territorium, dvs. regleringen i 5 och 6 §§ tillträdesförordningen, bör bibehållas. Förutom de specifika fall som anges i 5 § tillträdesförordningen bör det

därför vara regeringen som beslutar om tillstånd för tillträde till svenskt territorium.

### 5.4.3 Utländsk flygverksamhet inom svenskt område

#### 5.4.3.1 Inledning

**Arbetsgruppens förslag:** Nuvarande reglering bibehålls. Om ett utländskt statsluftsfartyg har fått tillstånd till luftfart inom svenskt område ska bestämmelserna i den föreslagna statsluftfartsförordningen därför gälla bara om detta beslutades när tillståndet gavs.

**Skälen för arbetsgruppens förslag:** I 145 § luftfartsförordningen (1986:171) stadgas att om ett utländskt statsluftsfartyg fått tillstånd till luftfart inom svenskt område gäller bestämmelserna i luftfartsförordningen bara om detta beslutades när tillståndets gavs. Denna bestämmelse bör gälla även i fortsättningen. Bestämmelsen bör därför föras över till den föreslagna statsluftfartsförordningen.

I fortsättningen av detta avsnitt behandlas frågor om vilken instans som ska meddela föreskrifter, eller i enskilda fall besluta, om utländsk statsluftfarts framförande inom svenskt territorium. Dagens författningsreglering tar bara upp frågan om att meddela föreskrifter. Den inrymmer inte något bemyndigande att besluta i ett enskilt fall. Vidare behandlas frågor om enligt vilka bestämmelser ett utländskt statsluftsfartyg ska framföras inom landet.

### 5.4.3.2 Militär luftfart

**Arbetsgruppens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om utländsk militär luftfarts övningar i Sverige. När det gäller utländsk militär luftfarts verksamhet i Sverige inom ramen för internationell militär test-, utbildnings- och övningsverksamhet får Försvarsmakten meddela föreskrifter eller besluta i ett enskilt fall.

Tillträdesförordningen ändras så att Försvarsmakten får meddela föreskrifter, eller besluta i ett enskilt fall, om utländsk militär luftfarts flygverksamhet inom svenskt territorium. I andra fall ska, liksom för närvarande, ett utländskt statsluftsfartyg följa bestämmelserna för civil luftfart och framföras enligt anvisningar från flygtrafikledningen.

**Skälen för arbetsgruppens förslag:** Den internationella militära samverkan har ökat betydligt under senare år. Det gäller t.ex. samverkan inför gemensamma militära FN- och EU-insatser samt inför Natoleda insatser. Vidare gäller det samverkan som sker inom ramen för säkerhetsfrämjande militär övningsverksamhet, t.ex. Partnerskap för Fred (PFF). Såväl gemensamma övningar inför en insats som säkerhetsfrämjande övningsverksamhet rör luftfartsområdet. Statsmakternas inriktning är att fortsatt utveckla dessa verksamheter och att öka ambitionerna inom områdena. Det innebär att det även fortsättningsvis kommer att förekomma en icke obetydlig utländsk militär flygverksamhet inom svenskt område.

Vid sidan om detta erbjuder Sverige inom ramen för internationell militär test-, utbildnings- och övningsverksamhet i Sverige – s.k. ITÖ – andra stater möjligheten att utbilda och öva militära förband på svenskt territorium. Områden i framförallt Norrland lämpar sig mycket väl för övningar i snö, mörker och kyla, oavsett om det är mark- eller flygövningar. Försvarsmakten



och Försvarets materielverk (FMV) har regeringens uppdrag att genomföra ITÖ.

Arbetsgruppen anser att författningsregleringen bör anpassas till denna förändrade verksamhet. Den grundläggande regleringen bör finnas i luftfartslagen. Nödvändiga närmare föreskrifter bör meddelas i den föreslagna statsluftfartsförordningen och i tillträdesförordningen.

Utländsk militär luftfarts verksamhet i fred i Sverige kan delas in i tre huvudsakliga kategorier.

- Övning inför en gemensam militär insats t.ex. under FN:s eller EU:s ledning.

- Övning inom ramen för säkerhetsfrämjande verksamhet, t.ex. PFF.

- Verksamhet inom ramen för ITÖ.

Arbetsgruppen anser att utgångspunkten – vid sidan om frågan om tillträde till svenskt område – bör vara att det är regeringen som meddelar föreskrifter om utländsk militär luftfarts övningar i Sverige. Det är fråga om att tillåta en specifik övning med utländsk militär luftfart. En bestämmelse av detta slag saknas i dagens luftfartslagstiftning. Den nya luftfartslagen bör därför kompletteras på denna punkt. En sådan bestämmelse bör också innehålla en möjlighet för regeringen att bemyndiga en myndighet att meddela nödvändiga ytterligare föreskrifter. Denna bestämmelse utgör ett komplement till 14 kap. 12 § förslaget till luftfartslag, som reglerar själva tillträdet till svenskt område.

I dagens författningsreglering av utländsk militär luftfarts verksamhet i Sverige finns inte något bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att fatta beslut i ett enskilt fall. Under, eller i anslutning, till militära flygövningar kan uppstå situationer där det är nödvändigt att snabbt kunna fatta ett beslut, t.ex. efter en ändrad inriktning av verksamheten. Den beslutande instansen, regeringen eller Försvarsmakten, måste i det läget ha befogenhet att kunna fatta ett särskilt beslut i saken. Detta gäller oavsett vilken typ av utländsk militär flygverksamhet det är fråga om. Den föreslagna

bestämmelsen i luftfartslagen bör därför innefatta också en möjlighet att fatta beslut i ett enskilt fall.

Arbetsgruppen anser att de två första av de ovan nämnda områdena – övning inför en gemensam militär insats och övning inom ramen för säkerhetsfrämjande verksamhet – typiskt sett är frågor för regeringen. Det är fråga om en övningsverksamhet som har sin grund i Sveriges nationella säkerhetsintresse. Det bör därför vara regeringen som beslutar om grunderna för verksamheten i dessa fall. I sitt beslut enligt 6 § tillträdesförordningen att medge tillträde till svenskt territorium kan regeringen meddela föreskrifter och särskilda villkor om övningen. Som ett komplement till denna grundregel bör dock Försvarsmakten ges ett bemyndigande att besluta om närmare föreskrifter eller fatta beslut i ett enskilt fall för själva flygverksamheten. Arbetsgruppen återkommer till detta nedan. Arbetsgruppen vill erinra om att övning i dessa sammanhang innefattar även den utbildning som behövs för att kunna genomföra insatsen eller övningen.

När det gäller det tredje området – ITÖ – faller det sig däremot mer naturligt att Försvarsmakten ges redan det initiala bemyndigandet att meddela föreskrifter. ITÖ bedrivs av Försvarsmakten och FMV på regeringens uppdrag. Verksamheten är specifikt militär. Övningsverksamheten ska bedrivas inom ramen för t.ex. det miljötillstånd som gäller för ett visst skjutfält. Specialkunskapen om såväl verksamheten och dess konsekvenser i Sverige som vad de utländska staternas förband önskar uppnå genom sin utbildning och övning i Sverige finns hos Försvarsmakten och FMV. Då är det rimligt att Försvarsmakten också meddelar föreskrifter och beslut i enskilda fall om den utländska militära luftfarten inom ITÖ. Detta bör regleras i den föreslagna statsluftfartsförordningen.

I det föregående avsnittet har arbetsgruppen anfört att nuvarande bestämmelser om tillträde till svenskt område bör bibehållas. Det innebär att det är regeringen som beslutar om tillträde för bl.a. utländska militära stridsflygplan.

Enligt bestämmelsen i nuvarande 9 § tillträdesförordningen ska ett utländskt statsluftfartyg följa bestämmelserna för civil luftfart inom svenskt territorium och framföras enligt anvisningar från den svenska flygtrafikledningen. Denna ordning har visat sig vara mindre lämplig när det gäller militär flygövningsverksamhet, vilket Statens haverikommission har uppmärksammat i sin rapport RM 2007:04.

När ett utländskt militärt stridsflygplan medgivits tillträde till svenskt område, bör själva flygövningsverksamheten i Sverige enligt arbetsgruppen ledas genom bestämmelser meddelade av Försvarsmakten. Det är Försvarsmakten som svarar för den militära luftfarten i Sverige och det är denna myndighet som har de särskilda kunskaper inom området som behövs för att kunna meddela nödvändiga föreskrifter. Arbetsgruppen vill erinra om att denna möjlighet för Försvarsmakten inte konkurrerar med det bemyndigande som regeringen föreslås få att meddela föreskrifter om utländsk militär luftfarts övningar i Sverige. Bemyndigandet till Försvarsmakten avser bara den egentliga flygverksamheten och är därför snävare än föreskriftsrätten om övningar.

Enligt arbetsgruppen är det angeläget att Försvarsmaktens bestämmelser utformas så att de täcker de situationer som kan förekomma inom detta område. Myndighetens föreskrifter bör därför utformas så att de omfattar även t.ex. flygning med obemannade luftfarkoster som ingår i ett UAV-system (unmanned airborne vehicle). Ett sådant system kan fraktas till Sverige som en mark- eller flygtransport och monteras på plats inför flygning. Detta innebär att det initiala tillträdet till svenskt luftrum inte nödvändigtvis äger rum vid territorialgränsen.

Arbetsgruppen konstaterar att denna modell redan tillämpas i praktiken. Försvarsmakten har då i allmänhet grundat sina beslut i detta avseende på tillträdesförordningens bestämmelser. Emellertid är det, såsom Haverikommissionen redovisat, inte möjligt att lägga tillträdesförordningen till grund för sådana försvarsmaktsbeslut. Detta eftersom 9 § tillträdesförordningen endast avser överflygningar.

Nuvarande 9 § tillträdesförordningen bör därför ändras. Inom ramen för det tillträde till svenskt område som regeringen medgivit enligt 6 § tillträdesförordningen bör Försvarsmakten bemyndigas att meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om utländsk militär luftfarts flygövningsverksamhet inom svenskt territorium. Bemyndigandet bör således avse den egentliga flygverksamheten, dvs. hur det utländska militära luftfartyget ska framföras i luften under och i anslutning till övningen.

När ett utländskt militärt luftfartyg framförs i Sverige utanför en militär övning ska däremot luftfartyget följa bestämmelserna för civil luftfart och framföras enligt anvisningar från flygtrafikledningen. Tillträdesförordningen bör således inte ändras i den delen.

#### 5.4.3.3 Annan luftfart för statsändamål

**Arbetsgruppens förslag:** Transportstyrelsen får meddela föreskrifter, eller besluta i ett enskilt fall, om utländsk luftfart som samverkar med svensk annan luftfart för statsändamål.

**Skälen för arbetsgruppens förslag:** På samma sätt som Försvarsmakten i ökande grad samverkar med utländska staters militära förband samverkar Kustbevakningen och polisen med sina utländska motsvarigheter. Det gäller såväl vid insatser inom respektive myndighets verksamhetsområde som vid övning och utbildning. För Kustbevakningens del blir detta särskilt tydligt i arbetet med sjöövervakningen och miljöräddningstjänsten i Östersjön och Västerhavet samt till följd av samverkan inom EU även i övrigt om fiskerikontroll och gränskontroll. Regelbundet återkommande har i första hand varit internationell flygsamverkan vid miljöövervakningen till följd av bl.a. Helsingforskommissionen (Helcom) och Bonnöverenskommelsen samt vid fiskeriövervakning enligt s.k. gemensamma kontrollprogram

avseende fisket. Andra staters flygövervakning utförs som statsluftfart. Det förekommer att övervakningen utförs med militärt registrerade luftfartyg. För polisens del gäller att polisflyget har flygoperativ samverkan med de nordiska länderna. Exempel på samverkan avser gränsövervakning, miljöarbete, räddningstjänst, brottsutredning och samverkan vid stora kommenderingar. Polisflyget samverkar också med annan utländsk polis och deras flygande enheter. Det gäller bl.a. antiterrorismsamverkan inom EU.

Även i denna del anser arbetsgruppen att författningsregleringen bör anpassas till den förändrade verksamheten. Genom internationaliseringen inom Kustbevakningens och polisens områden ökar betydelsen av samverkan och samarbete. Den grundläggande regleringen bör finnas i lag. Nödvändiga föreskrifter bör meddelas av regeringen i den föreslagna statsluftfartsförordningen.

Transportstyrelsen är den föreskriftsgivande myndigheten för den civila luftfarten och för annan luftfart för statsändamål. Transportstyrelsen bör bemyndigas att meddela de närmare föreskrifter som behövs på detta område.

Liksom för utländsk militär luftfart i Sverige saknas i dagens författningsreglering ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att fatta beslut i ett enskilt fall när det gäller internationell samverkan för annan statsluftfart. Vid detta slag av samverkan kan – på motsvarande sätt som vid samverkan inom militär luftfart – uppstå situationer där det är nödvändigt att snabbt kunna fatta ett beslut. Den beslutande instansen, regeringen eller Transportstyrelsen, måste i det läget ha befogenhet att kunna fatta ett enskilt beslut i saken. Detta gäller oavsett vilken typ av utländsk annan statsluftfart det är fråga om.

När utländsk annan luftfart för statsändamål framförs i Sverige ska den enligt dagens bestämmelser följa bestämmelserna för civil luftfart och framföras enligt anvisningar från flygtrafikledningen. Detta bör gälla även fortsättningsvis.

#### 5.4.4 Vissa skjutövningar och andra övningar

**Arbetsgruppens förslag:** Tillträdesförordningen ändras så att Försvarsmakten får besluta om tillstånd till skjutövningar och andra övningar enligt 10 § tillträdesförordningen om övningen genomförs inom ramen för internationell militär test-, utbildnings- och övningsverksamhet i Sverige.

**Skälen för arbetsgruppens förslag:** I 10 § tillträdesförordningen stadgas att inom svenskt territorium får ett utländskt statsfartyg eller statsluftfartyg eller en utländsk militär avdelning endast med regeringens tillstånd bedriva skjutövningar eller andra övningar än sådana som avses i 5 § andra stycket. Vidare stadgas att tillstånd inte behövs för övningar som i sin helhet kan genomföras inom ett fartyg eller ett luftfartyg.

ITÖ kan innefatta skjutövningar och andra särskilda övningar.

Principiellt bör, enligt arbetsgruppens mening, endast en instans svara för föreskriftsgivningen i ett visst ärende. I det föregående har arbetsgruppen föreslagit att Försvarsmakten ska bemyndigas att meddela föreskrifter och fatta enskilda beslut när det gäller ITÖ. Mot denna bakgrund kan det framstå som inkonsekvent, och i viss mån opraktiskt, att regeringen ska fatta beslut om skjutövningar och andra övningar än sådana som avses i 5 § andra stycket, dvs. räddningsövningar, medan Försvarsmakten ska besluta om den utländska militära luftfartens verksamhet inom svenskt territorium. I och med att Försvarsmakten och FMV redan har regeringens uppdrag att bedriva ITÖ talar övervägande skäl för att Försvarsmakten bör ha befogenheten att besluta om skjutövningar och andra övningar inom denna ram.

ITÖ ska bedrivas inom ramen för bl.a. svensk arbetsmiljö- och miljölagstiftning. Detta innebär att de föreskrifter och villkor som beslutats i ett miljötillstånd för t.ex. ett skjutfält också ska gälla för utländska förband som övar där. Samma

förhållande gäller skjutövningar i luften eller t.ex. övning i bombfällning. Detta innebär att staten redan har bestämt huvudragen i var och på vilket sätt skjutövningar får genomföras. I de praktiska frågorna är det Försvarmakten och FMV som besitter de närmare kunskaperna och innehar den kompetens som behövs för att rätt kunna bedöma frågan. I sammanhanget kan erinras om att miljötillstånd för skjutfält prövas i första instans av länsstyrelsen. Ett beslut kan överklagas till regeringen. Regeringen är alltså slutinstans när det gäller prövning av miljötillstånd som gäller försvaret. På detta sätt förstärks ytterligare regeringens möjlighet att i det övergripande perspektivet reglera och ha insyn över denna verksamhet.

Arbetsgruppen föreslår således att Försvarmakten ska besluta om skjutövningar och andra övningar när det gäller ITÖ. Befogenheten för Försvarmakten att besluta om tillstånd ska gälla övningar till lands, till sjöss och i luften. 10 § tillträdesförelagningen bör kompletteras med ett nytt andra stycket för detta ändamål.

Arbetsgruppen vill erinra om att det bara gäller övningar inom ramen för ITÖ. Om det gäller övning inför en gemensam militär insats eller säkerhetsfrämjande övningar ska tillstånd liksom hittills beslutas av regeringen. Arbetsgruppen vill också erinra om att det inte gäller frågan om tillträde till svenskt territorium utan verksamheten i Sverige sedan tillstånd till tillträde medgivits.

## **5.5 Utprovning och utprovningstillstånd**

### **5.5.1 Inledning**

Vid sidan om den egentliga utländska flygverksamheten med statsluftfartyg som redovisats i det föregående avsnittet förekommer utprovning av luftfartyg eller föremål som har eller som saknar anknytning till militär verksamhet. Till övervägande del

har denna verksamhet kommit att hanteras av Försvarmakten och Försvarets materielverk (FMV).

### 5.5.2 Utprovning för militära ändamål

**Arbetsgruppens förslag:** Försvarmakten får meddela föreskrifter, eller besluta i ett enskilt fall, om luftfart som utförs i Sverige av en annan stat, eller ett företag med säte i en annan stat, och som avser underhåll, modifiering eller utprovning för militära ändamål. När Försvarmakten beslutar ska myndigheten höra Försvarets materielverk. Om verksamheten berör civil luftfart eller annan statsluftfart ska beslutet fattas i samråd med Transportstyrelsen.

**Skälen för arbetsgruppens förslag:** Försvarmaktens roll och ansvar i fråga om rätt att besluta om tillstånd till utprovning för militära ändamål är otydlig. Denna verksamhet är ett av de områden som dagens luftfartslagstiftning inte tydligt reglerar. Samtidigt gäller att verksamheten pågår och sannolikt kommer att öka. Verksamheten bedrivs till stor del av och genom FMV. FMV har i dagens författningsreglering ingen utpekad roll eller definierat ansvar.

Av hävd har Försvarmakten tillämpat myndighetens interna bestämmelser för militär luftfart, dvs. Regler för militär luftfart (RML), även för sådan militär luftfart som utförs hos FMV och den flyganknutna försvarsindustrin främst Saab AB. Detta har varit av särskild betydelse när det gäller flygutprovning.

Det krävs tillstånd för att få genomföra flygutprovning på FMV:s provplats i Vidsel i Norrbotten. Detta sker enligt RML inom ramen för ett flygutprovningstillstånd från Försvarmakten. Ett sådant flygutprovningstillstånd är en form av luftvärdighetsbevis som meddelas av Försvarmakten genom flygsäkerhetsinspektören (FSI) i Försvarmakten. I avsnitt 5.8 redovisas FSI:s verksamhet och ansvar. Detta innebär att om den



aktuella luftfarten ska kunna genomföras är det nödvändigt att Försvarmakten medverkar i flygutprovningssprocessen. Arbetsgruppen har behandlat frågor om tillstånd i avsnitt 5.2.2.

Försvarmakten och FMV anser att FMV inte kan besluta om ett flygutprovningstillstånd. Tillstånd måste i stället meddelas av Försvarmakten. Inom Försvarmakten ansvarar FSI, som betraktas som den militära luftfartsmyndigheten, för denna fråga. Försvarmakten anser att synsättet är accepterat av FMV och Transportstyrelsen.

Försvarmakten anser sig ha erforderlig kompetens för att göra de bedömningar som krävs för att pröva om ett flygutprovningstillstånd ska meddelas i fråga om den nu aktuella luftfarten eller inte.

Arbetsgruppen delar i allt väsentligt Försvarmaktens uppfattning. Verksamhetsområdet är inte reglerat i dagens författningar. Däremot har Försvarmakten utvecklat en praxis som är både ändamålsenlig och accepterad av de övriga berörda organisationerna, dvs. FMV och den försvarsanknutna flygindustrin genom främst Saab AB.

Det är viktigt att det finns klara regler för vad som gäller och att dessa regler så långt möjligt är enkla att tillämpa. Arbetsgruppen anser därför att den ordning som Försvarmakten och de berörda organisationerna utvecklat bör gälla även fortsättningsvis. Ordningen bör dock författningsregleras.

Inhemsk utprovningssverksamhet m.m. ryms redan genom definitionen av militär luftfart i det mandat arbetsgruppen föreslår att Försvarmakten ska ges, se avsnitt 5.1.2.2. I detta mandat ryms emellertid inte utländsk luftfarts underhåll, modifiering och utprovning för militära ändamål. Sådan verksamhet kan initieras av en annan stat eller ett företag med säte i en annan stat. Med en alltmer internationaliserad försvarsverksamhet och där EU genom den europeiska försvarsbyrån, EDA, har en stark ställning – vilken Sverige påtagligt understödjer – anser arbetsgruppen att det inte är någon principiell skillnad mellan inhemsk verksamhet och att det är en utländsk stat eller ett utländskt

företag som står bakom verksamheten. Inhemsk och utländsk verksamhet bör enligt arbetsgruppen behandlas på samma sätt.

Arbetsgruppen föreslår därför att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter för utländsk luftfart som genomförs i Sverige av en annan stat, eller ett företag med säte i en annan stat, och som avser underhåll, modifiering eller utprovning för militära ändamål. Detta bör regleras i luftfartslagen. Vidare anser arbetsgruppen att Försvarmakten i den föreslagna statsluftfartsförordningen bör bemyndigas att meddela föreskrifter. Bemyndigandena till regeringen och Försvarmakten bör innefatta en möjlighet att fatta beslut i ett enskilt fall.

Eftersom ärendena ofta berör FMV bör Försvarmakten höra FMV innan beslut fattas. I vissa fall kan också civil luftfart eller annan statsluftfart beröras. I sådana fall bör Försvarmakten besluta i samråd med Transportstyrelsen. Detta bör framgå av statsluftfartsförordningen.

### 5.5.3 Utprovning för vissa andra ändamål

**Arbetsgruppens förslag:** Försvarmakten får föreskriva, eller besluta i ett enskilt fall, att bestämmelser för militär luftfart ska tillämpas vid underhåll, modifiering eller utprovning av luftfartyg eller materiel för luftfartsändamål som inte är uppenbart militära. Försvarmakten ska fatta beslut i samråd med Försvarets materielverk.

**Skälen för arbetsgruppens förslag:** I dag genomför Försvarmakten, och i än högre grad FMV, utprovning och liknande verksamhet vid framförallt Vidsel av luftfartyg eller materiel för luftfartsändamål. De två myndigheterna har utvecklat ändamålsenliga rutiner för verksamheten och tillämpar reglerna i RML.

Verksamheten har ibland inte annat att göra med militär luftfart än att utprovningen genomförs av Försvarsmakten eller den till militär verksamhet nära knutna myndigheten FMV.

Det är i praktiken fråga om luftfartyg som inte är militärt registrerade, eller materiel för luftfartsändamål. Luftfartyg som inte är militärt registrerade är antingen oregistrerade eller civilregistrerade. I den mån luftfartyget är civilregistrerat bör det enligt arbetsgruppen behandlas i enlighet med reglerna för civil luftfart. Detta fall ligger utanför förevarande lagstiftningsarbete. Om det å andra sidan är fråga om oregistrerade luftfartyg eller fråga om materiel är dagens författningsreglering oklar om vilket regelverk som bör gälla. Det skulle kunna hävdas att verksamheten bör betraktas som en del av civil luftfart eller annan statsluftfart och att Transportstyrelsen därför skulle vara den myndighet som beslutar i dessa frågor.

Arbetsgruppen konstaterar dock att det är fråga om en begränsad verksamhet, både till omfång och lokalisering. Den är mycket speciell. Ett exempel är ett internationellt konsortiums utprovning av en obemannad luftfartkost i form av en "rymdfärja" våren 2004. Farkosten släpptes från en militär helikopter och landade på Vidselbasen.

Försvarsmakten och FMV har utvecklat procedurer för att kunna genomföra denna utprovningsverksamhet, vilken huvudsakligen genomförs vid FMV:s provplats i Vidsel. Arbetsgruppen anser att man vid ett enskilt verksamhetsställe och hos den myndighet som genomför utprovningen så långt möjligt bör undvika att blanda civil och militär verksamhet. Arbetsgruppen vill erinra om att det i denna fråga inte är någon skillnad på om det är fråga om inhemska eller utländska oregistrerade luftfartyg eller materiel.

Om det är oklart vilket regelverk som ska tillämpas är det enligt arbetsgruppen mest ändamålsenligt att det finns en möjlighet att besluta att bestämmelserna för militär luftfart ska tillämpas på detta slag av utprovningsverksamhet. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bör ges ett sådant bemyndigande. Det ska gälla i fall där det är fråga om underhåll,

modifiering eller utprovning av luftfartyg eller materiel för luftfartsändamål som inte är uppenbart militära.

Arbetsgruppen föreslår att den grundläggande regleringen görs i luftfartslagen och att Försvarmakten ges ett motsvarande bemyndigande i den föreslagna statsluftfartsförordningen. Försvarmakten ska i dessa fall samråda med FMV.

## **5.6 Befälhavaren och besättningen ombord**

### **5.6.1 Inledning**

Luftfartslagstiftningen reglerar frågor om befälhavare och besättningen ombord på ett luftfartyg. En fråga gäller befälhavare ombord och dennes befogenheter. En annan gäller straffansvar för vissa handlingar som begåtts ombord eller genom besättningens handlande. För militär luftfart har på senare år aktualiserats också frågan om vilka regler som ska gälla när det är en s.k. blandad besättning ombord på luftfartyget. Detta kan vara militära besättningsmedlemmar av olika nationalitet ombord på ett svenskt militärt luftfartyg. Det kan också gälla fallet med en svensk besättning i ett utländskt militärt luftfartyg.

#### **5.6.1.1 Annan statsluftfart**

Enligt 15 kap. 2 § luftfartslagen (1957:297) gäller i stort sett hela luftfartslagen även för annan luftfart för statsändamål. Det får som följd att även luftfartsförordningens (1986:171) bestämmelser om befälhavare och tjänsten ombord, 47–52 §§, gäller för annan statsluftfart. I vissa avseenden får Transportstyrelsen meddela föreskrifter eller medge undantag från bestämmelserna. Några sådana föreskrifter har emellertid inte meddelats. I lagrådsremissen föreslås att den nuvarande regleringen i allt väsentligt bibehålls.

### 5.6.1.2 Militär luftfart

Bestämmelserna i dagens luftfartslag om befälhavare och besättningen ombord gäller inte för militär luftfart. Ett undantag är 5 kap. 8 § luftfartslagen om rapporteringsskyldighet vid olyckshändelser. Detta innebär att inte heller luftfartsförordningens bestämmelser om befälhavare och besättningen ombord gäller för militär luftfart. För militär luftfart finns i dag inte några särskilda bestämmelser om regler vid blandade besättningar.

### 5.6.2 Besättningen ombord och statsluftfarten

#### 5.6.2.1 Annan luftfart för statsändamål

**Arbetsgruppens förslag:** Samma regler ska gälla för annan luftfart för statsändamål som för civil luftfart när det gäller frågor om befälhavare och besättningen ombord.

**Skälen för arbetsgruppens förslag:** Arbetsgruppen har i tidigare avsnitt – främst avsnitt 5.2.3 – föreslagit att dagens reglering av annan luftfart för statsändamål i luftfartslagen i princip ska bibehållas i den nya lagen. Det gäller i allt väsentligt också regleringen i luftfartsförordningen. När det gäller frågor om besättningen ombord och straffansvar ska alltså för annan statsluftfart gälla samma bestämmelser som för den civila luftfarten samt de eventuella särskilda föreskrifter eller undantag som Transportstyrelsen beslutat.

I arbetsgruppens förslag till lagreglering föreslås i 14 kap. 7 § första stycket att merparten av bestämmelserna för civil luftfart i lagrådsremissens förslag till luftfartslag ska gälla också för annan statsluftfart. Det gäller dock inte 7 kap. om tillstånd till luftfart, 9 kap. 1–5 §§ om ansvar för skador, 10 kap. 3–6 §§ om luftpanträtt, 11 kap. 4 § om avgifter, 12 kap. 1, 4, 5 §§ och 6 § andra

stycket om tillsyn, överklagande m.m. eller 14 kap. 2–6 §§ om militär luftfart i lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag.

I 14 kap. 7 § andra stycket föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter, i ett enskilt fall besluta eller i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i 1–6 och 8 kap. lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag samt i övrigt meddela de särskilda föreskrifter som behövs.

I arbetsgruppens förslag till statsluftfartsförordning redovisas att bestämmelserna i luftfartsförordningen, utom i vissa delar, bör gälla också för annan statsluftfart, 16 § första stycket. I denna paragrafs andra stycke bemyndigas Transportstyrelsen att meddela föreskrifter m.m.

Genom den föreslagna författningsregleringen ges Transportstyrelsen möjlighet att meddela bestämmelser om besättningen ombord som avviker från luftfartsförordningens. De i första hand berörda organisationerna är polisen och Kustbevakningen.

På de här redovisade grunderna kommer också luftfartslagens (2009:000) straffbestämmelser att gälla även för annan statsluftfart.

Mot denna bakgrund lämnar arbetsgruppen inga särskilda författningsförslag när det gäller frågor om befälhavare och besättningen ombord inom annan luftfart för statsändamål eller straffansvar vid sådan luftfart.

### 5.6.2.2 Militär luftfart

**Arbetsgruppens förslag:** Luftfartslagens bestämmelser om befälhavare, befälhavarens befogenheter och ansvar samt rapporteringsskyldighet ska gälla också inom militär luftfart. Det gäller också bestämmelserna om förbud mot tjänstgöring på grund av sjukdom m.m, bestämmelserna om flygfylleri och grovt flygfylleri samt skyldigheten att följa befälhavarens order.

Svenska bestämmelser ska gälla för utländsk besättning i ett svenskt militärt luftfartyg om inte regeringen i ett enskilt fall bestämt annat. Om det inte står i strid med de bestämmelser som gäller på ett utländskt militärt luftfartyg ska svenska bestämmelser gälla för en svensk besättning på ett sådant luftfartyg.

#### Skälen för arbetsgruppens förslag:

Befälhavare ombord, m.m.

Av 15 kap. 1 § luftfartslagen följer att skyldigheten enligt 5 kap. 1 § luftfartslagen att ett luftfartyg ska ha en befälhavare inte gäller vid luftfart med svenska militära luftfartyg. Det finns således ingen författningsskyldighet att det ska finnas en befälhavare på luftfartyg i militär luftfart. Försvarsmakten har dock genom Regler för militär luftfart (RML) bestämt att ett militärt luftfartyg ska ha en befälhavare.

Ett av syftena med att det ska finnas en befälhavare är att göra klart vem som har det yttersta ansvaret ombord för luftfartyget och dess framförande. Arbetsgruppen anser att det inte finns skäl att undanta militära luftfartyg från detta krav. Det bör därför finnas bestämmelser i lag om befälhavare ombord även på luftfartyg i militär luftfart.

I och med att det läggs fast att även luftfartyg i militär luftfart ska ha en befälhavare aktualiseras befälhavarens befogenheter. Principiellt är det ingen avgörande skillnad mellan civil luftfart, annan statsluftfart och militär luftfart i detta avseende. Befälhavaren har ansvaret för luftfartyget och han eller hon ska ha de maktbefogenheter som behövs för att kunna uppfylla detta ansvar, såväl före som under en flygning. Arbetsgruppen kan därför inte finna några skäl varför en befälhavare på ett militärt luftfartyg inte ska ha samma befogenheter som en befälhavare på ett civilt luftfartyg. Detta innebär att grundbestämmelserna för civil luftfart i denna del bör gälla också för militär luftfart.

Arbetsgruppen vill i detta sammanhang uppmärksamma de särskilda lydnadsförhållanden som råder inom Försvarmaktens verksamhet och därmed militär luftfart. Det gäller framförallt lydnadsförhållandena inom den operativa respektive taktiska verksamheten. Order om hur ett militärt luftfartyg ska uppträda ges ofta av en taktisk chef genom en flygstridsledare. Det skulle därför kunna ifrågasättas om befälhavaren i ett militärt luftfartyg har, som det sägs i 5 kap. 1 § luftfartslagen (5 kap. 3 § lagrådsremissens förslag), den högsta myndigheten ombord på luftfartyget. Med uttrycket "högsta myndigheten ombord" avses emellertid utövandet av befogenheter av befälhavaren inför och under flygning samt vid rapportering efter avslutad flygning. Det uppstår enligt arbetsgruppen därför ingen konflikt mellan de militära lydnadsbestämmelserna och luftfartslagens bestämmelser.

Befälhavaren ansvarar för att luftfartyget är luftvärdigt. Luftfartslagens bestämmelser om detta bör gälla också inom militär luftfart. Detta ansvar innebär att befälhavaren ska övervaka att luftfartyget är luftvärdigt, se 5 kap. 4 § lagrådsremissens lagförslag. Befälhavaren har enligt paragrafens andra stycke, jämfört med 3 kap. 1 § första stycket, också en skyldighet att till ansvarig myndighet anmäla sådant som har betydelse för luftvärdigheten eller miljövärdigheten. Inom civil luftfart och annan statsluftfart ska anmälan göras till Transportstyrelsen. I statsluftfarts-



förordningen bör bestämmas att inom militär luftfart ska en sådan anmälan göras till Försvarmakten.

Som en följd av 15 kap. 1 § luftfartslagen gäller inom militär luftfart inte heller befälhavarens rätt enligt 5 kap. 4–5 §§ luftfartslagen (5 kap. 5–7 §§ lagrådsremissens förslag) att vidta åtgärder eller använda våld och tvång, för att avvärja faror för säkerheten ombord.

Bestämmelsen avser i första hand ordningen m.m. hos passagerare ombord. I militär luftfart har det alltid förekommit att passagerare följt med ombord på luftfartyget. En skillnad nu jämfört med tidigare är dock att det i dag i allt större utsträckning förekommer att passagerare i militära luftfartyg inte tillhör Försvarmaktens personal. Dessa ingår inte i Försvarmaktens disciplinära system. Det kan därför finnas ett större behov i dag än tidigare att reglera även dessa frågor.

Arbetsgruppen anser att föreskrifterna i luftfartslagen om rätt för fartygets befälhavare att använda tvång eller våld för att upprätthålla ordningen ombord ska gälla även för en befälhavare på ett militärt luftfartyg.

5 kap. 5–7 §§ lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag innebär i sammanfattning följande. Befälhavaren får vidta de åtgärder som behövs mot den som utgör en omedelbar fara för flygsäkerheten eller luftfartsskyddet. Befälhavaren får använda våld när andra medel inte hjälper. Besättningsmedlemmar ska hjälpa befälhavaren om det behövs, och har då samma rätt som befälhavaren att använda våld. Om ett svårare brott begås ombord ska befälhavaren om möjligt vidta de åtgärder som behövs för utredningen och som inte kan vänta. Befälhavaren får omhänderta gärningsmannen så att han eller hon inte avviker. Befälhavaren får också ta föremål som kan ha betydelse för utredningen i förvar. Föremål som kan ha betydelse för utredningen ska överlämnas till behörig svensk eller utländsk myndighet av befälhavaren.

När det gäller skyldigheten enligt 5 kap. 7 § lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag att lämna upplysningar och överlämna föremål till behörig myndighet är det enligt arbetsgruppen

viktigt att beakta att uppgifter och föremål som rör ett luftfartyg som tillhör Försvarmakten eller i övrigt innefattas i militär luftfart kan vara omfattade av sekretess. I luftfartslagen bör därför föras in en begränsning som innebär att överlämnande bara får göras om det inte föreligger hinder enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

I och med att luftfartslagens bestämmelser om befälhavaren och besättningen ombord bör gälla också inom militär luftfart behövs viss förordningsreglering i denna sak. Även i dessa avseenden måste beaktas att militär luftfart vanligtvis genomförs av Försvarmakten. Det är sålunda statsluftfartyg som är okränkbara och inte åtkomliga för en annan stats jurisdiktion.

Regleringen bör göras i statsluftfartsförordningen och i huvudsak överensstämma med reglerna för civil luftfart och annan statsluftfart, se 5 kap. 4 § Supplementets förslag till ny luftfartsförordning. Det innebär följande. Om befälhavaren har omhändertagit någon som har begått brott ombord, ska han eller hon snarast underrätta polismyndigheten eller flygtrafikledningsenheten på de orter där luftfartyget ska landa. I händelse av att någon har landsatts av ordnings- eller säkerhetsskäl ska befälhavaren snarast underrätta polismyndigheten eller flygtrafikledningsenheten på den ort där landsättningen har skett.

Om befälhavaren avser att överlämna någon som har begått ett svårare brott ombord till en behörig myndighet, ska han eller hon snarast underrätta polismyndigheten eller flygtrafikledningsenheten på den ort där överlämnande ska ske. Har ett överlämnande skett till en utländsk myndighet ska befälhavaren snarast underrätta Rikspolisstyrelsen eller Försvarmakten. Om befälhavaren på ett svenskt militärt statsluftfartyg avser att överlämna någon till en utländsk myndighet ska han eller hon, om det är möjligt, först samråda med Försvarmakten.

I och med att dessa befogenheter för befälhavaren och besättningen ombord bör gälla även inom militär luftfart, bör också till detta kopplade straffbestämmelser gälla. Det är 13 kap. 4 § nionde och tionde punkten lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag. Detta innebär att den kan straffas som inte följer

befälhavarens order vid tjänstgöring ombord på ett flygplan. Samma gäller den passagerare som inte åtyder vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord.

Luftfartslagen innehåller en bestämmelse, 5 kap. 7 § (5 kap. 8 § lagrådsremissens förslag), om skyldighet för befälhavaren att vidta vissa åtgärder om luftfartyget hamnar i nöd. Denna bestämmelse gäller inte för militär luftfart i dag. I och med den militära luftfartens karaktär och specifika syfte bör denna bestämmelse inte heller i fortsättningen gälla för militär luftfart.

Redan i dag gäller 5 kap. 9 § luftfartslagen (5 kap. 9 § lagrådsremissens förslag) om rapporteringsskyldighet vid olyckshändelse också för den militära luftfarten. Detta bör gälla även fortsättningsvis.

Onykterhet vid tjänstgöring ombord på ett luftfartyg är mycket allvarligt. Det finns enligt arbetsgruppens mening ingen anledning att i denna fråga skilja på civil luftfart och militär luftfart. Besättningen ombord på ett svenskt militärt luftfartyg bör därför inte undantas från det straffrättsliga ansvaret vid alkohol- eller annan drogpåverkan. Inte heller bör militär luftfart undantas från bestämmelserna om förbud mot tjänstgöring ombord på grund av sjukdom m.m. Bestämmelserna om förbud mot tjänstgöring ombord vid sjukdom m.m. och bestämmelserna om flygfylleri och grovt flygfylleri i förslaget till ny luftfartslag bör således gälla också för den militära luftfarten, se 5 kap. 10 § och 13 kap. 2 och 3 §§ lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag.

I 5 kap. 10 § luftfartslagen sägs att den inte får tjänstgöra ombord som på grund av sjukdom m.m. inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt. I 6 kap. 16 § stadgas att vad som sägs i 5 kap. 10 § också gäller flygledare, flygtekniker och flygklarare, samt i den mån regeringen föreskriver det, annan personal inom markorganisationen med tjänstgöring som är av betydelse för säkerheten. De två lagrummen motsvaras i lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag av 5 kap. 10 § och 6 kap. 18 §. Enligt 13 kap. 2 och 3 §§ lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag gäller ansvarsbestämmelserna avseende flygfylleri och

grovt flygfylleri även markpersonal enligt 6 kap. 18 § lagrådsremissens förslag.

Den nu redovisade regleringen bör gälla även inom militär luftfart. Enligt arbetsgruppens förslag till ny lagreglering av militär luftfart gäller 5 kap. 10 § och 13 kap. 2 och 3 §§ lagrådsremissens förslag också för militär luftfart. 6 kap. 18 § innehåller ett bemyndigande för regeringen att föreskriva att annan personal inom markorganisationen än flygledare och flygtekniker med tjänstgöring som är av betydelse för flygsäkerheten ska omfattas av 5 kap. 10 § och därmed också 13 kap. 2 och 3 §§ lagrådsremissens förslag. 6 kap. 18 § lagrådsremissens förslag bör därför gälla även inom militär luftfart.

Arbetsgruppen anser att regeringen bör utnyttja bemyndigandet i 6 kap. 18 § lagrådsremissens förslag och i statsluftfartsförordningen föreskriva att vissa kategorier personal i markorganisationen inom militär luftfart ska omfattas av de ifrågavarande bestämmelserna. Det gäller följande personalkategorier; personal som utför klargöringstjänst eller annan flygunderhållstjänst, flygstridsledare samt flygledare när de ingår i det militär luftfartssystemet, se 10 § förslaget till statsluftfartsförordning.

Det är angeläget att även inom militär luftfart närmare kunna reglera bruk av droger och andra preparat som kan försämra förmågan hos besättningen i ett luftfartyg att bidra till en säker luftfart. Försvarsmakten bör därför efter samråd med Socialstyrelsen få meddela förbud eller liknande föreskrifter för besättningen på ett militärt luftfartyg i fråga om tjänstgöring under påverkan av alkohol eller andra medel. En bestämmelse om detta bör tas in i statsluftfartsförordningen.

## Frågor om s.k. blandade besättningar

Genom internationaliseringen av försvarets verksamhet med bl.a. gemensamma militära övningar och insatser förekommer det i ökad utsträckning att det är en blandad besättning ombord på ett militärt luftfartyg. Det kan gälla militära besättningsmedlemmar av olika nationalitet ombord på ett svenskt militärt luftfartyg eller situationer med en svensk besättning i ett utländskt militärt luftfartyg. Dagens luftfartslagstiftning reglerar inte dessa frågor.

Enligt arbetsgruppens mening måste utgångspunkten vara att ombord på ett svenskt militärt luftfartyg gäller svensk lag. Det innebär att luftfartslagens bestämmelser gäller ombord. Ingår utländsk personal i besättningen på ett svenskt militärt luftfartyg lyder denna personal därför under de svenska bestämmelserna. Arbetsgruppen anser vidare att det bör finnas en möjlighet för regeringen att i ett enskilt fall bestämma annorlunda.

Den andra situationen, dvs. svensk militär personal ingår i besättningen på ett utländskt militärt luftfartyg, bör behandlas på ett annat sätt. Svensk personal – militär eller civil – är alltid ansvarig för sitt handlande med utgångspunkt i svensk lag, däribland luftfartslagen. Ombord på ett utländskt militärt luftfartyg gäller dock på motsvarande sätt som ombord på ett svenskt, att den andra statens lagstiftning ska tillämpas. Detta innebär att svensk militär personal ombord på ett utländskt militärt luftfartyg kan hamna i situationer där två kanske motstridiga regelverk gäller.

Arbetsgruppen anser att det är mest ändamålsenligt att i denna situation göra presumtionen att svensk lag ska gälla, försåvitt inte de svenska bestämmelserna står i strid med de bestämmelser som gäller för det utländska militära luftfartyget. I något fall skulle det kanske anses vara oklart vad som menas med ”att stå i strid med”. Ett exempel skulle kunna vara att den andra staten inte reglerar ett visst förhållande. Arbetsgruppen föreslår att en bestämmelse om flygfylleri införs. En sådan bestämmelse saknas kanske i den andra statens regelverk. Står svensk lag då i strid med den andra statens bestämmelser? Enligt arbets-

gruppens mening gör den inte det. Frånvaron av reglering i den andra staten innebär inte att en svensk reglering står i strid med den andra statens bestämmelse. Ett exempel på ”stå i strid med” kan däremot vara att enligt svenska bestämmelser får besättningen medföra materiel ombord i en viss mängd. I den andra statens bestämmelser anges att materielen får tas med ombord i en annan mängd.

Förslagen rörande blandade besättningar innebär att nya bestämmelser förs in i luftfartslagen.

Vissa frågor om straffansvar

13 kap. luftfartslagen innehåller ett antal ansvarsbestämmelser. I och med den begränsning av luftfartslagens tillämplighet på militär luftfart som följer av 15 kap. 1 § gäller dessa ansvarsbestämmelser inte för militär luftfart. Arbetsgruppen har tidigare i detta avsnitt behandlat frågan om flygfylleri.

13 kap. 2 § tolfte punkten luftfartslagen avser brott mot trafikföreskrifter, dvs. i praktiken vårdslöshet i flygtrafik. I lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag har bestämmelsen moderniserats och avser nu vårdslöshet i flygtrafik, se 13 kap. 1 §. Det skulle kunna ifrågasättas om inte denna ansvarsbestämmelse borde gälla även för militär luftfart.

Arbetsgruppen konstaterar att militär luftfart i vissa situationer kan innebära att ett luftfartyg måste manövreras på ett sätt som skulle kunna uppfattas som vårdslöst. Ett exempel är att ett militärt luftfartyg som är insatt i en militär operation eller övning kan behöva manövrera på mycket låg höjd eller i hög fart, bl.a. överljuds fart. I det militära sammanhanget är detta sätt att framföra luftfartyget inte vårdslöst utan en övning inför en stridssituation.

I fallet att ansvarsbestämmelsen skulle gälla även för militär luftfart görs vid en inträffad händelse en oaktsamhetsbedömning utifrån de rådande förhållandena. Hänsyn tas till att det är fråga om en militär övning eller insats. Ett beteende som skulle vara

oaktsamt i civil luftfart utifrån en oaktsamhetsbedömning skulle då kunna bedömas som icke oaktsamt i militär luftfart.

Vid en samlad bedömning anser arbetsgruppen dock att det skulle kunna leda till onödiga tillämpningsproblem om ansvarsbestämmelsen omfattade även militär luftfart. Gränsdragningsproblemen blir uppenbara. Likaså kan det vara svårt för allmänheten att förstå att, trots att samma bestämmelser gäller för civil och militär luftfart, tillämpningen blir i grunden olika. Det är enligt arbetsgruppen i stället lämpligare att eventuellt straffvärda förfaranden i detta avseende beivras genom brottsbalkens (BrB) ansvarsbestämmelser. Det skulle kunna gälla allmänfarlig vårdslöshet (13 kap. 6 § BrB) eller, om någon har skadats av flygningen, vållande till kroppsskada (3 kap. 8 § BrB). Vidare bör mindre allvarliga avvikelser kunna hanteras inom ramen för disciplinansvaret enligt föreskrifterna i lagen (1994:260) om offentlig anställning. Av denna lag framgår att en arbetstagare som inte följer sina tjänsteåligganden får meddelas disciplinpåföljd för tjänsteförseelse. Disciplinpåföljderna är varning och löneavdrag. I sammanhanget kan också lagen (1994:1811) om disciplinansvar inom totalförsvaret m.m. vara av betydelse. Arbetsgruppen anser således att ansvarsbestämmelsen om vårdslöshet i flygtrafik inte bör gälla inom militär luftfart.

## **5.7 Transport av vissa varor**

### **5.7.1 Inledning**

Liksom det förekommer sjö- och landtransporter med krigsmateriel och farligt gods finns det lufttransporter med sådana varor. För detta slag av lufttransporter finns bestämmelser i bl.a. luftfartslagen och lagen om transport av farligt gods.

### 5.7.1.1 Transport av krigsmateriel

I lagen (1992:1300) om krigsmateriel stadgas i 1 § att lagen gäller sådana vapen, ammunition och annan för militärt bruk utformad materiel som regeringen bestämt ska vara krigsmateriel. Frågor om tillstånd m.m. enligt lagen prövas enligt 1 a § av Inspektionen för strategiska produkter. Krigsmateriel får enligt 6 § inte föras ut ur landet utan tillstånd om inte annat följer av lagen eller någon annan författning. I bilaga till förordningen (1992:1303) om krigsmateriel redovisas sådan materiel som är krigsmateriel.

I 8 kap. 4 § luftfartslagen (1957:297) stadgas att krigsmateriel inte får transporteras med luftfartyg utan tillstånd av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. I kungörelsen (1961:567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg finns tillämpningsföreskrifter. Av kungörelsen framgår bl.a. följande.

– Med krigsmateriel avses sådana varor som anges i bilaga till kungörelsen, 1 §.

– Utan särskilt tillstånd får i vissa fall krigsmateriel lufttransporteras inom landet. Innehavaren får ha med sig viss krigsmateriel. Det gäller personal inom bl.a. polisen, Tullverket och Kustbevakningen som får ha med tjänstevapen. Den som har fått tillstånd att tillverka eller försälja krigsmateriel får ha med den materiel tillståndet omfattar. Försvarmakten, Försvarets materielverk och ytterligare några myndigheter får ha med all slags krigsmateriel, 2 § första stycket.

– I andra fall än de som anges i 2 § första stycket beslutar Transportstyrelsen om tillstånd, 2 § andra stycket.

– Om någon har författningsenlig rätt att föra ut krigsmateriel ur landet, eller föra in sådan materiel i landet, behövs inget tillstånd för lufttransport, 3 §.

– I andra fall än de nu nämnda beslutar regeringen om tillstånd, 4 §.

– Kungörelsen ska inte tillämpas på transport av krigsmateriel med svenska eller utländska militära luftfartyg, 6 §.



När det gäller transport av krigsmateriel med statsluftfartyg bör också noteras tillträdesförordningens (1992:118) bestämmelser. Av 6 § framgår att det är regeringen som i de flesta fall beslutar om tillträde till svenskt territorium för utländska statsluftfartyg. När regeringen beslutar om tillstånd kan särskilda villkor bestämmas.

#### 5.7.1.2 Transport av farligt gods

Luftfartslagen innehåller inga särskilda bestämmelser om lufttransport av farligt gods. Däremot finns bestämmelser om detta i lagen (2006:263) om transport av farligt gods.

I 2 § finns en allmän försiktighetsregel vid transport av farligt gods. I paragrafen stadgas också att farligt gods får transporteras endast på de villkor och under de förutsättningar som anges i lagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. I 5 § anges vad som avses med farligt gods och i 6 § vad som menas med transportskydd. Lagen gäller enligt 8 § inte transporter med Försvarsmaktens luftfartyg. Något undantag görs däremot inte för annan statsluftfart som utförs av polisen eller Kustbevakningen. Lagen och till lagen tillhörande föreskrifters krav på åtgärder m.m. gäller därför för dessa myndigheters transporter av farligt gods om inte ansvarig myndighet meddelat undantag i föreskrifter eller ett särskilt beslut.

I 10 § stadgas att lagen gäller transporter med svenska luftfartyg även utanför Sverige om inte detta strider mot något annat lands lag som är tillämplig. 11 § innehåller föreskrifter om säkerhetsrådgivare. Av 20 § framgår att regeringen får meddela föreskrifter eller för enskilda fall besluta om undantag från lagens tillämpning på transporter med utländska luftfartyg. I samma paragraf anges också att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag och meddela särskilda beslut om undantag från lagens bestämmelser utom i fråga om transporter med utländska luftfartyg, 20 § andra stycket tionde punkten.

Av förordningen (2006:311) om transport av farligt gods framgår följande. Transportstyrelsen har en särskild uppgift som transportmyndighet för sjö- och lufttransporter, 2 §. Lagen och förordningen om transport av farligt gods gäller inte transporter av varor enligt lagen (1988:868) om brandfarliga och explosiva varor när transporten utförs av Försvarmakten eller Försvarets materielverk, 4 §. Transportstyrelsen är enligt 7 § behörig myndighet när det gäller vissa frågor rörande ICAO. Enligt 10 § är Transportstyrelsen också tillsynsmyndighet när det gäller sjö-, luft- och järnvägstransporter, med undantag för tillsyn avseende krav på säkerhetsrådgivare och transportskydd.

Även när det gäller transport av farligt gods med statsluftfartyg bör noteras tillträdesförordningens (1992:118) bestämmelser. Bestämmelsen i 6 § anger att det är regeringen som i de flesta fall beslutar om tillträde till svenskt territorium för utländska statsluftfartyg också vid transport av farligt gods. När regeringen beslutar om tillstånd kan särskilda villkor bestämmas.

### 5.7.1.3 Förslaget till ny luftfartslag

Frågor om transport av krigsmateriel och farligt gods behandlas i lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag. I 8 kap. 4 § stadgas att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer av hänsyn till flygsäkerheten eller luftfartsskyddet får förbjuda transport med luftfartyg av visst gods eller föreskriva särskilda villkor för sådan transport. I paragrafen erinras också om att det finns bestämmelser som rör transport av krigsmateriel i lagen (1992:1300) om krigsmateriel och bestämmelser om transport med luftfartyg av farligt gods i lagen (2006:263) om transport av farligt gods.

I kommentaren till den anförda bestämmelsen i lagrådsremissens förslag konstateras att det enligt Lufträttsutredningens mening inte fanns något behov av att ha särskilda regler i luftfartslagstiftningen om transport av farligt gods. En

hänvisning till lagen om transport av farligt gods skulle vara tillräcklig. I lagrådsremissen har inte gjorts någon annan bedömning.

### 5.7.2 Arbetsgruppens överväganden

**Arbetsgruppens förslag:** Transportstyrelsen beslutar om tillstånd när det gäller luftbefordran enligt 4 § kungörelsen (1961:567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg. Om ärendet avser luftbefordran i större omfattning eller annars är av särskild vikt får Transportstyrelsen med eget yttrande lämna över ärendet till regeringens prövning. Har någon tillstånd att föra ut krigsmateriel ur landet enligt 6 § lagen (1992:1300) om krigsmateriel får varan utan särskilt tillstånd befordras med luftfartyg då tillståndet avser utförelse från riket till utrikes ort.

**Skälen för arbetsgruppens förslag:** Transport av krigsmateriel och farligt gods förekommer inom både civil luftfart och statsluftfart. Eftersom arbetsgruppens uppgift är att utreda den rättsliga regleringen av den militära luftfarten och annan luftfart för statsändamål tar arbetsgruppen inte särskilt upp frågor om transport av krigsmateriel inom civil luftfart. Arbetsgruppens förslag till ändring i kungörelsen (1961:567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg innebär dock att även transporter av krigsmateriel med civil luftfart kommer att omfattas av de föreslagna ändringarna.

Krigsmateriel kan transporteras nationellt i Sverige och in och ut ur riket med såväl militär luftfart som annan luftfart för statsändamål. Samma gäller för farligt gods.

En rad olika transportsituationer är möjliga. Det kan vara transport av krigsmateriel med svenska eller utländska statsluftfartyg till en svensk militär insats i ett annat land eller transport

med sådana statsluftfartyg av reservdelar för samma ändamål. Det kan också vara annan krigsmateriel som transporteras med ett utländskt statsluftfartyg (militärt eller icke-militärt) och som när det passerar Sverige gör en mellanlandning här. Liknande transportsituationer kan redovisas för transport av farligt gods.

Arbetsgruppen anser att den befintliga författningsregleringen på området, och den som föreslås i lagrådsremissen, i och för sig täcker de situationer som förekommer eller är möjliga att förutse. Likväl bedömer arbetsgruppen att regleringen i vissa fall kan vålla problem.

I 4 § kungörelsen med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg stadgas att regeringen beslutar om tillstånd för luftbefordran i andra fall än de som anges i 2 och 3 §§. I 6 § stadgas att kungörelsen inte ska tillämpas på transporter av krigsmateriel med svenska eller utländska militära luftfartyg.

Praktiska problem kan uppstå särskilt när det gäller krigsmateriel som transporteras med ett utländskt luftfartyg inom icke-militär statsluftfart som gör en mellanlandning i landet när det passerar Sverige. Transporten kräver tillstånd. I de flesta fallen är det fråga om tillstånd av regeringen.

Regeringen har beslutsbehörighet om minst fem statsråd är närvarande. Om det behövs har regeringen beredskap att snabbt kunna sammanträda. Situationen kan emellertid vara sådan att beslutet måste fattas mycket snabbt och att det inte finns tillräckliga möjligheter att bereda ett ärende som sedan kan föreläggas regeringen för beslut. Av detta skäl och som ett led i strävandena att delegera sådana ärenden från regeringen till myndighetsnivå som inte kräver ett ställningstagande från regeringen bör merparten av tillståndsprövningen göras av en myndighet. Arbetsgruppen anser att tillståndsprövningen bör göras av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen bör, med ett eget yttrande, få lämna över ett ärende till regeringens prövning om ärendet avser luftbefordran i större omfattning eller annars är av större vikt.

För det fall den som ska befordra krigsmateriel med luftfartyg redan har ett tillstånd till utförsel av aktuell krigsmateriel enligt 6 § lagen (1992:1300) om krigsmateriel bör enligt arbetsgruppen vederbörande inte behöva söka något särskilt tillstånd enligt kungörelsen med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg.

Kungörelsen (1961:567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg bör ändras med den angivna inriktningen.

Samtidigt vill arbetsgruppen erinra om sina förslag i denna promemoria att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, dvs. Försvarsmakten och Transportstyrelsen, ska få meddela ytterligare föreskrifter i en rad frågor som rör statsluftfarten. De två myndigheterna bör noga överväga om det inom ramen för dessa bemyndiganden finns anledning att besluta om närmare föreskrifter i något avseende när det gäller transport av krigsmateriel eller farligt gods.

Arbetsgruppen är medveten om att gränsdragningen mellan vad som är krigsmateriel och vad som är farligt gods i vissa avseenden kan uppfattas som oklar. Vidare kan ifrågasättas om befintliga förteckningar över vad som är krigsmateriel är helt aktuella. Det kan i vissa fall också vara oklart om föremål och ämnen som medförs ombord ska anses vara transporterade som gods, eller om de ska anses ingå i luftfartygets konstruktion och utrustning eller vara sådant som under den berörda flygningen är nödvändigt för luftfartygets betjäning. Det ingår emellertid inte i arbetsgruppens uppdrag att behandla dessa frågor.

## 5.8 Tillsyn

### 5.8.1 Tillsyn i allmänhet

**Arbetsgruppens förslag:** Den eller de myndigheter som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över att bestämmelserna i luftfartslagen och med stöd av luftfartslagen meddelade föreskrifter följs. Försvarmakten ska utöva tillsynen inom militär luftfart och Transportstyrelsen inom annan statsluftfart. Tillsynsfunktionen inom Försvarmakten bör ges en mer självständig ställning samt regleras i myndighetens instruktion.

**Skälen för arbetsgruppens förslag:** I dag regleras tillsynen över civil luftfart i huvudsak i 3, 4 och 6 kap. luftfartslagen (1957:297). 3 kap. avser luftvärdighet, 4 kap. avser bemanning medan 6 kap. avser bl.a. flygplatser och flygtrafikens anläggningar. I luftfartslagen anges Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet när det gäller den civila luftfarten.

De nämnda kapitlen i luftfartslagen gäller också för annan luftfart för statsändamål. Detta innebär att de redovisade bestämmelserna om tillsyn, och tillsynsmyndighet, också gäller för annan statsluftfart. Luftfartslagen innehåller däremot inte några bestämmelser i fråga om tillsyn för militär luftfart.

Lufträttsutredningen föreslog i sitt betänkande *Ny luftfartslag* (SOU 1999:42) att bemyndigandena att utöva tillsyn i form av verksamhetskontroll skulle samlas i en bestämmelse i luftfartslagen, med en anknytande bestämmelse i luftfartsförordningen. Med verksamhetskontroll avsåg Lufträttsutredningen fortlöpande inspektions- och kontrollverksamheter avseende dels funktionen hos personal, organisation och materiel som givits tillträde till luftfartssystemet, dels efterlevanden av bestämmelserna i luftfartsförfattningarna.

Lufträttsutredningen pekade också på att tillsynen över flygsäkerheten till stor del är inriktad på kontroll av att den som

utövar eller ska utöva 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 därmed det främsta målet för myndigheternas tillsyn, framhöll Lufträttsutredningen i sitt betänkande.

Med utgångspunkt i Lufträttsutredningens förslag har i lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag valts en annan modell när det gäller tillsyn över civil luftfart än den som finns i dagens luftfartslag. Tillsyn är samlat i ett kapitel. Lagförslaget innebär också att tillsynen ska utövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

På samma sätt som i dagens luftfartslag föreslås i lagrådsremissen att luftfartslagens bestämmelser om tillsyn avseende civil luftfart också ska gälla för annan statsluftfart. Inte heller i lagrådsremissen finns några förslag om tillsyn avseende militär luftfart.

Tillsyn är en viktig del i luftfarten för att tillförsäkra att verksamheten bedrivs på ett säkert sätt. Det är därför angeläget att denna fråga ges ett tydligt lagstöd avseende all luftfart. Utgångspunkten bör vara att samma principer för tillsyn ska gälla inom statsluftfarten som inom den civila luftfarten.

När det gäller tillsynens innehåll och utövande delar arbetsgruppen Lufträttsutredningens och regeringens syn såsom den redovisas i lagrådsremissen. Till detta vill arbetsgruppen lägga att tillsynen bör vara en självständig granskning för att kontrollera om tillsynsobjektet uppfyller krav som följer av bindande föreskrifter och beslut om åtgärder som syftar till att vid behov åstadkomma rättelse hos den objektansvarige.

Arbetsgruppen anser att den hittillsvarande modellen att i luftfartslagen ange tillsynsmyndigheten är mindre lämplig. I stället bör regeringen bemyndigas att bestämma vilken myndighet som ska utöva tillsynen över ett visst slag av luftfart. I den nya luftfartslagen bör därför – på samma sätt som föreslås i lagrådsremissen avseende civil luftfart – den eller de myndigheter som regeringen bestämmer bemyndigas att utöva tillsyn över

militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. Vidare bör stadgas att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter i övrigt om tillsyn.

### 5.8.1.1 Militär luftfart

Tillsyn över militär luftfart är i dag inte reglerad i lag eller förordning. Däremot har Försvarmakten i Regler för militär luftfart (RML) meddelat föreskrifter om tillsyn.

Militär luftfart bedrivs huvudsakligen av Försvarmakten. Men militär luftfart bedrivs också av Försvarets materielverk och den flyganknutna försvarsindustrin, t.ex. Saab AB, liksom hos civila underhållsverkstäder och vissa leverantörer av luftfartsprodukter.

Arbetsgruppen anser att huvuddragen av den av Försvarmakten redan etablerade formen för tillsyn över militär luftfart bör tillämpas även fortsättningsvis. Kompetensen och kunnandet om den särskilda verksamhet som innefattas i militär luftfart finns huvudsakligen inom Försvarmakten. Regeringen bör därför i förordningsform bestämma att det är Försvarmakten som utövar tillsyn över militär luftfart. I det sammanhanget bör regeringen också bestämma att Försvarmakten får meddela ytterligare föreskrifter om tillsyn.

Det kan finnas en principiell tveksamhet till att en myndighet utövar tillsyn över den egna verksamheten. Tillsyn bör utövas av ett organ som är självständigt från den verksamhet som ska tillses. Detta garanterar en trovärdighet i tillsynen. Utgångspunkten är därför att man ska undvika situationer där ett organ utövar tillsyn över den egna verksamheten.

Statens haverikommission (SHK) har i flera rapporter under senare år pekat på frågan om Försvarmaktens tillsyn över militär luftfart. I rapport RM 2007:01 om ett tillbud med ett militärt transportflygplan vid Bromma flygplats i december 2003 ansåg SHK att det fanns så allvarliga brister i tillsyn, organisation, ledning, dokumentation, kompetenskrav, flygoperationella



hjälpmedel och besättningens agerande att verksamheten hade mycket låg säkerhetsnivå. SHK föreslog att Försvarsmakten skulle verka för att tillsynen över den militära luftfarten får en sådan organisatorisk placering och sådana resurser att en oberoende, effektiv tillsyn kan utövas.

I rapport RM 2008:03 redovisade SHK en olycka som inträffade i november 2005 i havet utanför Blekinge. SHK bedömde att de grundläggande orsakerna till olyckan var brister i bl.a. tillsynen av militär luftfart och att detta lett till att fastställda flygoperationella procedurer saknades.

I rapport RM 2008:04 redovisas olyckan vid Ryd i Småland i september 2007 där två helikopter 9 kolliderade och alla fyra besättningsmän omkom. SHK ansåg att den grundläggande orsaken till olyckan var brister i ledning, styrning och tillsyn av militär luftfart till följd av brister i bl.a. den militära flyginspektionens tillsyn. SHK föreslog att det skulle skapas en oberoende tillsynsfunktion och kravbild.

Arbetsgruppen konstaterar att modellen med en tillsynsfunktion inom en statlig myndighet har tillämpats på flera områden. Det gäller tillsyn över järnvägstrafik, sjötrafik och luftfart genom järnvägsinspektionen, sjöfartsinspektionen och luftfartsinspektionen som alla har varit avdelningar inom sin huvudmyndighet, dvs. Banverket, Sjöfartsverket respektive Luftfartsverket/Luftfartsstyrelsen. Inspektionerna har i sitt tillsynsutövande varit fristående från huvudmyndigheten.

Trots att principiella invändningar kan resas anser arbetsgruppen att det likväl är mest ändamålsenligt att Försvarsmakten svarar för tillsynen över militär luftfart. Flera omständigheter leder till att denna ordning är den mest effektiva. Kompetensen när det gäller det militära luftfartssystemet är begränsad till en mindre grupp personer. Arbetsgruppen anser att det är angeläget att personalen kontinuerligt arbetar i den militära luftfartsoperativa verksamheten för att kunna upprätthålla nödvändig kompetens såvitt avser tillsyn. Till detta kommer att Försvarsmakten är den enda myndigheten som ska ha förmåga att kunna genomföra väpnad strid. Särskilda krav ställs på dem som utövar

tillsyn över en luftfartsverksamhet som ska ha den förmågan. Det är också viktigt att tillsynsfunktionen på ett smidigt sätt kan rekrytera kompetent personal direkt från den flygoperativa militära verksamheten.

För att ett system där Försvarmakten utövar tillsyn över den egna verksamheten ska vara trovärdigt är det dock avgörande att tillsynsfunktionens oberoende garanteras. Driftansvar och tillsynsansvar måste därför vara tydligt åtskilda inom organisationen. Arbetsgruppen delar således i väsentliga avseenden SHK:s uppfattning.

Enligt 15 § förordningen (2007:1266) med instruktion för Försvarmakten ska det i Försvarmaktens högkvarter finnas en säkerhetsinspektion. Förutom att det i säkerhetsinspektionen ska ingå representanter för Försvarets materielverk reglerar regeringen inte säkerhetsinspektionen ytterligare. Säkerhetsinspektionen ansvarar för hanteringen av risker för personal, arbetsmiljö och marin yttre miljö vid all verksamhet inom ramen för begreppet verksamhetssäkerhet.

Försvarmakten utövar tillsyn över militär luftfart genom säkerhetsinspektionen. I säkerhetsinspektionen ingår den militära flygsäkerhetsinspektionen (FLYGI), vilken svarar för tillsyn avseende militär luftfart. Chefen för säkerhetsinspektionen är således resursansvarig linjeför detta slag av tillsyn. FLYGI är en sammanhållen flygsäkerhetsenhet inom säkerhetsinspektionen. FLYGI leds av Försvarmaktens flygsäkerhetsinspektör (FSI).

FLYGI:s uppgift är att utöva tillsyn över flygsäkerheten, stödja standardiseringen inom den militära luftfarten och ge stöd åt verksamhetsutvecklingen inom Försvarmakten. Tillsynen innebär inträdeskontroll, funktionstillsyn, avvecklingskontroll samt analys och hantering av förändringar av det militära luftfartssystemet. Funktionstillsyn innefattar verksamhetsuppföljning samt stödjande och korrekativa åtgärder. FLYGI gör regelbundna översyner av det militära luftfartssystemet för att se till att säkerhetsnivån utvecklas positivt.

När FLYGI utövar tillsyn som innebär godkännande, omhändertagande eller återkallande av militärt luftfartsdokument och beslut om ålägganden eller restriktioner för att hävda förutsättningarna i RML, ska FSI verka självständigt i samband med handläggningen och beslut i det enskilda ärendet.

FLYGI utarbetar de föreskrifter som behövs om säkerheten inom militär luftfart och till detta knuten flygmedicinsk verksamhet m.m. FLYGI ska därvid beakta dels de förutsättningar som anges i överordnade författningar, dels Sveriges åtaganden enligt internationella luftfartsavtal. Inspektionen ska också samråda med andra myndigheter som berörs.

Chefen för Försvarmaktens säkerhetsinspektion har bemyndigats att besluta om föreskrifter för säkerheten inom militär luftfart samt därtill knuten flygmedicinsk verksamhet m.m.

Arbetsgruppen anser att det är ändamålsenligt att Försvarmakten utövar tillsyn genom säkerhetsinspektionen. Samtidigt anser arbetsgruppen att tillsynsfunktionen måste göras mer självständig.

På ett annat område inom Försvarmakten – tillsyn över miljöskydd, hälso- och sjukvård m.m. – utövas tillsynen av generalläkaren, se 15 och 21 §§ förordningen (2007:1266) med instruktion för Försvarmakten. Enligt 26 kap. 3 § miljöbalken ska generalläkaren, och de övriga statliga myndigheter m.fl. som anges i paragrafen, utöva tillsyn i enlighet med vad regeringen bestämmer. Av betydelse i sammanhanget är bestämmelsen i 21 § andra stycket Försvarmaktens instruktion som stadgar att generalläkaren inte är underställd överbefälhavaren när han eller hon utövar sin tillsyns- eller kontrollfunktion.

Enligt vad arbetsgruppen har erfarit fungerar konstruktionen med generalläkaren som tillsynsmyndighet väl. Genom att generalläkarens personal är anställd inom Försvarmakten besitter personalen en ingående kunskap om Försvarmaktens verksamhet. Vidare utgör eventuell sekretess inte något problem eftersom personalen är säkerhetsprövad och van att hantera hemligt material. Sekretessfrågan orsakade ofta problem under

den tid då denna tillsyn låg under länsstyrelserna, dvs. innan generalläkaren inrättades som tillsynsfunktion i mitten på 1990-talet. Arbetsgruppen anser därför att generalläkaren bör tjäna som modell för tillsynsfunktionen i fråga om militär luftfart.

Arbetsgruppen noterar också regeringens ställningstagande i fråga om säkerhetsinspektionen i prop. 2004/05:43, s. 63 ff. Regeringen ansåg i propositionen att den roll chefen för säkerhetsinspektionen har inom Försvarmakten borde stärkas genom att Försvarmaktens instruktion ändrades. Chefen för säkerhetsinspektionen borde, enligt regeringen i propositionen, ges möjlighet att i principiellt viktiga säkerhetsfrågor vända sig direkt till regeringen. Vidare borde det vara regeringen som beslutar om placering av chefen för säkerhetsinspektionen efter anmälan från Försvarmakten.

Arbetsgruppen konstaterar att den inriktning regeringen redovisade i prop. 2004/05:43 inte har genomförts, utom vad avser beslut om placering av chef för säkerhetsinspektionen.

Arbetsgruppen anser att det är nödvändigt att tillsynen över militär luftfart stärks och att tillsynsfunktionen får en mer självständig och oberoende ställning. Ett sätt att åstadkomma detta skulle kunna vara att tillämpa samma struktur som för generalläkaren. Detta innebär att chefen för tillsynsverksamheten i sin tillsynsfunktion inte ska vara underställd myndighetschefen. Arbetsgruppen anser att regeringen bör uppdra åt Försvarmakten att lämna förslag om hur tillsynen över militär luftfart bör organiseras inom Försvarmakten.

Arbetsgruppen anser vidare att tillsynsfunktionens självständighet och oberoende ställning gentemot myndighetsledningen bör läggas fast i Försvarmaktens instruktion. Detta skulle kunna åstadkommas med en bestämmelse liknande den om generalläkarens tillsyn, 21 § Försvarmaktens instruktion. Denna fråga bör prioriteras. Det ligger dock utanför arbetsgruppens uppdrag att lämna konkreta författningsförslag i denna del.

### 5.8.1.2 Annan luftfart för statsändamål

Enligt luftfartslagen gäller, mot bakgrund av stadgandet i 15 kap. 2 §, samma regler för tillsyn för annan luftfart för statsändamål som för civil luftfart. Arbetsgruppen anser att detta bör gälla även fortsättningsvis.

Regeringen bör i förordningsform bestämma att Transportstyrelsen utövar tillsyn över annan luftfart för statsändamål. Samtidigt bör regeringen bestämma att Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om tillsyn.

### 5.8.1.3 Gemensamma frågor

En viktig del för att kunna utöva en effektiv tillsyn är tillträde till lokaler m.m. och tillgång till material. Inte heller i detta avseende bör det enligt arbetsgruppens mening vara någon skillnad mellan tillsyn inom civil luftfart och inom statsluftfart och inte heller mellan militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. Samma regler bör gälla. I luftfartslagen bör därför stadgas att tillsynsmyndigheterna inom statsluftfarten har rätt att på begäran få de upplysningar och handlingar samt omedelbart tillträde till luftfartyg, flygplatser, anläggningar, lokaler och andra objekt, som behövs för tillsynen enligt luftfartslagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Tillträdesrätten ska dock inte omfatta bostäder.

### 5.8.2 Finansiering av tillsyn

**Arbetsgruppens förslag:** Tillsynen inom statsluftfarten ska vara avgiftsfinansierad. Tillsynsmyndighet får besluta om och ta ut avgift för tillsynen.

**Skälen för arbetsgruppens förslag:** Huvudprincipen inom allt fler samhällsområden är att kostnaderna för tillsyn ska

belasta den hos vilken tillsyn utförs, dvs. verksamhetsutövaren. Den som orsakar det allmänna en kostnad ska också betala för den. Denna princip tillämpas i lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för civil luftfart och annan statsluftfart och Försvarmakten för militär luftfart. Tillsynsobjekten inom annan statsluftfart är statlig verksamhet (polisen och Kustbevakningen). Inom militär luftfart utgör både statlig verksamhet (Försvarmakten och Försvarets materielverk) och privat verksamhet (viss försvarsindustri med bl.a. Saab AB) tillsynsobjekt.

För att åstadkomma ett enkelt och transparent tillsynssystem anser arbetsgruppen att samma finansieringsform bör gälla för all tillsyn inom statsluftfarten. Visserligen kommer detta att innebära att Transportstyrelsens och Försvarmaktens tillsyn av statlig verksamhet blir avgiftsbelagd, vilket kan leda till en ökad internt statlig administration. Arbetsgruppen anser emellertid att värdet av en ensad finansieringsform väger tyngre.

I luftfartslagen bör därför bestämmas att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgift för tillsyn enligt luftfartslagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Vidare bör i förordningsform bestämmas att de två tillsynsmyndigheterna Försvarmakten och Transportstyrelsen får ta ut avgift för sin tillsyn.

Arbetsgruppen noterar att regeringen redan angivit denna inriktning genom att i förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen föreskriva att Transportstyrelsens luftfartsrelaterade verksamhet ska vara avgiftsfinansierad. Möjligheten att ta ut avgifter för tillsynen ska således också gälla tillsyn hos de statliga myndigheter som bedriver annan statsluftfart, dvs. polisen och Kustbevakningen.

Arbetsgruppen anser även att Försvarmakten ska ha möjlighet att ta ut avgift för sin tillsyn. Myndigheten utövar tillsyn hos bl.a. Försvarets materielverk och viss försvarsindustri, främst Saab AB. När Försvarmakten utövar tillsyn hos dessa

verksamhetsutövare bör myndigheten således kunna ta ut en avgift.

Arbetsgruppen anser slutligen att det bör vara Transportstyrelsen och Försvarsmakten som bestämmer avgiftens storlek. En utgångspunkt bör vara att tillsynsmyndigheten ska ta ut en avgift som svarar mot full kostnadstäckning.

### 5.8.3 Sekretess vid inspektion och kontroll

**Arbetsgruppens förslag:** Offentlighets- och sekretessförordningen kompletteras så att sekretess gäller vid Försvarsmaktens tillståndsgivning och tillsyn enligt luftfartslagen.

#### Skälen för arbetsgruppens förslag:

##### 5.8.3.1 Bakgrund

Den 30 juni 2009 trädde offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) i kraft. Lagen ersatte sekretesslagen (1980:100). Samtidigt ersattes sekretessförordningen (1980:657) av offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641).

Vid den tillsyn som kommer att utövas av Försvarsmakten och Transportstyrelsen enligt 18 § respektive 19 § förslaget till statsluftfartsförordning kan uppgifter om affärs- och driftförhållanden hos en enskild komma att uppenbaras för tillsynsmyndigheten. Den som är föremål för sådan tillsyn kommer till följd av föreskriften i 14 kap. 10 § förslaget till luftfartslag dessutom att ha en uppgiftsskyldighet gentemot den som utövar tillsynen. De två myndigheterna kommer även att svara för viss tillståndsgivning inom ramen för sina ansvarsområden. Det är angeläget att uppgifter om enskilda affärs- och driftförhållanden som kommer myndigheterna till del vid utövandet av de nämnda

befogenheterna får ett tillräckligt skydd hos tillsynsmyndigheten.

I 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen finns bestämmelser om sekretess för uppgifter om enskilda affärs- och driftförhållanden.

Den verksamhet som Försvarmakten respektive Transportstyrelsen bedriver får anses vara sådan som beskrivs i 30 kap. 23 §, dvs. tillståndsgivning och tillsyn med avseende på transportverksamhet. För att sekretess ska gälla enligt paragrafen krävs att regeringen har beslutat att paragrafen ska tillämpas i viss verksamhet. Regeringen har i 9 § offentlighets- och sekretessförordningen och dess bilaga meddelat föreskrifter om tillämpningen av lagparagrafen. Av punkt 17 i bilagan till förordningen framgår att 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen gäller i fråga om tillståndsgivning och tillsyn som handhas av Transportstyrelsen. I bilagan till förordningen är däremot Försvarmakten inte angiven. Detta innebär att sekretess enligt 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen inte gäller hos Försvarmakten för uppgifter som har uppenbarats vid tillståndsgivning och tillsyn enligt statsluftfartsförordningen.

### 5.8.3.2 Arbetsgruppens förslag

Arbetsgruppen anser att offentlighets- och sekretessförordningen bör kompletteras så att 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen blir tillämplig även på den tillståndsgivning – se 12 § förslaget till statsluftfartsförordning – och tillsyn som Försvarmakten kommer att utföra. Med hänsyn till att Försvarmakten prövar frågor om tillstånd även enligt andra författningar än enligt statsluftfartsförordningen, exempelvis enligt 9 § förordningen (1993:1745) om skydd för landskapsinformation, bör tillämpningen av 30 kap. 23 § sekretesslagen hos Försvarmakten begränsas till sådan tillståndsgivning och kontroll som avses i luftfartslagen (2009:000) och förslaget till



statsluftfartsförordning. En särskild punkt i bilagan till offentlighets- och sekretessförordningen bör därför införas. Även en följdjustering i sakregistret till offentlighets- och sekretessförordningen krävs.

## 5.9 Överklagande

**Arbetsgruppens förslag:** Förvaltningsmyndighets beslut i frågor om tillstånd liksom beslut gentemot en myndighet ska kunna överklagas hos regeringen. En förvaltningsmyndighets övriga beslut ska kunna överklagas hos en allmän förvaltningsdomstol.

**Skälen för arbetsgruppens förslag:** Eftersom enskilda kan komma att beröras av en förvaltningsmyndighets beslut i fråga om tillstånd bör den enskilde kunna överklaga myndighetens beslut. Samma gäller beslut av en tillsynsmyndighet.

Överklaganderätten avseende statsluftfart bör utformas så att den så långt möjligt överensstämmer med bestämmelserna som gäller för civil luftfart. Överklagandebestämmelsen för statsluftfarten bör därför ansluta sig till bestämmelsen för civil luftfart, dvs. 12 kap. 4 § lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag. Det innebär att beslut i fråga om tillstånd ska kunna överklagas hos regeringen. Samma gäller en förvaltningsmyndighets beslut gentemot en myndighet. Övriga beslut av en förvaltningsmyndighet vid myndighetsutövning mot enskild enligt luftfartslagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen ska kunna överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten. Om inte annat förordnas gäller beslut enligt bestämmelsen omedelbart.

## 6 Konsekvensbeskrivning

Promemorians förslag innebär att det blir en samlad reglering av statsluftfarten. Flera områden inom annan luftfart för statsändamål som i dag inte är reglerade blir nu reglerade. På samma sätt ges militär luftfart en grundläggande författningsreglering. Förslagen innebär en omfattande delegering av föreskriftsrätt till Försvarmakten och Transportstyrelsen.

Förslagen innebär att tidigare tveksamheter om bl.a. gränsdragningen mellan civil luftfart och annan statsluftfart klaras ut. Det gäller också dagens oklarheter mellan annan statsluftfart och militär luftfart. Den internationella samverkan inom statsluftfart blir författningsreglerad. Nytt i förhållande till regleringen i dag är regleringen av tillsyn samt tillståndsfrågor inom militär luftfart.

Genom förslagen får Försvarmaktens, polisens och Kustbevakningens flygverksamhet, liksom utländsk statsluftfarts flygverksamhet i Sverige, en tydlig författningmässig grund.

I och med att förslagen rör statsluftfarten har de i princip inte någon nämnvärd betydelse för kostnader eller intäkter hos staten, kommunerna, landstingen, företag eller andra enskilda. Att det lagfästs ett tillståndskrav för att omfattas av det militära luftfartssystemet innebär i sak ingen förändring jämfört med i dag eftersom RML redan föreskriver en tillståndsplikt. Dock kommer Försvarmakten i fortsättningen att kunna ta ut avgift för ett tillstånd.

En annan förändring vad gäller kostnader etc. är tillsynen. Förslaget innebär att tillsynsmyndigheten ska få ta ut avgift för tillsyn. I princip ska det vara full kostnadstäckning. Rikspolis-

styrelsen och Kustbevakningen kommer således även i fortsättningen att få betala för den tillsyn Transportstyrelsen genomför inom annan statsluftfart. Inom militär luftfart kommer Försvarsmakten att ta ut en avgift för tillsyn hos Försvarets materielverk, den flyganknutna flygindustrin, främst Saab AB, och hos vissa underhållsverkstäder m.m. inom militär luftfart.

Den generella inriktningen i samhället i dag är att verksamhetsutövaren ska svara för de kostnader verksamheten föranleder. Detta gäller också kostnaderna för tillsyn. Det är därför helt i linje med samhällsutvecklingen i övrigt att verksamhetsutövarna inom statsluftfarten svarar för tillsynskostnaderna.

Tillstånds- och tillsynsavgifterna bedöms bli måttliga. För de statliga verksamhetsutövarna – bl.a. Försvarets materielverk, polisen och Kustbevakningen – ska kostnaderna för ev. tillstånd och för tillsynen ses som en naturlig del i verksamheten och därmed inrymmas i tilldelad ekonomisk ram. Inte heller för företagen bedöms avgifterna bli annat än måttliga.

Promemorians förslag innebär också att Försvarsmakten och Transportstyrelsen i vissa fall ska kunna överlämna en förvaltningsuppgift åt annan. Detta kan i och för sig leda till kostnader för den som tar emot uppgiften. Frågor om överlämnande av en förvaltningsuppgift och konsekvenserna av detta ska lösas mellan parterna på civilrättslig väg.

Kommuner och landsting berörs inte av förslagen varken ekonomiskt eller verksamhetsmässigt. Förslagen har inte heller någon betydelse för den kommunala självstyrelsen.

Förslagen gäller statligt administrativ verksamhet. De har inte annan betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet än att vissa förhållanden som redan är, eller kommer att bli, kriminaliserade inom civil luftfart blir så även inom statsluftfarten. Förslagen har ingen betydelse för sysselsättningen eller offentlig service, för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga, eller villkor i övrigt i förhållande till större företags villkor. Förslagen har heller inte någon betydelse för jämställdheten mellan män och kvinnor eller möjligheterna att nå

de integrationspolitiska målen. Inte heller har förslagen någon betydelse för miljön.



## 7 Författningskommentar

### 7.1 Förslag till ändringar i Luftfartslagen (2009:000)

Hänvisningarna till enskilda bestämmelser i luftfartslagen avser det förslag till ny luftfartslag som redovisas i regeringens lagrådsremiss den 8 april 2009. Med anledning av Lagrådets yttrande den 2 juni 2009 kan lagtexten nedan komma att ändras. En uppdatering kommer att göras senare.

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

##### Definitioner

###### 1 §

I denna lag betyder

1. statsluftfart: militär luftfart och annan luftfart för statsändamål,
2. militär luftfart: all verksamhet inom det militära luftfartssystemet,
3. militära luftfartssystemet: ett luftfartssystem för militär verksamhet som innefattar system för flygdrift, flygplatser och flygbaser samt för luftrum,
4. annan luftfart för statsändamål: luftfart för statsändamål som inte är militär luftfart.

Paragrafen saknar motsvarighet i luftfartslagen (1957:297) och i lagrådsremissens förslag till luftfartslag. I paragrafen ges de grundläggande definitionerna inom statsluftfarten.

I första punkten anges att med statsluftfart menas militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. Utmärkande för statsluftfart är att det är luftfart som utförs för ett statsändamål. Det ska alltså vara fråga om ett ändamål som staten ansvarar för. I bestämmelsen klargörs att det finns två slag av statsluftfart; dels militär luftfart, dels annan luftfart för statsändamål.

Av andra punkten framgår att med militär luftfart avses all verksamhet inom det militära luftfartssystemet. Det innebär att all flygning m.m. som utförs för ett militärt ändamål och även den luftfart som behövs för luftfartsrelaterade tjänster utgör militär luftfart. I begreppet ingår förutom Försvarmaktens egen verksamhet, verksamhet inom Försvarets materielverk och viss försvarsindustri som t.ex. Saab AB samt verksamhet hos vissa civila underhållsverkstäder och leverantörer av luftfartsprodukter både inom och utom Sverige. Militär luftfart kan bedrivas även av ett företag.

I tredje punkten anges att med det militära luftfartssystemet menas ett luftfartssystem för militär verksamhet som innefattar system för flygdrift, flygplatser och flygbaser samt för luftrum. Punkten innebär ett tydliggörande av militär luftfart genom att peka ut de delsystem som ingår i det militära luftfartssystemet.

Den fjärde punkten anger att med annan luftfart för statsändamål avses den statsluftfart som inte är militär luftfart. Det gäller främst luftfart som bedrivs av polisen och Kustbevakningen. För att utgöra annan luftfart för statsändamål gäller – förutom rekvisiten för statsluftfart – att ändamålet med verksamheten ska vara icke-kommersiellt. Polisens och Kustbevakningens respektive verksamhet är typiska exempel på verksamheter som inte kan vara kommersiella.

Bestämmelserna i de tre första punkterna är nya. Definitionen av annan luftfart för statsändamål motsvarar i allt väsentligt den definition som gäller i dag, jfr 15 kap. 2 § luftfartslagen. Se även avsnitt 5.1.

## Militär luftfart

### 2 §

För militär luftfart gäller endast bestämmelserna i

1. 5 kap. 1–7 samt 9 och 10 §§,
2. 6 kap. 11, 17 och 18 §§,
3. 8 kap. 4 §,
4. 9 kap. 6 §,
5. 10 kap. 2 § första och tredje styckena och 7 §,
6. 12 kap. 6 § första stycket och 7 § samt
7. 13 kap. 2 och 3 §§ samt 4 § första stycket 9 och 10.

Vid tillämpning enligt första stycket av 5 kap. 4 § andra stycket luftfartslagen ska anmälan göras till den myndighet som regeringen bestämmer. Vid tillämpning enligt första stycket av 5 kap. 7 § tredje stycket gäller skyldigheten att lämna upplysningar och överlämna föremål endast om det inte föreligger hinder för förfarandet enligt någon föreskrift i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

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

Paragrafen motsvarar delvis 14 kap. 1 § lagrådsremissens förslag till luftfartslag, och därmed även 15 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297). Liksom i dag är utgångspunkten att bestämmelserna för civil luftfart inte ska gälla för militär luftfart, utom i vissa särskilt angivna delar.

I första stycket klargörs vilka delar av luftfartslagen som ska gälla även för militär luftfart. Det gäller följande frågor.

- Befälhavarens befogenheter, besättningen ombord och tjänstgöring vid sjukdom eller påverkan av alkohol eller andra medel,
- Flygtrafiktjänst och flygledare, m.m.,
- Transport av visst gods,
- Jämkning vid skada,
- Vissa bestämmelser om bärgning och undersökning av olyckor,



- Bemyndigande att meddela föreskrifter som gäller skydd för liv m.m. och vid krig eller krigsfara, samt
- Ansvarsbestämmelser om flygfylleri, grovt flygfylleri, skyldighet att följa befälhavarens order samt sjukdom m.m. som hinder för tjänstgöring ombord.

*Luftfartygets befälhavare, m.m.*

Genom hänvisningarna till 5 kap. 1–7 samt 9–10 §§ lagrådsremissens förslag till luftfartslag blir de bestämmelser som gäller luftfarten i övrigt också gällande inom militär luftfart. Befälhavaren på ett militärt luftfartyg har således ansvaret för luftfartyget och han eller hon har de maktbefogenheter som behövs för att kunna uppfylla detta ansvar. Det gäller såväl före som under en flygning. Befälhavaren ansvarar bl.a. för säkerheten ombord och får använda våld eller tvång för att avvärja faror som hotar denna säkerhet. Detta gäller i första hand ordningen hos eventuella passagerare ombord.

I 5 kap. 10 § lagrådsremissens förslag till luftfartslag slås fast att den som på grund av sjukdom, uttrötning, påverkan av alkoholhaltiga drycker eller andra medel eller av andra sådana skäl inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt, inte får tjänstgöra ombord. Denna bestämmelse ska vara tillämplig också inom militär luftfart. Det saknas skäl varför man inom militär luftfart skulle medge t.ex. flygning under alkoholpåverkan. 6 kap. 18 § lagrådsremissens förslag innebär att bestämmelserna i 5 kap. 10 § också ska gälla flygledare och flygtekniker samt den övriga personal i markorganisationen som regeringen bestämmer. Även dessa förhållanden ska således gälla också inom militär luftfart.

Se även avsnitt 5.2.2 samt avsnitt 5.6 i frågor om befälhavare och besättningen ombord.

*Flygtrafiktjänst och flygledare*

6 kap. 11 och 17 §§ lagrådsremissens förslag reglerar frågor om flygtrafiktjänst och flygledare m.m. I 11 § första stycket anges att det ska finnas flygtrafiktjänst för att trygga och underlätta luftfarten. I paragrafens andra stycke anges att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om flygtrafiktjänsten. 17 § reglerar tjänstgöring som flygledare.

I Sverige tillämpas sedan lång tid ett system med integrerad flygtrafikledning. Det är den civila myndigheten – dvs. Luftfartsverket – som svarar för flygtrafikledningen. Se även avsnitt 5.3.1.3.

*Transport av visst gods*

8 kap. 4 § lagrådsremissens lagförslag stadgar att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer av hänsyn till flygsäkerheten eller luftfartsskyddet får förbjuda transport med luftfartyg av visst gods eller föreskriva villkor för sådan transport. I paragrafens andra och tredje stycken erinras om lagen (1992:1300) om krigsmateriel och lagen (2006:263) om transport av farligt gods. Hänvisningen till 8 kap. 4 § innebär att regeringen kan förbjuda viss transport inom militär luftfart eller föreskriva villkor för sådan transport eller bemyndiga en myndighet att göra detta. Se även avsnitt 5.2.2.

*Jämkning vid skada*

Att 9 kap. 6 § lagrådsremissens förslag ska tillämpas också inom militär luftfart innebär att bestämmelserna om jämkning av ersättning vid skada gäller också inom militär luftfart. Detta är ingen förändring mot vad som gäller i dag. Se även avsnitt 5.2.2.

*Vissa bestämmelser om bärgning samt undersökning av olyckor och tillbud*

Inte heller i denna del är det några förändringar i förhållande till gällande rätt. Detta innebär att bestämmelserna i 10 kap. 2 § första och tredje styckena samt 7 § lagrådsremissens förslag till luftfartslag ska tillämpas även inom militär luftfart. 2 § reglerar frågor om bärgning. 7 § anger att bestämmelser om undersökning från säkerhetssynpunkt av luftfartsolyckor och tillbud till sådana olyckor finns i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. Se även avsnitt 5.2.2.

*Vissa bemyndiganden*

12 kap. 6 § första stycket lagrådsremissens förslag innebär ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att i de avseenden som behandlas i luftfartslagen meddela ytterligare föreskrifter som gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik. Bestämmelsen gäller inom civil luftfart och annan statsluftfart. Den är av en sådan karaktär att den bör gälla även inom militär luftfart.

12 kap. 7 § lagrådsremissens förslag innebär ett bemyndigande för regeringen att i händelse av krig eller krigsfara föreskriva eller i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i luftfartslagen, från föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen och från andra lagar och författningar som avser luftfarten. Regeringen får enligt bestämmelsen också meddela de föreskrifter som behövs. Även denna bestämmelse är av en sådan karaktär att den bör gälla också militär luftfart. Se även avsnitt 5.2.2.

*Ansvarsbestämmelser*

I avsnitt 5.6 behandlas frågor om vilka ansvarsbestämmelser i luftfartslagen som ska gälla också inom militär luftfart. Det är 13 kap. 2 och 3 §§ lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag om flygfylleri och grovt flygfylleri. Det är också 13 kap. 4 § första stycket 9 och 10 lagrådsremissens lagförslag. Punkt 9 gäller underlåtenhet att följa befälhavarens order vid tjänstgöring ombord medan punkt 10 gäller passagerare som inte åtlyder vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord.

Bestämmelsen i 2 § andra stycket är ny och innebär förtydliganden av vissa delar i paragrafens första stycke. Sålunda stadgas i det andra stycket att vid tillämpningen enligt paragrafens första stycke av 5 kap. 4 § andra stycket luftfartslagen ska anmälan göras till den myndighet som regeringen bestämmer. Vid tillämpningen enligt paragrafens första stycke av 5 kap. 7 § tredje stycket luftfartslagen gäller skyldigheten att lämna upplysningar och överlämna föremål endast om det inte föreligger hinder för förfarandet enligt någon föreskrift i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

I 2 § tredje stycket anges att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter i övrigt, eller i ett enskilt fall besluta, om militär luftfart i de ämnen som anges i luftfartslagen och som inte måste meddelas i lag. Stycket motsvarar i huvudsak 15 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen (1957:297) och 14 kap. 1 § andra stycket lagrådsremissens lagförslag. Bestämmelsen har anpassats redaktionellt med anledning av definitionerna i 14 kap. 1 § i promemorians förslag.

*3 §*

För att få bedriva verksamhet inom det militära luftfartssystemet krävs tillstånd. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer beslutar om tillstånd och om avgifter för tillståndsgivning samt får meddela föreskrifter i dessa avseenden.

Regeringen får föreskriva att en statlig myndighet ska bedriva militär luftfart.

Paragrafen är ny och den saknar motsvarighet i luftfartslagen (1957:297) och lagrådsremissens förslag.

Paragrafen är allmänt hållen för att omfatta all verksamhet inom det militära luftfartssystemet, jfr definitionen i 14 kap. 1 § promemorians förslag. Innehållet i detta system regleras för närvarande i Försvarmaktens bestämmelser Regler för militär luftfart, med utgångspunkt i påverkan på flygsäkerhetsnivån. Behovet av militär luftfart styrs ytterst av vilka medel som behövs för att Försvarmakten ska kunna lösa sina uppgifter. Tillstånd för nya luftfartsprodukter eller nya luftfartsrelaterade tjänster utfärdas därför endast om det finns ett behov av att införa dem i det militära luftfartssystemet.

I första stycket slås fast att det krävs tillstånd för verksamhet inom det militära luftfartssystemet. Det är regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, som beslutar om tillstånd. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer beslutar också om avgifter för tillståndsgivningen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också meddela föreskrifter om tillstånd och avgifter för tillstånd. Föreskrifterna kan gälla t.ex. tillstånd för olika slag av verksamheter och de krav som ska vara uppfyllda för att få ett tillstånd. Det är regeringen eller tillståndsmyndigheten som bestämmer storleken på avgifter för tillstånd.

Av andra stycket framgår att regeringen får föreskriva att en statlig myndighet ska bedriva militär luftfart. Regeringen kan således föreskriva att t.ex. Försvarmakten ska bedriva militär luftfart.

Frågor om tillstånd behandlas i avsnitt 5.2.2.

#### 4 §

Om den som har ett tillstånd inom det militära luftfartssystemet i väsentlig grad åsidosätter föreskrifterna för verksamheten, ska tillståndet återkallas av den myndighet som har meddelat det. Ett tillstånd ska också återkallas, om det måste antas att innehavaren inte kan upprätthålla verksamheten. Om det är tillräckligt för att upprätthålla flygsäkerheten, får ett tillstånd, i stället för att

återkallas, begränsas till att gälla viss del av det militära luftfartssystemet eller att gälla under vissa förutsättningar.

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

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

Paragrafen är ny. Den har emellertid sin motsvarighet i lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag – 7 kap. 5 § – där den gäller civil luftfart, inom vilken verksamhet föreligger tillståndsplikt.

I första stycket stadgas att ett tillstånd inom det militära luftfartssystemet ska återkallas om tillståndsinnehavaren i väsentlig grad åsidosätter föreskrifterna för verksamheten. Ett annat skäl för återkallelse är om det kan antas att tillståndsinnehavaren inte kan upprätthålla verksamheten. Det är tillståndsmyndigheten som beslutar om återkallelse. I stället för att återkalla ett tillstånd kan tillståndsmyndigheten, om det är tillräckligt för att upprätthålla flygsäkerheten, begränsa tillståndet till att gälla viss del av det militära luftfartssystemet eller att gälla under vissa förutsättningar.

Av andra stycket framgår att ett tillstånd ska återkallas tills vidare om det på sannolika skäl kan antas att tillståndet kommer att återkallas slutligt. Motsvarande gäller om det är aktuellt att begränsa tillståndet.

I tredje stycket åläggs tillståndsinnehavaren att anmäla om något inträffar som medför att kraven för utfärdande av tillstånd inte längre är uppfyllda. Se också avsnitt 5.2.2.

## 5 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om utländsk militär luftfarts övningar i Sverige.

Paragrafen är ny. Bestämmelsen saknar motsvarighet i både luftfartslagen (1957:297) och lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om utländsk militär luftfarts övningar i Sverige. Bemyndigandet innefattar även rätt att besluta i ett enskilt fall.

I 14 kap. 12 § promemorians förslag bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i fråga om tillträde till svenskt område för utländsk statsluftfart. Regeringen har tidigare beslutat om sådana tillämpningsbestämmelser genom tillträdesförordningen (1992:118). Dessa bestämmelser gäller emellertid endast själva tillträdet till svenskt område, även om tillträdesförordningen också innehåller en anvisning om utländsk statsluftfarts framförande i Sverige.

Genom bestämmelsen i 5 § får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer en otvetydig möjlighet att besluta om utländsk militär luftfarts övningsverksamhet i Sverige. Den ökade internationella samverkan inom försvarets område har lett till att det förekommer flera olika slag av utländsk militär flygövningsverksamhet i Sverige. Det gäller övning inför en gemensam militär insats under t.ex. EU:s ledning, eller övning inom ramen för säkerhetsfrämjande verksamhet t.ex. Partnerskap för Fred, eller verksamhet inom ramen för internationell militär test-, utbildnings- och övningsverksamhet s.k. ITÖ. Se vidare avsnitt 5.4.3.

## 6 §

I fråga om utländsk besättning i ett svenskt militärt luftfartyg ska svenska bestämmelser gälla om inte regeringen i ett enskilt fall bestämt annat.

I fråga om svensk militär besättning i ett utländskt militärt luftfartyg ska svenska bestämmelser gälla om inte dessa står i strid med de bestämmelser som gäller för det utländska militära luftfartyget.

Paragrafen är ny och den saknar motsvarighet i luftfartslagen (1957:297) och lagrådsremissens förslag.

I första stycket slås fast att svenska bestämmelser ska gälla ombord på ett svenskt militärt luftfartyg om inte regeringen i ett enskilt fall bestämt annat. Det är således luftfartygets nationalitet som avgör vilken lagstiftning som ska tillämpas. I normalfallet framförs ett svenskt militärt luftfartyg av en svensk befälhavare. Denne ansvarar för luftfartyget i enlighet med svenska rättsregler.

Det kan emellertid förekomma att ett svenskt militärt luftfartyg framförs av en utländsk befälhavare. Det kan gälla vid t.ex. test eller övning. Men det kan också gälla för t.ex. militärt transportflyg vid en insats. Huvudregeln är att svensk rätt likväl ska gälla, men regeringen får enligt paragrafen möjlighet att i ett enskilt fall besluta att andra bestämmelser ska gälla.

Andra stycket gäller situationen där det är svensk besättning ombord på ett utländskt militärt luftfartyg. Även i detta fall är utgångspunkten att de svenska bestämmelserna ska tillämpas. Det vanliga är emellertid att motsvarande principer gäller för det utländska militära luftfartyget som för ett svenskt, dvs. att det är luftfartygets nationalitet som avgör vilken lagstiftning som ska gälla.

Grundbestämmelsen i andra stycket kompletteras därför med stadgandet att svenska bestämmelser ska tillämpas bara om de inte står i strid med de bestämmelser som gäller för det utländska militära luftfartyget. Se vidare avsnitt 5.6.2.



## Annand luftfart för statsändamål

### 7 §

För annan luftfart för statsändamål gäller bestämmelserna i denna lag utom

1. 7 kap.,
2. 9 kap. 1–5 §§,
3. 10 kap. 3–6 §§,
4. 11 kap. 4 §,
5. 12 kap. 1, 4, 5 §§ och 6 § andra stycket samt
6. 14 kap. 2–6 §§ (promemorians lagförslag)

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får för sådan luftfart som anges i första stycket meddela föreskrifter, i ett enskilt fall besluta eller i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i 1–6 och 8 kap. samt i övrigt meddela de särskilda föreskrifter som behövs.

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

I paragrafen ges de grundläggande bestämmelserna om annan luftfart för statsändamål.

Första stycket motsvarar i sina huvuddrag 15 kap. 2 § luftfartslagen (1957:297) och 14 kap. 2 § lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag. Det innebär att luftfartslagen ska tillämpas också på annan statsluftfart. Det gäller dock inte följande områden.

- 7 kap. om tillstånd till luftfartsverksamhet,
- 9 kap. 1–5 §§ om ansvar för skador genom luftfart,
- 10 kap. 3–6 §§ om luftpanträtt,
- 11 kap. 4 § om avgifter,
- 12 kap. 1, 4 och 5 §§ och 6 § andra stycket om tillsyn, överklagande, vissa tillstånd och överlämnande av förvaltningsuppgift, samt
- 14 kap. 2–6 §§ om militär luftfart (promemorians lagförslag).

Nytt jämfört med nuvarande reglering är att det nu läggs fast att vissa bestämmelser som hittills kan ha uppfattats helt eller delvis gälla även annan luftfart för statsändamål i fortsättningen

inte ska göra det. Det gäller tillstånd att driva luftfart och vissa bestämmelser om ansvaret för skador genom luftfart. De oklarheter i tillämpningen som råder i dagsläget undanröjs därmed. De undantagna ämnesområdena kommenteras i avsnitt 5.2.3.

I andra stycket bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva om undantag från bestämmelserna i 1–6 och 8 kap. lagrådsremissens förslag samt i övrigt meddela de särskilda föreskrifter som behövs. Bemyndigandet innefattar att besluta i ett enskilt fall och att besluta om undantag i ett enskilt fall. Bestämmelsen överensstämmer i huvudsak med den reglering och tillämpning som finns i dag, varvid hänsyn tagits till att 7 kap. lagrådsremissens förslag inte ska gälla för annan statsluftfart. Se också avsnitt 5.2.3.

Det tredje stycket är nytt. Genom bestämmelsen bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om utländsk luftfart som samverkar med svensk annan luftfart för statsändamål. I och med den ökande internationella samverkan inom annan statsluftfart är det angeläget att beslut kan fattas även i det enskilda fallet när det gäller samverkan med utländsk annan statsluftfart. Det kan gälla t.ex. tillstånd för utländsk statsluftfart till lågflygning och att fälla utrustning i samband med miljöövervakning eller räddningstjänst. Se också avsnitt 5.4.3.

## Tillsyn

### 8 §

Den eller de myndigheter som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att bestämmelserna i denna lag och med stöd av lagen meddelade föreskrifter följs.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter i övrigt om tillsyn.

Paragrafen är ny. I första stycket slås fast att tillsynen över att bestämmelserna i denna lag och med stöd av lagen meddelade

föreskrifter följs ska utövas av den eller de myndigheter som regeringen bestämmer.

I paragrafens andra stycke bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i övrigt om tillsyn. Härigenom ges tillsynsmyndigheterna de befogenheter som behövs för att tillsynen ska kunna utövas på ett rationellt och effektivt sätt. Se också avsnitt 5.8.1.

#### 9 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgift för tillsyn enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Paragrafen är ny. Utgångspunkten är att tillsynsverksamheten ska vara avgiftsbelagd. I paragrafen bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgift för tillsyn enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av den. Detta ska gälla all statsluftfart. Det är regeringen eller myndigheten som bestämmer avgiftens storlek. Se avsnitt 5.8.2.

#### 10 §

Tillsynsmyndigheten har rätt att på begäran få de upplysningar och handlingar samt omedelbart tillträde till luftfartyg, flygplatser, anläggningar, lokaler och andra objekt, som behövs för tillsynen enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Denna tillträdesrätt omfattar inte bostäder.

Paragrafen är ny. Bestämmelsen överensstämmer i huvudsak med motsvarande bestämmelse för civil luftfart, se 12 kap. 1 § tredje stycket lagrådsremissens förslag till luftfartslag. På detta sätt regleras hela luftfarten på ett likformigt sätt när det gäller tillsynsmyndighetens befogenheter. I bestämmelsen anges uttryckligen att rätten till tillträde till lokaler m.m. inte omfattar bostäder. Se också avsnitt 5.8.1.

## Gemensamma bestämmelser för militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

### 11 §

Om regeringen föreskriver det får en myndighet som avses i 14 kap. 2 eller 7 § överlämna en förvaltningsuppgift, som ansluter till regeringens eller myndighetens föreskrifter, till annan även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

Bestämmelsen gäller i dag för annan statsluftfart enligt 15 kap. 2 § jämfört med 14 kap. 3 § andra stycket luftfartslagen (1957:297). Däremot är den ny när det gäller militär luftfart. Bestämmelsen överensstämmer med bemyndigandet i 12 kap. 6 § andra stycket lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag. Möjligheten att överlämna en förvaltningsuppgift gäller således inom all slags luftfart. Se vidare i avsnitt 5.2.4.

### 12 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter i fråga om tillträde till svenskt område för utländsk militär luftfart och utländsk annan luftfart för statsändamål.

Bestämmelsen överensstämmer, med en redaktionell justering, med 15 kap. 3 § luftfartslagen (1957:297), se avsnitt 5.4.2.

## Övriga bestämmelser

### 13 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter, eller i ett enskilt fall besluta, om luftfart som utförs i Sverige av en annan stat, eller ett företag med säte i en annan stat, och som avser underhåll, modifiering eller utprovning för militära ändamål.

Bestämmelsen, som är ny, innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter,

eller i ett enskilt fall besluta, om luftfart som utförs i Sverige av en annan stat, eller ett företag med säte i en annan stat, och som avser underhåll, modifiering eller utprovning för militära ändamål.

Genom bestämmelsen lagregleras den ordning som utvecklats av de berörda myndigheterna och som redan tillämpas inom militär luftfart. Begreppen underhåll, modifiering och utprovning är avsedda att täcka in den verksamhet som kan förekomma. Begreppen ska därför inte tolkas med ett snävt synsätt. Se också avsnitt 5.5.2.

#### 14 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får om det föreligger särskilda skäl föreskriva, eller i ett enskilt fall besluta, att viss luftfart ska följa reglerna för militär luftfart eller för annan luftfart för statsändamål.

Bestämmelsen är ny. Syftet med bestämmelsen är att utforma en ändamålsenlig flygverksamhet i en specifik situation, utan att den generella flygsäkerheten äventyras eller annan luftfart påverkas negativt.

Om det föreligger särskilda skäl får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva, eller i ett enskilt fall besluta, att viss luftfart ska följa reglerna för militär luftfart eller annan luftfart för statsändamål. I avsnitt 5.2.4 redovisas exempel på situationer när bestämmelsen skulle kunna tillämpas. I avsnitt 5.2.4 erinras också om att möjligheten måste tillämpas restriktivt, vilket understryks av kravet att det ska föreligga särskilda skäl.

#### 15 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva, eller i ett enskilt fall besluta, att bestämmelser för militär luftfart ska tillämpas vid underhåll, modifiering eller utprovning av luftfartyg eller materiel för luftfartsändamål som inte är uppenbart militära.

Bestämmelsen, som är ny, innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva, eller i ett enskilt fall besluta, att bestämmelser för militär luftfart ska tillämpas vid utprovning av luftfartyg eller materiel för luftfartsändamål som inte är uppenbart militära.

Bakgrunden och utgångspunkterna för bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.5.3. Bestämmelsen är utformad för att skapa en ändamålsenlig flygverksamhet i en specifik situation. I vissa enstaka fall kan det vara lämpligt att regeringen eller en myndighet får bestämma att viss luftfart ska vara militär luftfart, även om rekvisiten enligt definitionerna i 14 kap. 1 § i promemorians förslag inte är uppfyllda. Paragrafens möjligheter bör användas bara om det är helt klart att tillämpningen av reglerna för militär luftfart inte medför problem för annan luftfart.

#### 16 §

Regeringen får, om det föreligger särskilda skäl, i ett enskilt fall medge undantag från bestämmelserna om statsluftfart och då meddela de särskilda föreskrifter som behövs.

Bestämmelsen är ny. Den innebär att om det föreligger särskilda skäl får regeringen i ett enskilt fall medge undantag från bestämmelserna om statsluftfart och då meddela de särskilda föreskrifter som behövs.

Bakgrunden behandlas i avsnitt 5.2.4. Bemyndigandet är en yttersta möjlighet för regeringen att i särskilda fall utforma en ändamålsenlig reglering av statsluftfarten. Bestämmelsen innehåller inte någon möjlighet för regeringen att delegera beslutsbefogenheten till en myndighet.

## Överklagande

### 17 §

Förvaltningsmyndighets beslut i frågor om tillstånd enligt detta kapitel eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd härav och en förvaltningsmyndighets beslut gentemot en myndighet överklagas hos regeringen.

Förvaltningsmyndighets övriga beslut vid myndighetsutövning mot enskild enligt detta kapitel eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd härav överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

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

Paragrafen är ny. Den har delvis en motsvarighet i 14 kap. 2 § luftfartslagen (1957:297) när det gäller civil luftfart och annan statsluftfart. Den har också en mer direkt motsvarighet i 12 kap. 4 § lagrådsremissens förslag till ny luftfartslag, vilken bestämmelse gäller för civil luftfart och annan statsluftfart. I 14 kap. 7 § promemorians förslag stadgas att 12 kap. 4 § lagrådsremissens förslag inte ska gälla inom annan statsluftfart. På detta sätt klargörs att frågor om överklagande inom statsluftfarten prövas i enlighet med förevarande paragraf, 14 kap. 17 § promemorians förslag.

I första stycket klargörs att det bara är beslut om tillstånd och en förvaltningsmyndighets beslut gentemot en annan myndighet som ska överklagas till regeringen. Detta har sin grund i inriktningen att regeringen så långt möjligt inte bör hantera ärenden som inte kräver ett ställningstagande av regeringen i dess egenskap av politiskt organ.

I andra stycket läggs fast att andra beslut av myndigheterna kan överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Det krävs prövningstillstånd vid överklagande till kammarrätten.

Av det tredje stycket framgår att beslut enligt paragrafen gäller omedelbart om inte annat förordnas. Se även avsnitt 5.9.

# Definitioner och förklaringar

## Definitioner och förklaringar

Lagradsremissen:	Regeringen remiss till lagrådet den 8 april 2009 <i>Luftfartens lagar</i>
Supplementet:	Ny luftfartslag – supplement (Ds 2007:36)
RML:	Försvarens interna föreskrifter, Regler för militär- luftfart





# Utdrag ur regeringens remiss till lagrådet den 8 april 2009, Luftfartens lagar

## Förslag till luftfartslag

Härigenom föreskrivs följande.

### 1 kap. Inledande bestämmelser

#### Lagens tillämpningsområde

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

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

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

1. 3–5 kap.,
2. 8 kap. 1 och 5–7 §§,

3. föreskrifter som meddelats med stöd av bestämmelser som anges i 1 eller 2,

4. 12 kap. 1 och 3 §§ när det gäller tillsyn över bestämmelser som anges i 1–3, samt

5. 13 kap. 1–3 §§, 4 § första stycket 6, 8–11 och andra stycket, 5 §, 6 § första stycket 1, 3 och andra stycket samt 7, 9 och 11 §§.

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

**4 §** I lagen (2009:000) om luftfartstransporter finns bestämmelser av civilrättsligt slag om villkoren vid olika former av transporter i luftfart.

**5 §** För luftfart med statsluftfartyg gäller lagen endast i den utsträckning som följer av 14 kap.

### **Luftfart inom svenskt område**

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

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

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

7 § Luftfartyg får inte framföras med överljudsart inom svenskt område.

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

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

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

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

### Luftfartyg av särskild beskaffenhet

9 § I fråga om luftfartyg som inte har någon förare ombord eller inte är motordrivna eller som i övrigt är av särskild beskaffenhet får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i 1 kap. 7 § första stycket och 2–8 kap. samt i övrigt meddela de föreskrifter som behövs. Undantag och föreskrifter får inte utformas så att de strider mot

flygsäkerhetens eller det allmännas intresse. En förvaltningsuppgift som ansluter till föreskrifterna får, om regeringen föreskriver det, av myndigheten överlämnas åt någon annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

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

### **Luftfartyg registrerade hos en internationell organisation**

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

### **Standarder**

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

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

### **Registreringen**

1 § Transportstyrelsen för register över luftfartyg (luftfartygsregistret).

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

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

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

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

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

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

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

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

6 § Ett luftfartyg ska avregistreras om

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

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

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

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

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

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

## Nationaliteten

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

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

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

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

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

Om ett luftfartyg används på grund av medgivande enligt 1 kap. 6 § andra stycket, gäller de villkor som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

## Märkningen

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

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

Om ett luftfartyg används på grund av medgivande enligt 14 kap. 3 § andra stycket, gäller de villkor som bestäms av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.



### 3 kap. Luftvärdighet och miljövärdighet

#### Luftfartygs luftvärdighet och miljövärdighet

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

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

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

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

#### Luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis

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

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

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

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

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

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

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

Ett medgivande enligt första stycket får återkallas om det finns anledning till det.

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

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

Om det inträffar andra omständigheter som kan antas ha betydelse för luftvärdigheten eller miljövärdigheten, får det

beslutas att luftvärdighetsbeviset respektive miljövärdighetsbeviset är ogiltigt.

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

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

8 § Frågor om luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis prövas av den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen får meddela föreskrifter om att myndigheten får uppdra åt en särskild sakkunnig att utfärda och förnya sådana bevis.

### **Förrättningsmans tillträde till luftfartyg**

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

### **Utprovning av luftfartygs flygegenskaper**

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att ett luftfartyg får användas vid luftfart, även om

villkoren i detta kapitel inte är uppfyllda, om det behövs för att pröva ett luftfartygs flygegenskaper eller av andra särskilda skäl.

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

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från tillståndskravet i första stycket.

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

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

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om undantag från kravet på flygcertifikat.

Bestämmelser om utbildning och flygprov finns i 4 och 5 §§.

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

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

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

## Utbildning

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

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

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

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

## Behörighetshandlingar

**6 §** Ett elevtillstånd ska vara utfärdat i Sverige eller sådant att det enligt föreskrifter som meddelats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska godtas i Sverige. Ett elevtillstånd är giltigt endast om innehavaren har ett gällande intyg om att föreskrivna medicinska krav är uppfyllda (*medicinskt intyg*).

**7 §** Ett flygcertifikat ska vara utfärdat eller godkänt i Sverige. Ett certifikat är giltigt endast i den utsträckning de till

certifikatet knutna behörigheterna är gällande och om innehavaren har ett gällande medicinskt intyg.

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

Den myndighet som prövar frågor om flygcertifikat får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att ett flygcertifikat, som har utfärdats i ett annat land för en svensk medborgare, inte gäller för luftfart inom svenskt område.

**8 §** Ett medicinskt intyg ska vara utfärdat eller godkänt i Sverige, eller sådant att det enligt föreskrifter som meddelats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska erkännas i Sverige.

### **Utfärdande av elevtillstånd, flygcertifikat och medicinskt intyg**

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

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

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om krav i fråga om ålder för att ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska utfärdas. Detsamma gäller de krav i fråga om kunskaper, erfarenhet och skicklighet som gäller för att ett certifikat ska utfärdas, samt de förutsättningar under vilka ett certifikat får utökas, förnyas, godkännas eller erkännas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att det krävs en särskild behörighet för att en certifikatinnehavare ska få fullgöra vissa uppgifter vid luftfart om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de krav i fråga om hälsotillstånd samt fysiska och psykiska förhållanden som gäller för att ett medicinskt intyg ska kunna utfärdas, godkännas eller erkännas.

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

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

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

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

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

15 § Ett medicinskt intyg utfärdas eller godkänns för viss tid.

### Återkallelse och begränsning av elevtillstånd eller flygcertifikat

16 § Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska återkallas

1. om innehavaren har gjort sig skyldig till brott mot 13 kap. 2 eller 3 §,

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

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

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

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

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

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

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



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

10. om innehavaren själv begär det.

**17 §** Återkallelse enligt 16 § får när det gäller ett flygcertifikat begränsas till att avse en eller flera behörigheter.

I fall som avses i 16 § första stycket 5–9 får ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat i stället för att återkallas begränsas till att gälla under vissa förutsättningar.

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

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

### Varning eller erinran

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

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

## Återkallelse tills vidare

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

## Omhändertagande av flygcertifikat

21 § Ett flygcertifikat ska omhändertas, om innehavaren

1. i sin tjänstgöring har visat tydliga tecken på påverkan av alkohol eller något annat ämne, eller

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

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

Ett certifikat gäller inte när det är omhändertaget.

Ett beslut om omhändertagande får inte överklagas.

## Spärrtid

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

tiden från det att behörigheten framtogs innehavaren av elevtillståndet eller flygcertifikatet.

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

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

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

### **Nytt certifikat efter återkallelse**

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

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

### **Certifikatkontroll**

**25 §** Om det kan antas att en certifikatinnehavare inte på ett betryggande sätt kan utföra de uppgifter som certifikatet avser, får den myndighet som prövar frågor om certifikat förelägga innehavaren att genomgå de undersökningar och prov som anordnas av myndigheten (*certifikatkontroll*). En certifikatinne-

havare är också skyldig att till myndigheten anmäla sådana omständigheter som kan antas ha betydelse för behörigheten.

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

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

### **Godkännande av utländska flygcertifikat**

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

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

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

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

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

Regeringen får meddela föreskrifter om att Transportstyrelsen får förordna läkare att utfärda medicinskt intyg. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om de krav som ska gälla sådana läkare. Har ett medicinskt intyg utfärdats av en förordnad läkare får Transportstyrelsen inom en tid av sextio dagar från utfärdandet, återkalla eller begränsa intyget om särskilda omständigheter föranleder det.

**28 §** Allmän förvaltningsdomstol prövar efter ansökan

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

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

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

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

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

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

2. bevis om att han eller hon har avlagt certifikatprov,

3. bevis om att han eller hon har genomgått certifikatkontroll.

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

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

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

**31 §** I mål som prövas med stöd av 28 § förs det allmänna talan av Transportstyrelsen.

## Flygdagbok

32 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en förare av ett luftfartyg och annan ska föra flygdagbok och om hur detta ska ske.

## 5 kap. Luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord

### Luftfartygs befälhavare

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

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

### Luftfartygs besättning

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

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

### Befälhavarens myndighet

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

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

### Förberedande och genomförande av flygning

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

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

### Upprätthållande av ordning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Rapporteringskyldighet**

**9 §** Om det inträffar det en olyckshändelse vid användningen av ett luftfartyg som medför att någon avlider, att någon blir



allvarligt skadad, att fartyget får betydande skada eller att egendom som inte transporteras med fartyget får betydande skada, ska befälhavaren rapportera det inträffade. Han eller hon ska också rapportera, när det har funnits någon allvarlig fara för att en sådan olycka skulle inträffa eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen.

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

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

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

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

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

## **6 kap. Flygplatser och den övriga markorganisationen**

### **Flygplatser och andra start- och landningsplatser**

1 § För start och landning med luftfartyg ska en flygplats användas. Regeringen eller den myndighet som regeringen

bestämmer får meddela föreskrifter om vilka flygplatser som får användas vid olika slag av luftfart.

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

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

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

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

### **Tillstånd att inrätta en flygplats**

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

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

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

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

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

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

### **Drifttillstånd för flygplatser**

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

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

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

**8 §** Om villkoren åsidosätts i väsentlig grad, ska drifttillståndet återkallas av den myndighet som har meddelat det. Detta gäller

också om flygplatsen annars inte uppfyller de krav som gäller för flygplatser. Om det är tillräckligt för att upprätthålla flygsäkerheten, får ett drifttillstånd i stället för att återkallas begränsas till att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar.

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

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

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

### Övriga tillstånd

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

## Flygtrafiktjänst

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

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

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

## Tystnadsplikt

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

I det allmännas verksamhet tillämpas bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen (2009:000) i stället för det som sägs i första stycket.

## Luftfartsskyddet på flygplatser m.m.

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

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

### **Ordning och säkerhet m.m.**

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

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

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

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

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

## Avgifter

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

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

## Flygledare m.m.

17 § Tjänstgöring som flygledare i flygtrafikledningstjänst eller flygtekniker får fullgöras bara av den som har gällande certifikat. Den som vill genomgå utbildning till flygledare ska ha elevtillstånd. I fråga om elevtillstånd och certifikat gäller bestämmelserna i 4 kap. 6 och 8–31 §§. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om godtagande i Sverige av utländska elevtillstånd och certifikat.

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om, undantag från kravet på certifikat när det gäller arbete som utförs inom vissa angivna organisationer.

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

## Flyghinder

19 § För att förebygga fara för flygsäkerheten får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om uppsättning av märken, belysning och andra anordningar som genom att de exempelvis liknar signaler för luftfarten kan utgöra en sådan fara. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela föreskrifter om markering av flyghinder.

Föreskrifter enligt första stycket får inte innebära något avsevärt men för markägarna eller dem som har särskild rätt till marken.

Kostnader för markering av flyghinder betalas vid inrättande eller ändring av en flygplats eller tillhörande inflygnings- eller utflygningsprocedurer av den som inrättar eller ändrar flygplatsen eller procedurerna. Vid uppförande av anläggningar som utgör hinder för befintliga flygplatser och tillhörande inflygnings- eller utflygningsprocedurer betalas kostnaderna för markering av den som uppför anläggningen. Det som sägs i detta stycke gäller inte om något annat avtalas.

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

20 § Den som för egen räkning utför eller låter utföra byggnadsarbeten ska minst fyra veckor innan arbetena påbörjas göra en anmälan (*flyghinderanmälan*) till den myndighet som regeringen bestämmer om arbetena avser uppförande eller tillbyggnad av en byggnad eller annan anläggning vars sammanlagda höjd kommer att överstiga 50 meter när arbete ska



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

En flyghinderanmälan ska vara skriftlig och kortfattat beskriva projektets art, omfattning och exakta lokalisering.

## Markttjänster

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

## 7 kap. Tillstånd att bedriva luftfart

### Flygsäkerhetsmässiga tillstånd

#### *Drifttillstånd*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Frågor om drifttillstånd prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

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

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

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

#### *Bruksflygtillstånd*

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

Det som föreskrivs i 1 § andra och tredje styckena och 2–5 §§ har motsvarande tillämpning i fråga om bruksflygtillstånd. Om regeringen bestämmer det, får den myndighet som prövar frågor om bruksflygtillstånd uppdra åt någon annan att göra prövningen.

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

### *Tillstånd att bedriva utbildning*

7 § För att få bedriva flygutbildning i Sverige krävs ett utbildningstillstånd.

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

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

Det som föreskrivs i 2, 4 och 5 §§ har motsvarande tillämpning i fråga om tillstånd som föreskrivs i denna paragraf.

### **Trafiktillstånd**

#### *Trafiktillstånd*

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

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

Om regeringen genom ett avtal med ett annat land eller en internationell organisation medgivit trafikrättigheter för luftfart

inom svenskt område, får regeringen besluta om undantag från kravet på trafiktillstånd enligt första stycket.

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

#### *Meddelande och återkallande av trafiktillstånd*

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

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

Ett trafiktillstånd eller trafikrättigheter enligt 8 § tredje stycket får återkallas helt eller för viss tid eller begränsas, om tillståndshavaren eller utövaren av trafikrättigheten inte iakttar de föreskrifter eller villkor som gäller för verksamheten, eller det i övrigt finns särskilda skäl.

#### **Övriga tillstånd**

##### *Tillstånd till inhyrning och uthyrning av luftfartyg*

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

Det som föreskrivs i 2, 4 och 5 §§ har motsvarande tillämpning i fråga om tillstånd som föreskrivs i denna paragraf.

## **8 kap. Vissa bestämmelser för lufttrafiken**

### **Trafikregler**

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

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om flygvägar som luftfartyg ska följa inom svenskt område samt begränsningar i användningen av luftrum i anslutning till sådana flygvägar. Vidare får föreskrifter meddelas om flygningar över landets gränser.

### **Skyldighet att landa**

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

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

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om vem som får besluta om åtgärder enligt denna paragraf och får meddela ytterligare föreskrifter i de

avseenden som avses i paragrafen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om att enskild får besluta om åtgärder enligt denna paragraf.

### **Transport av visst gods**

**4 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får av hänsyn till flygsäkerheten eller luftfartsskyddet meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta om förbud mot transport med luftfartyg av visst gods eller föreskriva villkor för sådan transport.

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

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

### **Luftfartygshandlingar**

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

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

I det allmännas verksamhet gäller i stället bestämmelserna i tryckfrihetsförordningen och offentlighets- och sekretesslagen (2009:000).

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

## 9 kap. Ansvaret för skador genom luftfart

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

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

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

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

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

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

6 § Om någon som tjänstgör på luftfartyg är ersättningsskyldig för skada genom luftfart som har uppkommit genom hans eller hennes fel eller försummelse i tjänsten, får rätten jämka ersättningen med hänsyn till felets eller försummelsens

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



beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt. Detsamma gäller i fråga om andra med tjänst som har betydelse för trafiksäkerheten.

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

## **10 kap. Flygräddningstjänst, bärgning, undersökning av luftfartsolyckor och rapportering av händelser**

### **Flygräddningstjänst**

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

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

### **Bärgning**

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

för bevarandet av ett luftfartyg eller av gods ska också ersättas, om kostnaderna har varit nödvändiga.

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

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

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

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

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

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

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

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

svarar dock inte för mera än det värde som godset hade vid lossningen.

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

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

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

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

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

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

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

Med händelse inom civil luftfart avses i denna lag drifts-avbrott, defekt, fel eller annan onormal omständighet som har

inverkat eller kan inverka på flygsäkerheten, men som inte lett till sådana luftfartsolyckor eller tillbud som avses i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

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

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

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

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

## **11 kap. Särskilda bestämmelser**

### **Avgångsförbud**

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

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

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

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

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

### **Radioanläggningar**

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

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

### **Tillsyn**

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

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

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

Tillsynsåtgärder får vidtas stickprovsvis om det sker på ett icke-diskriminerande sätt.

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

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

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

### Överklagande

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

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

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

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

<sup>2</sup> EUT L 204, 26.7.2006, s. 1 (Celex 32006R1107).

## Allmänt bemyndigande

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, i de avseenden som behandlas i denna lag, meddela ytterligare föreskrifter som gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik.

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

## Krig eller krigsfara

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

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

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

## Definitioner av konventioner

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

- *Chicagokonventionen* den konvention angående internationell civil luftfart som avslutades i Chicago den 7 december 1944, och
- *Genèvekonventionen* den konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg som avslutades i Genève den 19 juni 1948.

### 13 kap. Ansvarsbestämmelser m.m.

#### Ansvarsbestämmelser

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

Är brottet grovt döms till fängelse i högst två år.

2 § Den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter tjänstgöringen uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms för flygfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader. Detsamma gäller den som utövar tjänst som anges i 6 kap. 18 §.

För flygfylleri enligt första stycket döms också den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller som utövar tjänst som anges i 6 kap. 18 § efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter tjänstgöringen finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

För flygfylleri enligt första stycket döms också den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller som utövar tjänst som anges i 6 kap. 18 § och då är så påverkad av alkoholhaltiga



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

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

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

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

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

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

1. bryter förbud som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 6 § tredje stycket,

2. bryter mot 1 kap. 7 § första stycket eller mot villkor som har meddelats av regeringen enligt 1 kap. 7 § andra stycket,

3. bryter mot förbud eller föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 8 §,

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

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

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

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

8. bryter mot 4 kap. 1, 2, 3, 4 eller 5 § eller mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd därav,

9. vid tjänstgöring ombord på luftfartyg inte följer befälhavarens order,

10. som passagerare inte åtlyder vad befälhavaren bestämmer om ordningen ombord,

11. bryter mot 5 kap. 8 §,

12. bryter mot 6 kap. 4 eller 7 §,

13. bryter mot föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 6 kap. 10 §,

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

15. utövar luftfart utan föreskrivet tillstånd enligt 7 kap. 1 eller 6 §§, 7 § första stycket eller 8 § första stycket,

16. utövar luftfart utan tillstånd som regeringen har föreskrivit med stöd av 7 kap. 8 § andra stycket eller 10 §,

17. vid utövande av luftfart åsidosätter de villkor som har meddelats av regeringen med stöd av 7 kap. 4 § första stycket, 6 § andra stycket, 7 § fjärde stycket eller 9 § andra stycket,

18. inte landar enligt det som sägs i 8 kap. 3 §,

19. använder ett luftfartyg vid luftfart utan föreskriven försäkring eller säkerhet enligt 9 kap. 3 §.

Till böter eller fängelse i högst sex månader döms även den som av oaktsamhet begår gärning som avses i första stycket 1–8 och 10–20.

**5 §** Till böter eller fängelse i högst sex månader döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen<sup>3</sup> genom att

1. utföra lufttransport utan nödvändig operativ licens,

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

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

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

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

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

2. bryter mot 5 kap. 2 §,

3. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 17 § andra stycket första meningen.

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

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

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

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

### Förverkande

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

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

## Vite

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

## 14 kap. Statsluftfart

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

1. 5 kap. 9 §,
2. 6 kap. 11 och 17 §§,
3. 9 kap. 6 §, samt
4. 10 kap. 2 § första och tredje styckena och 7 §.

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

**2 §** För annan svensk statsluftfart än som anges i 1 §, gäller bestämmelserna i denna lag utom 10 kap. 3–6 §§.

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

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

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 november 2009. Genom lagen upphävs luftfartslagen (1957:297).

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



**Fritzes**

ett Wolters Kluwer-företag

106 47 Stockholm Tel 08-598 191 90 Fax 08-598 191 91 [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se) [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

ISBN 978-91-38-23304-7  
ISSN 0284-6012