

# Innehåll

<b>Författningsförslag .....</b>	<b>13</b>
1 Förslag till luftfartslag.....	13
2 Förslag till luftfartsförordning .....	65
3 Förslag till lag om ändring i brottsbalken.....	104
4 Förslag till lag om ändring i miljöbalken .....	110
5 Förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.....	111
6 Förslag till lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45).....	113
7 Förslag till lag om ändring i lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning .....	115
8 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov.....	116
9 Förslag till lag om ändring i lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd .....	119
10 Förslag till lag om ändring i passlagen (1978:302) .....	121
11 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100) .....	123

12	Förslag till lag om ändring i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor .....	127
13	Förslag till lag om ändring i plan- och bygglagen (1987:10).....	128
14	Förslag till lag om ändring i minerallagen (1991:45).....	129
15	Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor .....	131
16	Förslag till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617) ....	133
17	Förslag till lag om ändring i lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation .....	136
18	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m. ....	138
19	Förslag till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg.....	139
20	Förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken.....	141
21	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	143
22	Förslag till lag om lufttransporter .....	145
<b>1</b>	<b>Inledning.....</b>	<b>153</b>
<b>2</b>	<b>Det lufträttsliga regelverket .....</b>	<b>155</b>
2.1	Inledning.....	155

2.2	Internationella konventioner .....	155
2.2.1	Chicagokonventionen .....	155
2.2.2	Montrealkonventionen.....	155
2.2.3	Eurocontrolkonventionen.....	157
2.3	EG.....	157
2.3.1	Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) ...	157
2.3.2	Open skies-målen .....	160
2.3.3	Luftfartsskydd .....	161
2.3.4	Det gemensamma europeiska luftrummet .....	163
2.3.5	Andra EG-rättsakter inom området civil luftfart .....	166
2.4	Internationella organisationer.....	180
2.5	Svenska bestämmelser inom området civil luftfart .....	180
2.5.1	Ändringar i luftfartslagen.....	180
2.5.2	En ny luftfartsmyndighet.....	182
2.5.3	Lagen (2004:1100) om luftfartsskydd.....	183
2.5.4	Förordningen (2005:801) om restriktioner för luftfart inom vissa områden .....	184
2.5.5	Vissa upphävda författningar .....	184
<b>3</b>	<b>Allmänna utgångspunkter .....</b>	<b>185</b>
<b>4</b>	<b>Luftfartslagens allmänna bestämmelser.....</b>	<b>187</b>
4.1	Inledning.....	187
4.2	Lagens tillämplighet på andra EU-stater samt andra stater .....	187
4.3	Standarder.....	189

<b>5</b>	<b>Luftvärdighet och miljövärdighet .....</b>	<b>191</b>
5.1	Inledning.....	191
5.2	EG-bestämmelser om luftvärdighet och miljövärdighet.....	192
5.2.1	EASA-förordningens tillämplighet m.m. ....	192
5.2.2	Luftvärdighet.....	192
5.2.3	Miljövärdighet .....	196
5.2.4	Tillverkning och underhåll av luftfartyg.....	198
5.2.5	Erkännande av certifikat.....	198
5.3	Överväganden.....	199
<b>6</b>	<b>Luftfartscertifikat .....</b>	<b>201</b>
6.1	Inledning.....	201
6.2	Interimistiska åtgärder .....	202
6.3	Flygdagbok .....	203
6.4	Certifikat enligt EG-bestämmelser .....	203
<b>7</b>	<b>Onykterhet vid luftfart.....</b>	<b>207</b>
7.1	Flygfylleri .....	207
7.2	Polisens kontrollmöjligheter .....	208
7.2.1	Alkoholutandningsprov .....	208
7.2.2	Blodprovstagning .....	209
7.2.3	Ögonundersökning.....	210
7.2.4	Överväganden .....	210
7.3	Drogtester av anställda .....	212
<b>8</b>	<b>Luftfartygets befälhavare och tjänsten ombord.....</b>	<b>215</b>
<b>9</b>	<b>Flygplatser och den övriga markorganisationen .....</b>	<b>217</b>

9.1	Inledning.....	217
9.2	Inrättande av flygplatser.....	218
9.2.1	Den trafikpolitiska prövningen.....	218
9.2.2	Tillståndsprövning för statliga flygplatser .....	220
9.3	Begränsning av drifttillstånd .....	221
9.4	Flygtrafiktjänsten.....	221
9.4.1	Inledning .....	221
9.4.2	Närmare om EG-regleringen .....	223
9.4.3	Myndighet som svarar för flygtrafiktjänsten .....	225
9.4.4	Konkurrens inom flygtrafiktjänsten.....	226
9.4.5	Tystnadsplikt .....	230
9.5	Avgifter för användning av flygplatser och tjänster för luftfarten.....	231
9.5.1	EG-regleringen .....	231
9.5.2	Särskilt om den reviderade Eurocontrolkonventionen.....	234
9.6	Elevtillstånd för utbildning till flygledare .....	236
9.7	Ordningen vid flygplatser m.m.....	237
9.8	Facilitation.....	238
9.9	Flyghinder .....	240
9.9.1	Flygsäkerhetsanmälan .....	240
9.9.2	Markering av flyghinder .....	241
<b>10</b>	<b>Luffartsskyddet på flygplatser.....</b>	<b>243</b>
<b>11</b>	<b>Rätten till luftfart.....</b>	<b>245</b>
11.1	Inledning.....	245
11.2	Utvecklingen inom EG.....	246
11.2.1	EU-OPS .....	246

11.2.2 Pågående lagstiftningsarbete .....	246
11.2.3 Överväganden .....	248
11.3 Firmaflyg .....	248
11.4 Begränsning av drifttillstånd.....	249
11.5 Tillstånd att bedriva utbildning.....	250
<b>12 Vissa bestämmelser för lufttrafiken .....</b>	<b>253</b>
12.1 Inledning.....	253
12.2 Trafikregler för luftfarten.....	253
12.3 Transporter av visst gods.....	254
<b>13 Lufttransporter .....</b>	<b>255</b>
13.1 Inledning.....	255
13.2 Lag om lufttransporter.....	255
13.3 Information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför flygningen .....	258
13.3.1 Förordningen om svarta listan .....	258
13.3.2 Kompletterande bestämmelser.....	260
13.4 Personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.....	263
13.4.1 Inledning .....	263
13.4.2 Överväganden .....	265
<b>14 Ansvaret för skador genom luftfart.....</b>	<b>271</b>
14.1 Inledning.....	271
14.2 Överväganden.....	271
<b>15 Ansvarsförsäkring för luftfartyg.....</b>	<b>273</b>

15.1	Inledning.....	273
15.2	Krav på ansvarsförsäkring i luftfartslagen .....	275
<b>16</b>	<b>Flygräddningstjänst, bärgning och undersökning av luftfartsolyckor.....</b>	<b>277</b>
<b>17</b>	<b>Tillsyn m.m. ....</b>	<b>279</b>
17.1	Inledning.....	279
17.2	Tillsynsåtgärder.....	279
17.3	Personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet ....	281
	17.3.1 Inledning .....	281
	17.3.2 Överväganden .....	282
<b>18</b>	<b>Forum i mål av lufträttslig art .....</b>	<b>285</b>
<b>19</b>	<b>Överklagande av Luftfartsverkets och Luftfartsstyrelsens beslut .....</b>	<b>287</b>
<b>20</b>	<b>Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål ...</b>	<b>289</b>
<b>21</b>	<b>Straffrättsliga frågor .....</b>	<b>291</b>
21.1	Inledning.....	291
21.2	Blankettstraffstadganden.....	292
<b>22</b>	<b>Konsekvensbeskrivning .....</b>	<b>295</b>
<b>23</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>297</b>
23.1	Förslaget till luftfartslag .....	297
23.2	Förslaget till lag om ändring i brottsbalken .....	323

23.3	Förslaget till lag om ändring i miljöbalken .....	324
23.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker.....	324
23.5	Förslaget till lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45).....	324
23.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (1975:688) om skydd för viss tjänsteutövning.....	324
23.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov .....	325
23.8	Förslaget till lag om ändring i lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd.....	325
23.9	Förslaget till lag om ändring i passlagen (1978:302).....	325
23.10	Förslaget till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100).....	325
23.11	Förslaget till lag om ändring i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor .....	326
23.12	Förslaget till lag om ändring i plan- och bygglagen (1987:10).....	326
23.13	Förslaget till lag om ändring i minerallagen (1991:45) ....	326
23.14	Förslaget till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor .....	327
23.15	Förslaget till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617).....	327
23.16	Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation .....	327



23.17Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m. ....	327
23.18Förslaget till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg.....	328
23.19Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken.....	328
23.20Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister .....	329
23.21Förslaget till lag om lufttransporter .....	329



# Författningsförslag

## 1 Förslag till luftfartslag

Härigenom föreskrivs följande.

### 1 kap. Inledande bestämmelser

#### Lagens tillämpningsområde m.m.

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 detta är förenligt med den främmande lag som är tillämplig.

2 § Om det är förenligt med den främmande lag som är tillämplig, ska bestämmelserna i

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 §§ såvitt avser 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 §§ gälla även vid luftfart utanför svenskt område med utländska luftfartyg, när sådana används inom ramen för ett svenskt drifttillstånd.

**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 (2007:000) om luftfartstransporter finns bestämmelser av civilrättsligt slag om villkoren vid olika former av transporter i luftfart.

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

**5 §** 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.

**6 §** För annan svensk statsluftfart än som anges i 5 §, gäller bestämmelserna i denna lag utom 10 kap. 3–6 §§.

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

### Luftfart inom svenskt område

7 § 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 medge att civil luftfart äger rum även med andra luftfartyg och bestämma på vilka villkor detta får ske.

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

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

8 § Luftfartyg får inte inom svenskt område framföras med överljudsart.

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

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

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

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

#### **Luftfartyg av särskild beskaffenhet m.m.**

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

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

## Luftfartyg registrerade hos en internationell organisation

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

## Standarder

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva 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 § Luftfartsstyrelsen för register över luftfartyg (*luftfartygsregistret*).

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

2 § Ett luftfartyg får registreras i Sverige bara om det helt ägs av

1. svenska staten,
2. svensk kommun eller svenskt landsting,
3. medborgare i ett land inom Europeiska unionen eller dödsbo efter en sådan person, eller
4. bolag, förening, samfällighet eller stiftelse som har svensk nationalitet eller har sitt säte i ett land inom Europeiska unionen.

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.

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

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

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

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

**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,
5. det på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara luftfartyg eller, utan att ändring skett, inte anses utgöra ett luftfartyg.

Ägaren är skyldig att inom en månad skriftligen anmäla om något har hänt som enligt första stycket 2–5 medför att ett luftfartyg 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, om nyttjanderätten inte skrivits in enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg, upplåtaren eller brukaren genast efter upplåtelsen skriftligen anmäla detta förhållande för anteckning i luftfartygsregistret. Om 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.

Luftfartsstyrelsen 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. 7 § första stycket vara registrerat i Sverige.

Luftfartsstyrelsen 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. 7 § andra stycket, gäller de föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

### **Märkningen**

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

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

Om ett luftfartyg används på grund av medgivande enligt 1 kap. 6 § andra stycket, gäller de bestämmelser som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

## **3 kap. Luftvärdighet och miljövärdighet**

### **Luftfartygs luftvärdighet och miljövärdighet**

**1 §** Ett luftfartyg ska vara luftvärdigt och miljövärdigt när det används vid luftfart. Luftfartygets ägare eller, om luftfartyget inte används av ägaren, den som brukar det i hans ställe ansvarar för detta. Ägaren eller brukaren 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 meddelar 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 kan begränsas till att avse viss tid, viss luftfart eller luftfart inom visst område.

Bevisen kan förnyas, om luftfartyget uppfyller de krav på luftvärdighet respektive miljövärdighet som gäller när förnyelsen 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 här i landet. För ett utländskt luftfartyg godtas även svenskt luftvärdighetsbevis och svenskt miljövärdighetsbevis.

Ett bevis som har utfärdats med stöd av 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 luftfarts-säkerhet<sup>1</sup> ska jämföras med ett svenskt bevis enligt denna paragraf.

<sup>1</sup> EGT L 240, 7.9.2002, s. 1 (Celex 32002R1592).

5 § Om ett luftfartyg uppfyller kraven på flygsäkerhet får den myndighet som prövar frågor om luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis medge att det används vid luftfart inom svenskt område även om kraven i 4 § inte är uppfyllda. Medgivandet ska 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,
5. luftfartyget eller utrustningen har skadats på ett sätt som uppenbarligen har betydelse för luftvärdigheten eller miljövärdigheten.

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

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

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. Om

regeringen föreskriver det får myndigheten uppdra åt 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 m.m.**

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

### **Tillverkning och underhåll av luftfartyg**

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 föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från tillståndskravet i första stycket.

## 4 kap. Flygcertifikat m.m.

### Behörighet att föra ett luftfartyg och tjänstgöra ombord

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

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

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

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

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att andra medlemmar av besättningen på ett luftfartyg än förare 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 för henne eller honom utfärdat *elevtillstånd*.

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

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

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

### Behörighetshandlingar

6 § Ett elevtillstånd ska vara utfärdat i Sverige eller sådant att det enligt föreskrifter som utfärdats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska godtas i Sverige. Ett elevtillstånd är giltigt endast under förutsättning att innehavaren har ett gällande intyg om att föreskrivna medicinska krav är uppfyllda (*flygläkarintyg*).

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

Som flygcertifikat enligt denna lag godtas även ett certifikat som är utfärdat eller godkänt i ett annat land och som enligt avtal med det landet eller enligt föreskrifter som meddelats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer 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 bestämma att ett flygcertifikat, som har utfärdats i ett annat land för en svensk medborgare, inte gäller för luftfart inom svenskt område.

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

### Utfärdande av elevtillstånd, flygcertifikat och flygläkarintyg

9 § Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat får utfärdas endast för den som innehar ett gällande flygläkarintyg och som med hänsyn till sina personliga förhållanden kan anses lämplig att inneha ett elevtillstånd eller ett certifikat. Prövningen av de personliga förhållandena 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.

Vad 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 föreskriver de krav i fråga om ålder som gäller 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 kan utökas, förnyas, godkännas eller erkännas.

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

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



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

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

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

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

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

15 § Flygläkarintyg utfärdas eller godkännas för viss tid.

#### Återkallelse och begränsning av elevtillstånd och 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 certifikat,

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 certifikat,

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

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

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

10. om innehavaren begär det.

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

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

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

**18 §** En återkallelse med anledning av brottslig gärning ska när det gäller frågan om brott föreligger grunda sig på en lagkraft-

vunnen dom, ett godkänt strafföreläggande, ett godkänt föreläggande om ordningsbot eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning.

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

### Varning eller erinran

**19 §** I stället för att ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat återkallas 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 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 tjänsten på ett trafiksäkert sätt.

Ett certifikat gäller inte när det är omhändertaget.

Ett beslut om omhändertagande får inte överklagas.

### Spärrtid

22 § Om en ansökan om att ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska utfärdas eller förnyas inte kan bifallas på grund av sökandens personliga förhållanden, ska en spärrtid fastställas 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 behörigheten fråntogs innehavaren av elevtillståndet eller certifikatet.

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

### Underlåtelse av certifikatingripande m.m.

23 § Om ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat varit återkallat tills vidare under minst så lång tid som skulle ha bestämts som spärrtid, får det när återkallelsen slutligt avgörs beslutas att

ytterligare ingripande inte ska ske. För ett certifikat gäller även motsvarande om det har varit omhändertaget.

### Nytt certifikat efter återkallelse

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

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

### Certifikatkontroll

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

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

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

### Godkännande av utländska flygcertifikat

26 § Bestämmelserna i 16–25 §§ 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 m.m.**

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

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

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

28 § Allmän förvaltningsdomstol prövar efter ansökan

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

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

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

Frågor om elevtillstånd eller certifikat 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 angående sin fysiska och psykiska lämplighet,
2. bevis om att han har avlagt certifikatprov,
3. bevis om att han har genomgått certifikatkontroll.

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

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

30 § Om rätten i ett mål om återkallelse av ett elevtillstånd, ett flygcertifikat eller ett tidigare givet godkännande av ett utländskt flygcertifikat beslutar att återkallelse inte 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 allmännas talan av Luftfartsstyrelsen.

### Flygdagbok

32 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att en förare av ett luftfartyg och annan ska föra flygdagbok och 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. Han eller hon får bestämma att medlemmar av besättningen tillfälligt ska arbeta med annat än det som deras anställning avser, om det är nödvändigt. 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 han eller hon se till att luftfärden förbereds och genomförs i enlighet med gällande bestämmelser.

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

### Upprätthållande av ordning

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

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

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

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

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

**6 §** Har någon i fall som avses i 5 § gjort större våld än i varje fall är medgivet, 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 för att hindra det. I sådant fall gäller bestämmelserna i 5 §. Gärningsmannen får inte utan sitt medgivande 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.

### **Rapporteringsskyldighet**

9 § Inträffar det en olyckshändelse vid användningen av ett luftfartyg och medför olyckan att någon avlider, att någon blir allvarligt skadad, att fartyget får betydande skada eller att egendom som inte transporteras med fartyget får betydande skada, 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 hans 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 föreskriva att rapportering av olyckor och tillbud som är av betydelse för luftfartens säkerhet ska ske 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, uttröttningspåverkan 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 användas en flygplats. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva vilka flygplatser som får användas vid olika slag av luftfart.

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

sådana ändamål, gäller de föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

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

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

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

**5 §** Ett tillstånd får meddelas endast om flygplatsen är lämplig från allmän synpunkt. Vid prövningen 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 villkor föreskrivas för tillståndet. Om tillståndet meddelas av regeringen, får sådana villkor föreskrivas av den myndighet som regeringen bestämmer.

### Drifttillstånd för flygplatser

7 § En flygplats får inte tas i bruk innan den har godkänts från flygsäkerhetssynpunkt och meddelats ett drifttillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer. Detsamma gäller om en flygplats byggts om, såvida inte ombyggnaden är av mindre betydelse för flygplatsens användning. Ett drifttillstånd ska ges för viss tid. I drifttillståndet ska fastställas 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 föreskriva att en flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller andra särskilda omständigheter inte behöver godkännas innan den tas i bruk.

8 § Om villkoren åsidosätts i väsentlig grad, 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 föreskrivna flygsäkerhetskrav, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer förbjuda att den används eller ange under vilka förutsättningar den får användas.

### Övriga tillstånd

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

### Flygtrafiktjänst

11 § Det 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 kan återkallas av den myndighet som har meddelat det, om föreskrivna krav inte uppfylls.

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

Flygtrafiktjänst i luftrum i anslutning till en flygplats får ombesörjas av den som erhållit sådant uppdrag av innehavaren av flygplatsen. I sådana fall föreskriver regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer omfattningen av detta luftrum. Den som erhållit uppdraget 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 sekretesslagen (1980:100) i stället för vad som sägs i första stycket.

## Luftfartsskyddet på flygplatser m.m.

13 § I lagen (2004:1100) om luftfartsskydd och i den lagen åberopade EG-rättsakter finns närmare bestämmelser om luftfartsskyddet på flygplatser m.m.

Om en anläggning eller en verksamhet som används för luftfart inte uppfyller luftfartsskyddets krav, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer förbjuda att anläggningen används eller verksamheten bedrivs eller ange under vilka förutsättningar anläggningen får användas eller verksamheten bedrivs.

## Ordning och säkerhet m.m.

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om 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 föreskriver enligt vilka allmänna 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.

*Alternativ lydelse om den reviderade Eurocontrolkonventionen har trätt i kraft:*

**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 föreskriver enligt vilka allmänna principer sådana avgifter får tas ut.



I den omfattning som följer av bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen 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 angående godtagande i Sverige av utländska elevtillstånd och certifikat.

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

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

**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 angående 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 angående 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. Vad som sägs i detta stycke gäller inte om annat avtalas.

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

20 § Den som för egen räkning utför eller låter utföra byggnadsarbeten ska minst fyra veckor innan arbetena påbörjas göra en anmälan (*flygsäkerhetsanmälan*) till Försvarmakten om arbetena avser uppförande eller tillbyggnad av en byggnad eller annan anläggning vars sammanlagda höjd kommer att överstiga 50 meter när arbete ska utföras inom sammanhållen bebyggelse eller 20 meter när arbetena ska utföras inom annat område.

En flygsäkerhetsanmälan ska vara skriftlig och den ska kortfattat beskriva projektets art, omfattning och exakta lokalisering.

## Markttjänster

21 § I lagen (2000:150) om markttjänster 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 § För att mot betalning få utföra lufttransporter åt allmänheten krävs ett drifttillstånd.

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

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

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 ett land inom Europeiska unionen (EU-stat) som har sitt hemvist i Sverige eller dödsbo efter en sådan person,
4. svenska handelsbolag som endast har bolagsmän som är medborgare i en 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 vad 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 medge undantag från denna paragraf, om det finns särskilda skäl.

**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 kan också återkallas, om det måste antas att innehavaren inte kan upprätthålla verksamheten. Om det är tillräckligt för att upprätthålla flygsäkerheten, får ett drifttillstånd, i stället för att återkallas,

begränsas till att gälla viss del av verksamheten eller att gälla under vissa förutsättningar.

Ett drifttillstånd 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.

Vad som föreskrivs i 1 § andra och tredje styckena och 2–5 §§ har motsvarande tillämpning beträffande bruksflygtillstånd. Om regeringen bestämmer det, får den myndighet som prövar frågor om bruksflygtillstånd uppdra åt annan att göra prövningen.

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

### *Tillstånd att bedriva utbildning*

**7 §** För att få bedriva flygutbildning här i landet krävs ett utbildningstillstånd.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva 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 förbjuda att utbildningen bedrivs.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att det krävs tillstånd för att här i landet bedriva utbildning av flygledare.

Vad som föreskrivs i 2, 4 och 5 §§ har motsvarande tillämpning beträffande 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 föreskriva att det krävs ett trafiktillstånd även i dessa fall.

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

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

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

*Meddelande och återkallande av trafiktillstånd*

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

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

Ett trafiktillstånd eller trafikrättigheter enligt 8 § tredje stycket får återkallas helt eller för viss tid eller begränsas, om tillståndshavaren eller utövaren av trafikrättigheten inte iakttar de för verksamheten gällande föreskrifterna eller villkoren eller det i övrigt föreligger särskilda skäl härför.

**ÖVRIGA TILLSTÅND***Tillstånd till inhyrning och uthyrning av luftfartyg*

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

Vad som föreskrivs i 2, 4 och 5 §§ har motsvarande tillämpning beträffande tillstånd som föreskrivs i denna paragraf.

**8 kap. Vissa bestämmelser för lufttrafiken****Trafikregler m.m.**

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar trafikregler för luftfart samt föreskrifter om vad som i övrigt 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 luft- rum i anslutning till sådana flygvägar. Vidare får meddelas före- skrifter 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. 9 §, ska omedelbart lämna området. Det inträffade ska snarast anmälas till flygtrafik- ledningsenhet. Om ingen annan anvisning lämnas, ska fartyget snarast möjligt landa enligt vad som sägs i första stycket.

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver vem som får besluta om åtgärder enligt denna paragraf och får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som avses i paragrafen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva 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 förbjuda transport med luftfartyg av visst gods eller föreskriva villkor för sådan transport.

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



Bestämmelser om transport med luftfartyg av farligt gods finns i lagen (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 få det.

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

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

### **9 kap. 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 §** Om skyldighet för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer att ha försäkring för sådant ansvar som avses i 1 § finns bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> EUT L 138, 30.4.2004, s. 1 (Celex 32004R0785).

3 § Om regeringen föreskriver det, ska det även i andra fall än som följer av 2 § finnas försäkring för ansvar enligt 1 §. Försäkringen kan ersättas av någon motsvarande säkerhet som regeringen bestämmer.

4 § Luftfartsstyrelsen 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 Luftfartsstyrelsen.

5 § Luftfartsstyrelsen 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 fel eller försummelse i tjänsten, får rätten jämka ersättningen med hänsyn till felets eller försummelsens beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt. Detsamma gäller i fråga om andra med tjänst som har betydelse för trafiksäkerheten.

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

## **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 luft-

farten är skyldiga att delta i flygräddningstjänsten. Regeringen meddelar bestämmelser om ersättning av allmänna medel för deltagandet. I fråga om ersättning vid personskador gäller lagen (1977:265) om statligt personskadeskydd och lagen (1977:266) om statlig ersättning vid ideell skada m.m.

## Bärgning

**2 §** Den som bärgar ett luftfartyg som har förolyckats eller befinner sig i nöd och alla som medverkar vid bärgningen har rätt till bärgarlön. Detsamma gäller vid bärgning av gods ombord på ett sådant fartyg eller av något som hör till fartyget eller godset. I fråga om bärgarlönen tillämpas bestämmelserna i 16 kap. 3 § tredje och fjärde styckena, 5 § första stycket andra och tredje meningarna, 6 § och 10 § tredje stycket sjölagen (1994:1009). Den som i en sådan nödsituation räddar människor från fartyget eller medverkar vid deras räddning har också rätt till en del av bärgarlönen. De särskilda kostnader som någon i övrigt har haft för bevarandet av ett luftfartyg eller av gods 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 ägaren ska ta godset i besittning, krävs att borgenärerna medger det. Detta gäller dock inte, om borgenärerna har fått betalt för sina fordringar eller säkerhet har ställts.

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

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

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

**6 §** Luftpanträtten i ett luftfartyg, som är registrerat i Sverige, upphör efter tre månader från den dag åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av fartyget avslutades. Detta gäller dock inte, om borgenärens anspråk på panträtt inom samma tid har anmälts till 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 § Om undersökning från säkerhetssynpunkt av luftfartsolyckor och tillbud till sådana olyckor finns bestämmelser 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 driftsavbrott, defekt, fel eller annan onormal omständighet som har inverkat eller kan inverka på flygsäkerheten, när händelsen 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 m.m.**

1 § Luftfartsstyrelsen 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 annars för flygningen fastställda villkor inte är uppfyllda. Om någon annan än Luftfartsstyrelsen har meddelat beslutet, ska beslutet genast anmälas till Luftfartsstyrelsen 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 angående 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.

Om regeringen föreskriver det, får myndighet som avses i första stycket anlita 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 § Luftfartsstyrelsen 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>3</sup> följer dessa bestämmelser.

Luftfartsstyrelsen får meddela de förelägganden som behövs för att bestämmelserna ska följas.

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att den som står under tillsyn enligt denna lag ska

<sup>3</sup> EUT L 204, 26.7.2006, s. 1 (Celex 32006R1107).

lämna de uppgifter som tillsynsmyndigheten behöver för att kunna utöva tillsyn.

### Överklagande

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

Luftfartsverkets och Luftfartsstyrelsens 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 § Luftfartsstyrelsens beslut om tillstånd att inrätta och driva flygplatser får överklagas av en sådan ideell förening som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken.

### Allmänt bemyndigande

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

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



## Krig eller krigsfara

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

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

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

## Definitioner av konventioner

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

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

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

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

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

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

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

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

1. bryter mot 1 kap. 7 § första stycket eller mot förbud som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 7 § fjärde stycket,

2. bryter mot 1 kap. 8 § första stycket eller mot villkor som har meddelats enligt 1 kap. 8 § andra stycket,

3. bryter mot förbud eller föreskrifter som regeringen har meddelat med stöd av 1 kap. 9 §,

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

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

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

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

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

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

10. bryter mot 5 kap. 8 §,

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

12. landar med ett luftfartyg inom ett område där regeringen har meddelat landningsförbud med stöd av 6 kap. 2 §,

13. bryter mot 6 kap. 4 eller 7 §,

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

15. bryter mot 6 kap. 14 § första stycket,

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

17. utövar luftfart utan föreskrivet tillstånd enligt 7 kap. 1, 6, 7 § första stycket eller 8 § första stycket,

18. utövar luftfart utan tillstånd som regeringen har föreskrivit med stöd av 7 kap. 8 § andra stycket eller 10 §,

19. vid utövande av luftfart åsidosätter de villkor som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 § första stycket, 6 § andra stycket, 7 § fjärde stycket eller 9 § andra stycket,

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

21. 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 10–21.

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

1) bryter mot rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag<sup>4</sup> genom att

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

2) bryter mot rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen<sup>5</sup> genom att

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

<sup>4</sup> EGT L 240, 24.8.1992, s. 1 (Celex 31992R2407).

<sup>5</sup> EGT L 240, 24.8.1992, s. 8 (Celex 31992R2408).

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

**6 §** Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. bryter mot 3 kap. 4 §,

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

3. bryter mot 5 kap. 2 §,

4. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 17 § andra stycket första meningen,

5. bedriver utbildning av flygledare utan föreskrivet tillstånd enligt 7 kap. 7 § tredje stycket,

6. inte lämnar myndighet tillträde i enlighet med 12 kap. 1 § tredje stycket.

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

**7 §** Om en gärning har skett av ringa oaktsamhet, ska den inte föranleda 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 §** För gärning som är belagd med straff enligt brottsbalken ska inte dömas till ansvar enligt denna lag.

<sup>6</sup> EGT L 240, 24.8.1992, s. 15 (Celex 31992R2409).

## 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, kan luftfartyget förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga brott eller om det i övrigt finns särskilda skäl. Detta gäller dock inte, om förverkande är uppenbart oskäligt. Om fartyget inte finns i behåll, kan värdet förklaras förverkat.

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

## Vite

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.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008. 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.

## 2 Förslag till luftfartsförordning

Härigenom föreskrivs följande.

### 1 kap. Inledande bestämmelser

#### Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

1 § Försvarsmakten meddelar, med undantag för de ämnen som avses i 1 kap. 5 § första stycket luftfartslagen (2008:000), föreskrifter för den militära luftfarten och markorganisationen i de ämnen som avses i luftfartslagen och som inte gäller förhållandet mellan enskilda eller annars måste meddelas i lag.

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

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

3 § Luftfartsstyrelsen kan i fråga om sådan luftfart som avses i 1 kap. 6 § luftfartslagen (2008:000) meddela särskilda föreskrifter om vad som sägs i 3–5 och 8 kap. samt 11 kap. 1 § luftfartslagen och i 3 kap., 4 kap. 3 §, 5 kap. 1 § och 6 § första stycket, 8 kap. 6–10 och 12 §§ och 10 kap. 2 § denna förordning. Luftfartsstyrelsen får också medge undantag från dessa bestämmelser.

### Luftfart inom svenskt område

4 § Frågor om tillstånd till luftfart enligt 1 kap. 7 § andra stycket luftfartslagen (2008:000) prövas av Luftfartsstyrelsen. Tillstånd ska avse en viss tid. Luftfartsstyrelsen ska återkalla ett tillstånd om det finns anledning till det.

5 § Om ett sådant luftfartyg som avses i 1 kap. 7 § tredje stycket luftfartslagen (2008:000) har fått tillstånd till luftfart inom svenskt område, gäller bestämmelserna i denna förordning bara om detta beslutades när tillståndet gavs.

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

### Restriktionsområden för luftfart

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

Luftfartsstyrelsen får också föreskriva att ett område ska vara restriktionsområde, om det behövs av hänsyn till friluftsliv, natur- eller miljövård eller för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning. Samråd ska ske med länsstyrelsen.

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

8 § När Luftfartsstyrelsen föreskriver att ett område ska vara restriktionsområde, ska den ange de inskränkningar i rätten till luftfart inom området som behövs. När det krävs av hänsyn till



allmän ordning och säkerhet får all luftfart inom området förbjudas för en viss tid, dock högst två veckor.

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

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

### **Farligt område**

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

### **Luftfartyg av särskild beskaffenhet m.m.**

10 § I fråga om luftfartyg som inte har någon förare ombord och fasta ballonger eller drakar får Luftfartsstyrelsen föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i 1 kap. 7 § första stycket och 2–8 kap. luftfartslagen (2008:000) och med stöd av dessa bestämmelser meddelade föreskrifter i denna förordning. Luftfartsstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter av betydelse för flygsäkerheten. Förvaltningsuppgift i anslutning till sådana föreskrifter får överlåtas på annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning. Om en föreskrift berör den militära verksamheten, ska Luftfartsstyrelsen samråda med Försvarmakten.

11 § I fråga om luftfart inom svenskt område med segelflygplan, motorsegelflygplan, ultralätta flygplan, friflygande ballonger eller luftskepp får Luftfartsstyrelsen efter samråd med Försvarsmakten medge undantag från bestämmelserna i 3 och 4 kap. och 7 kap. 7 § luftfartslagen (2008:000) och med stöd av dessa bestämmelser meddelade föreskrifter i denna förordning. Luftfartsstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter av betydelse för flygsäkerheten. Föreskrifter och beslut om undantag får meddelas bara om flygsäkerhetsskäl eller hänsyn till det allmänna inte hindrar det. Förvaltningsuppgift i anslutning till föreskrifter får överlåtas på annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning.

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

Bestämmelserna i andra stycket gäller också sjöflygplan.

12 § I fråga om hängglidare, flygskärmar, fallskärmar och andra enkla konstruktioner får Luftfartsstyrelsen föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i 1 kap. 7 § första stycket och 2–8 kap. luftfartslagen (2008:000) och med stöd av dessa bestämmelser meddelade föreskrifter i denna förordning. Luftfartsstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter av betydelse för flygsäkerheten. Förvaltningsuppgift i anslutning till sådana föreskrifter får överlåtas på annan, även om uppgiften innefattar myndighetsutövning. Om en föreskrift berör den militära verksamheten, ska Luftfartsstyrelsen samråda med Försvarsmakten.

13 § I fråga om luftfartyg som tillverkas här i landet för militärt bruk eller med det huvudsakliga syftet att erfarenheter ska vinnas av tillverkning av militära luftfartyg gäller inte 2–4 kap., 5 kap. 1–8 §§ och 10 §, 7 kap. 6 § eller 8 kap. luftfartslagen (2008:000) och inte heller 2–4 kap., 5 kap. 1, 2 och 4 §§, 6 §

första stycket, 8 kap. 6–10, 12 och 13 §§, 10 kap. 5 § och 11 kap. 3 § denna förordning. Försvarmakten meddelar nödvändiga föreskrifter i dessa avseenden. Luftfartsstyrelsens befogenheter enligt 3 kap. 4 § och 5 kap. 7 § denna förordning tillkommer då i stället Försvarmakten.

Vid beslut enligt första stycket ska Försvarmakten samråda med Luftfartsstyrelsen när det gäller frågor som kan ha betydelse för den civila luftfartens säkerhet.

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

### **Luftfartyg registrerade hos en internationell organisation**

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

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

### **Luftfartygsregistret**

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

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

### **Nationalitets- och registreringsbeteckning**

**3 §** Nationalitetsbeteckningen för ett svenskt luftfartyg är bokstäverna SE.

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

### **Nationalitets- och registreringsbevis**

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

**5 §** Tillstånd till luftfart enligt 1 kap. 7 § utgör också ett sådant bevis om nationaliteten som avses i 2 kap. 12 § luftfartslagen (2008:000).

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

### **Märkning av luftfartyg**

**7 §** Luftfartyg ska märkas genom målning eller på annat likvärdigt sätt. Luftfartsstyrelsen meddelar ytterligare föreskrifter om märkningen.

### 3 kap. Luftvärdighet och miljövårdighet

#### Bemyndigande att meddela föreskrifter

1 § Luftfartsstyrelsen meddelar närmare föreskrifter om förutsättningarna för att ett luftfartyg ska anses vara luftvärdigt och miljövårdigt.

#### Luftvärdighetsbevis och miljövårdighetsbevis

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

Luftvärdighetsbevis och miljövårdighetsbevis ska gälla viss tid eller tills vidare. Giltighetstiden ska anges på beviset.

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

Om Luftfartsstyrelsen begär det, ska ett ogiltigt luftvärdighetsbevis eller miljövårdighetsbevis genast lämnas in dit.

#### Utprovning av luftfartygs flygegenskaper m.m.

3 § Frågor om medgivande enligt 3 kap. 10 § luftfartslagen (2008:000) att använda ett luftfartyg som inte uppfyller villkoren beträffande luftvärdighet och miljövårdighet prövas av Luftfartsstyrelsen. Medgivandet får förenas med villkor.

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

## Tillverkning och underhåll av luftfartyg

4 § Frågan om tillstånd till sådan verksamhet som avses i 3 kap. 11 § första stycket luftfartslagen (2008:000) prövas av Luftfartsstyrelsen. Luftfartsstyrelsen fastställer de krav som ska gälla av flygsäkerhetsskäl.

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

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

Luftfartsstyrelsen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från tillståndskravet i 3 kap. 11 § första stycket luftfartslagen.

## 4 kap. Flygcertifikat m.m.

### Undantag från krav på flygcertifikat och elevtillstånd

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

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

## Behörighet att tjänstgöra ombord på ett luftfartyg

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

## Utbildning

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

## Bemyndigande att meddela föreskrifter

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

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

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

## Underrättelse till Vägverket

6 § Luftfartsstyrelsen ska underrätta Vägverket när ett flygcertifikat, ett elevtillstånd eller ett certifikat som avses i 6 kap. 17 § första stycket luftfartslagen (2008:000) utfärdas, utökas eller förnyas.

## Certifikatprov och certifikatkontroll

7 § Luftfartsstyrelsen får uppdra åt annan att genomföra ett certifikatprov.

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

## Certifikatregister

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

I registret förs in sådana uppgifter om innehavarnas fysiska och psykiska lämplighet som innehavare av elevtillstånd och flygcertifikat som behövs för tillämpningen av bestämmelserna härom i luftfartslagen (2008:000) och i denna förordning.

## Återkallelse, varning, erinran och omhändertagande

10 § När ett flygcertifikat har återkallats ska innehavaren genast överlämna certifikatet till Luftfartsstyrelsen.

11 § Ett beslut enligt 4 kap. 19 § luftfartslagen (2008:000) om erinran ska delges innehavaren av elevtillståndet eller certifikatet.

12 § Ett beslut enligt 4 kap. 21 § luftfartslagen (2008:000) om omhändertagande av ett flygcertifikat får meddelas av polismyndighet, åklagare eller Luftfartsstyrelsen.

Beslutet ska delges innehavaren, som omedelbart ska överlämna certifikatet till den som har meddelat beslutet. Om någon annan än Luftfartsstyrelsen har meddelat beslutet, ska det genast anmälas till dit. Beslutet ska därefter snarast möjligt och senast



inom 48 timmar sändas till Luftfartsstyrelsen tillsammans med certifikatet och en rapport om det inträffade. Luftfartsstyrelsen prövar skyndsamt om certifikatet ska återlämnas till innehavaren. Anser Luftfartsstyrelsen att certifikatet inte ska återlämnas på grund av sådana omständigheter som anges i 4 kap. 21 § första stycket luftfartslagen, ska omhändertagandet omedelbart anmälas till Länsrätten i Östergötlands län.

Luftfartsstyrelsen ska också anmäla till länsrätten när styrelsen har beslutat att omhänderta ett certifikat enligt 4 kap. 21 § första stycket luftfartslagen.

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

**13 §** Ett beslut av allmän förvaltningsdomstol i ett ärende om återkallelse eller varning ska delges part.

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

### **Godkännande av utländska flygcertifikat**

**15 §** Bestämmelserna i 10–14 §§ gäller också i fråga om godkännande av utländska flygcertifikat, sådana utländska certifikat som har godkänts och innehavare av sådana certifikat.

### **Flygläkarintyg**

**16 §** Luftfartsstyrelsen får förordna bestämda läkare att utfärda flygläkarintyg. Luftfartsstyrelsen fastställer de krav som ska gälla beträffande sådana läkare.

## Flygdagbok

17 § Luftfartsstyrelsen meddelar föreskrifter om vem som ska föra flygdagbok och hur en flygdagbok ska föras.

## 5 kap. Luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord

### Luftfartygs befälhavare

1 § Luftfartygets ägare utser fartygets befälhavare och ersättare för befälhavaren. Den som brukar luftfartyget i ägarens ställe ska utse befälhavare och ersättare om brukaren enligt avtal med ägaren har rätt att göra det.

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

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

### Luftfartygs besättning

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

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

Luftfartsstyrelsen får medge att luftfartyg används till luftfart av utbildningsskäl eller av någon annan särskild anledning även

om föreskrivna krav i fråga om bemanning inte är uppfyllda. När ett luftfartyg används med ett sådant medgivande, får inga betalande passagerare följa med.

### **Förberedande och genomförande av flygning**

**3 §** Luftfartsstyrelsen meddelar ytterligare föreskrifter om befälhavarens skyldigheter enligt 5 kap. 4 § första stycket luftfartslagen (2008:000).

### **Rapporteringskyldighet**

**4 §** Om befälhavaren 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.

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 överlämnandet ska ske.

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

**5 §** Om rapportering enligt 5 kap. 9 § första stycket luftfartslagen (2008:000) finns närmare bestämmelser i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor.

**6 §** Om ett luftfartyg har råkat i nöd eller om fartyget använts för att rädda liv och gällande föreskrifter om luftfarten av säkerhetsskäl inte har kunnat följas, ska befälhavaren genast under-

rätta en flygtrafikledningsenhet om detta. Han eller hon ska snarast lämna rapport till Luftfartsstyrelsen om det inträffade.

Luftfartsstyrelsen meddelar ytterligare föreskrifter om under rättelse och rapport som avses i första stycket.

### **Tjänsten ombord på ett luftfartyg**

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

Luftfartsstyrelsen meddelar efter samråd med Arbetsmiljöverket föreskrifter om arbets- och vilotider vid luftfart.

## **6 kap. Flygplatser och den övriga markorganisationen**

### **Flygplatser och andra start- och landningsplatser**

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

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

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

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

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

#### **Tillstånd till att inrätta en flygplats**

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

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

#### **Drifttillstånd för flygplatser m.m.**

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

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

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

7 § Luftfartsstyrelsen meddelar föreskrifter om drift av flygplatser.

8 § Innan Luftfartsstyrelsen meddelar föreskrifter enligt 5 eller 7 § ska den samråda med Försvarmakten om det är fråga om inverkan på militära anläggningar.

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

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

### Flygtrafiktjänst

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

Verksamhet som avser flygtrafiktjänst ska vara godkänd av Luftfartsstyrelsen för att få bedrivas.

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

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

**12 §** Det ska finnas kontrollerat luftrum för flygning på sträcka i den omfattning Luftfartsstyrelsen bestämmer.

Om det behövs för uppsikten över lufttrafiken, får Luftfartsstyrelsen föreskriva att de som flyger utanför kontrollerat luftrum ska lämna uppgifter om detta i förväg och följa Luftfartsstyrelsens föreskrifter om flygningen.

**13 §** Luftfartsstyrelsen får meddela föreskrifter om flygvägar i kontrollerat luftrum.

**14 §** Navigationshjälpmedel och andra anläggningar för flygtrafiktjänsten får inte tas i bruk utan Luftfartsstyrelsens godkännande.

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

**15 §** Luftfartsstyrelsen ska i frågor som avses i 11–14 §§ samråda med Försvarsmakten. Om det behövs ska Luftfartsstyrelsen också samråda med Post- och telestyrelsen eller med andra myndigheter.

#### **Ordningsföreskrifter för flygplatser m.m.**

**16 §** Luftfartsstyrelsen utfärdar föreskrifter om tillträde till flygplatser och om ordningen där. Länsstyrelsen utfärdar föreskrifter som gäller en viss flygplats efter samråd med flygplatsen.

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

## Avgifter

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

Luftfartsverket meddelar, med iakttagande av sådana bestämmelser som meddelats enligt första stycket, föreskrifter inom sitt verksamhetsområde om avgifter för användningen av flygplatser och för flygtrafiktjänster.

## Viss personal inom markorganisationen

18 § Luftfartsstyrelsen meddelar föreskrifter angående godtagande i Sverige av utländska elevtillstånd för utbildning till flygledare samt certifikat för flygledare i flygtrafikledningstjänst och för flygtekniker.

Bestämmelserna i 4 kap. 5 och 7–12 §§ gäller också i fråga om certifikat för flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker och i fråga om innehavare av sådana certifikat.

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

19 § Luftfartsstyrelsen får föreskriva att den som fullgör tjänst som avses i 6 kap. 17 § andra stycket luftfartslagen (2008:000) ska ha behörighetsbevis. I fråga om sådant behörighetsbevis och om innehavare av sådana bevis gäller bestämmelserna i 4 kap. 5 och 7–12 §§. Luftfartsstyrelsen meddelar föreskrifter angående godtagande i Sverige av utländska behörighetsbevis.

20 § Bestämmelsen i 5 kap. 10 § luftfartslagen (2008:000) gäller också den som efter tillsyn överlämnar luftfartyget såsom klart för flygning.



## Flyghinder m.m.

21 § Radioanläggningar får inte anordnas så att de kan förväxlas med eller störa anläggningar för lufttrafiken eller så att de i övrigt kan innebära fara för flygsäkerheten. Detsamma gäller belysningar och andra anordningar.

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

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

22 § Om det utgör en fara för flygsäkerheten att en byggnad uppförs eller att en mast eller liknande sätts upp, får Luftfartsstyrelsen besluta om markering av flyghindret. Sådan markering får inte innebära något avsevärt men för markägarna eller dem som har särskild rätt till marken.

Luftfartsstyrelsen ska även i övrigt verka för att byggnader, master, naturföremål och liknande markeras för att fara för trafiksäkerheten ska undvikas.

Luftfartsstyrelsen ska samråda med företrädare för de intressen som berörs.

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

24 § Luftfartsstyrelsen meddelar närmare föreskrifter om innehållet i en flygsäkerhetsanmälan enligt 6 kap. 20 § luftfartslagen (2008:000).

## 7 kap. Tillstånd att bedriva luftfart

### FLYGSÄKERHETSMÄSSIGA TILLSTÅND

#### *Drifttillstånd*

1 § Luftfartsstyrelsen meddelar närmare föreskrifter om drifttillstånd.

Frågor om drifttillstånd prövas av Luftfartsstyrelsen.

Luftfartsstyrelsen får medge undantag i enlighet med 7 kap. 1 § tredje stycket och 3 § fjärde stycket luftfartslagen (2008:000).

#### *Bruksflygtillstånd*

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

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

#### *Tillstånd att bedriva utbildning*

3 § Luftfartsstyrelsen meddelar närmare föreskrifter om tillstånd att bedriva flygutbildning. Luftfartsstyrelsen får föreskriva

undantag från kravet på tillstånd att bedriva flygutbildning när det är fråga om utbildning för privat flygning.

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

Luftfartsstyrelsen får föreskriva att det krävs tillstånd för att bedriva utbildning av flygledare.

Frågor om tillstånd prövas av Luftfartsstyrelsen.

## TRAFIKTILLSTÅND

### *Trafiktillstånd*

4 § Luftfartsstyrelsen prövar frågor om trafiktillstånd för luftfart i regelbunden trafik.

Om trafiken berör en stat mot vilken sanktioner eller andra handelshinder gäller, där väpnad konflikt pågår eller om andra motsvarande omständigheter föreligger eller om det i övrigt finns särskilda skäl, ska Luftfartsstyrelsen med eget yttrande överlämna frågan till regeringen.

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

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

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

tas ombord eller sättas i land inom Sverige utan Luftfartsstyrelsens medgivande.

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

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

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

#### *Inhyrning och uthyrning av luftfartyg*

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

Frågor om tillstånd prövas av Luftfartsstyrelsen.

## **8 kap. Vissa bestämmelser om lufttrafiken**

### **Trafikregler m.m.**

**1 §** Trafikregler för luftfart meddelas av Luftfartsstyrelsen efter samråd med Försvarsmakten. Trafikreglerna ska i huvudsak överensstämma med de trafikregler som Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) antagit (de internationella trafikreglerna).

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

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

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

Luftfartsstyrelsen får också meddela föreskrifter om vad som ska iakttas för att skador genom buller och liknande störningar från luftfartyg ska undvikas eller begränsas.

När det behövs ska Luftfartsstyrelsen samråda med Socialstyrelsen.

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

4 § Luftfartsstyrelsen får föreskriva att luftfartyg vid flygning inom svenskt område ska följa vissa flygvägar eller framföras inom vissa områden. Luftfartsstyrelsen får också meddela föreskrifter om begränsningar i användningen av luftrum i anslutning till sådana flygvägar.

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

### **Skyldighet att landa**

6 § En sådan uppmaning att landa som avses i 8 kap. 3 § luftfartslagen (2008:000) får lämnas av Luftfartsstyrelsen. Om en

landning är nödvändig av flygsäkerhetsskäl eller om Luftfartsstyrelsen har särskilt föreskrivit det, får anmodan också lämnas av en flygtrafikledningsenhet.

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

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

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

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

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

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

Om ett luftfartyg utan tillstånd befinner sig inom ett sådant restriktionsområde som avses i 1 kap. 7 § tredje stycket och det kan antas att man på fartyget känner till detta, får Försvarsmakten förmå fartyget att lämna området eller att landa. Ett

luftfartyg som kan antas ha passagerare ombord, ska inte förmås att landa om det inte finns synnerliga skäl till det.

**9 §** Anmälan enligt 8 kap. 3 § andra stycket luftfartslagen (2008:000) om att ett luftfartyg har kommit in i ett område där luftfart är förbjuden eller inskränkt ska göras till en flygtrafikledningsenhet eller till Luftfartsstyrelsen. En anmälan som görs sedan fartyget har landat får göras hos polismyndigheten.

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

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

### **Inskränkningar i rätten att transportera gods**

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

### **Luftfartygshandlingar m.m.**

**12 §** På ett luftfartyg ska under färd medföras

1. nationalitets- och registreringsbeviset eller ett tillstånd till luftfart enligt 1 kap. 4 §, och
2. luftvärdighetsbeviset, miljövårdighetsbeviset, flyghandboken och fartygets resedagbok eller motsvarande handlingar.

Luftfartsstyrelsen får medge undantag från dessa bestämmelser i fråga om luftfartyg i inrikes luftfart. Luftfartsstyrelsen får också föreskriva att luftfartyg ska ha ytterligare luftfartygshandlingar och att dessa ska medföras ombord.

Luftfartsstyrelsen meddelar närmare föreskrifter om hur luftfartygshandlingarna ska upprättas, föras och förvaras.

**13 §** Varje besättningsmedlem på ett luftfartyg ska medföra flygcertifikat eller motsvarande handling som har utfärdats för henne eller honom.

Luftfartsstyrelsen får föreskriva att besättningsmedlemmar ska medföra även andra handlingar.

## **9 kap. Ansvaret för skador genom luftfart**

**1 §** Luftfartsstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om ingivande och företeende av bevis om försäkring enligt 9 kap. 4 och 5 §§ luftfartslagen (2008:000).

## **10 kap. Flygräddningstjänst och undersökning av luftfartsolyckor**

### **Flygräddningstjänst**

**1 §** Bestämmelser om flygräddningstjänst inom svenskt område finns i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor och förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor.

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

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

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



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

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

Om befälhavaren inte får kontakt med någon flygräddnings- eller flygtrafikledningsenhet, ska han eller hon försöka få kontakt med andra luftfartyg eller sjögående fartyg. Befälhavaren ska samordna den räddningsverksamhet som kan komma till stånd till dess kontakt med flygräddnings- eller flygtrafikledningsenheten har etablerats eller tills något annat luftfartyg eller sjögående fartyg åtar sig samordningen.

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

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

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

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

**5 §** Den som äger ett luftfartyg som används vid luftfart eller, om fartyget inte används av ägaren, den som brukar det i hans

ställe ska kunna ge omedelbara upplysningar om den nöd- och räddningsutrustning som finns på fartyget. Han eller hon ska också se till att alla de anvisningar finns tillgängliga ombord som behövs för att luftfartyget ska kunna delta i flygräddningstjänst i det område där fartyget färdas.

**6 §** Föreskrifterna i 7 kap. 4 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor om ersättning av staten för medverkan i räddningstjänst ska gälla ifråga om sådan flygräddningstjänst utanför svenskt område som leds av Luftfartsstyrelsen eller den som Luftfartsstyrelsen utser.

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

### **Undersökning av luftfartsolyckor och tillbud**

**8 §** Om undersökning från säkerhetssynpunkt av luftfartsolyckor och tillbud till sådana olyckor finns närmare bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor.

### **Händelser inom civil luftfart**

**9 §** Följande personer ska i enlighet med 10 kap. 8 § luftfartslagen (2008:000) till Luftfartsstyrelsen rapportera händelser som de noterat vid utövandet av sina funktioner:

1. operatören eller befälhavaren på ett motordrivet luftfartyg vars maximala startvikt överstiger 400 kilogram och som används under tillsyn av svensk myndighet,
2. den som under tillsyn av svensk myndighet bedriver verksamhet som avser konstruktion, tillverkning, underhåll eller modifiering av ett motordrivet luftfartyg vars maximala startvikt

överstiger 400 kilogram, eller av dess utrustning eller delar av denna,

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

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

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

6. den som utövar en funktion som har samband med installation, modifiering, underhåll, reparation, översyn, flygkontroll eller inspektion av anläggningar för flygnavigation, kommunikation och övervakning som svensk myndighet ska ansvara för,

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

Enskilda får också rapportera till Luftfartsstyrelsen via ett rapporteringssystem som en luftfartsorganisation har upprättat

1. i enlighet med föreskrifter som meddelats av Luftfartsstyrelsen, eller

2. i enlighet med 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<sup>1</sup> eller bestämmelser som meddelats med stöd av den förordningen.

**10 §** Händelse har i denna förordning samma innebörd som i 10 kap. 8 § luftfartslagen (2008:000).

Luftfartsstyrelsen får meddela närmare föreskrifter om rapportering av händelser enligt första stycket. Därvid ska Luft-

<sup>1</sup> EGT L 240, 7.9.2002, s. 1 (Celex 32002R1592).

fartsstyrelsen iaktta bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart<sup>2</sup>.

**11 §** Luftfartsstyrelsen ska hantera det system som behövs för att samla in, utvärdera, bearbeta, lagra, skydda och sprida information om händelser som rapporteras.

Insamlade rapporter ska lagras i en databas hos Luftfartsstyrelsen. I denna databas ska även uppgifter om haverier och tillbud lagras. Statens haverikommission ska ha full tillgång till denna databas.

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

1. där händelsen ägt rum,
2. där luftfartyget är registrerat,
3. där luftfartyget är tillverkat, eller
4. där operatören har erhållit sin behörighet.

**13 §** Luftfartsstyrelsen ska minst en gång per år sammanställa och offentliggöra en säkerhetsöversikt med information om de händelser som rapporterats. När så bedöms lämpligt får Luftfartsstyrelsen också offentliggöra rapporter om dessa utformas på sådant sätt att uppgiftslämnarens eller tredje parts identitet inte röjs.

**14 §** Enskilda personers namn, adress och andra direkt utpekande personuppgifter får inte registreras i den databas som anges i 11 § andra stycket.

**15 §** En myndighet ska avstå från att inleda andra rättsliga förfaranden än straffrättsliga förfaranden som gäller oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser som den får kännedom om endast på grund av att de rapporterats inom ramen för systemet

<sup>2</sup> EUT L 167, 4.7.2003, s. 23 (Celex 32003L0042).

för obligatorisk rapportering av händelser. Detta gäller dock inte om det rör sig om lagöverträdelse som begåtts av grov oaktsamhet.

## Informationsutbyte

**16 §** Luftfartsstyrelsen ska vara svensk kontaktpunkt och delta i ett informationsutbyte, som innebär att all relevant säkerhetsinformation som lagras i en databas enligt 11 § ska ställas till förfogande för behöriga myndigheter i andra medlemsstater inom Europeiska unionen och för Europeiska gemenskapernas kommission i den utsträckning det följer av

1. 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,

2. 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")<sup>3</sup>,

3. Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG av den 21 april 2004 om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen<sup>4</sup>,

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

**17 §** Uppgifter hos Statens haverikommission och Luftfartsstyrelsen får lämnas ut till en utländsk myndighet eller en mellanfolklig organisation, om utlämnandet följer av bestämmelser om informationsutbyte mellan medlemsstater och Europeiska gemenskapernas kommission i de rättsakter som anges i 16 §.

<sup>3</sup> EUT L 96, 31.3.2004, s. 10 (Celex 32004R0550).

<sup>4</sup> EUT L 143, 30.4.2004, s. 76 (Celex 32004L0036).

Uppgifter får vidare lämnas ut enligt vad som framgår av 1 kap. 3 § sekretesslagen (1980:100).

18 § Bestämmelserna i 16 och 17 §§ ska även tillämpas i förhållande till andra stater som är bundna av de rättsakter som anges i 16 §.

## **11 kap. Särskilda bestämmelser**

### **Avgångsförbud m.m.**

1 § Vid tillämpning av 11 kap. 1 § luftfartslagen (2008:000) ska följande gälla för ett luftfartyg som inte är registrerat här i landet. Luftfartsstyrelsen får i samarbete med den stat som ansvarar för det berörda luftfartygets drift, eller den stat där luftfartyget är registrerat, bestämma villkor som är nödvändiga för att luftfartyget ska kunna tillåtas flyga till en flygplats där bristerna kan rättas till. Om bristerna påverkar giltigheten av luftfartygets luftvärdighetsbevis får startförbudet endast hävas om operatören får tillstånd av den stat eller de stater vars territorier kommer att överflygas under denna flygning.

2 § Luftfartsstyrelsen ska samla in och bevara information som rör besiktningar av och tillsyn över luftfartyg i enlighet med vad som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG av den 21 april 2004 om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen, särskilt artikel 3, samt delta i informationsutbyte enligt artikel 5 i samma direktiv.

### **Avgifter och andra ersättningar för förrättningar**

3 § Luftfartsstyrelsen meddelar föreskrifter om avgifter och ersättningar för kostnader för

1. registrering och jämförliga åtgärder i fråga om luftfartyg,
2. övervakning av luftvärdigheten och miljövårdigheten hos luftfartyg och annan flygmateriel,
3. utfärdande och jämförliga åtgärder i fråga om elevtillstånd, certifikat, flygläkarintyg, behörighetsbevis, behörigheter och godkännande av utländska certifikat samt för certifikatprov och annan kontroll än certifikatkontroll,
4. tillstånd, auktorisering och tillsyn enligt luftfartslagen (2008:000) och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen samt enligt EG-förordningar på den civila luftfartens område.

Om en förrättning inte har kunnat fullföljas och detta inte beror på Luftfartsstyrelsen eller förrättningsmannen, ska avgiften och styrelsens kostnader ändå betalas.

## **Luftfartsstyrelsen får föreskriva att betalning ska ske i förskott. 12 kap. Tillsyn m.m.**

### **Tillsyn**

1 § Tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna i 1–8, 10 och 11 kap. luftfartslagen (2008:000) och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen utövas, om inte annat har föreskrivits, av Luftfartsstyrelsen. Tillsynen över verksamhet som omfattas av 1 kap. 5 § luftfartslagen utövas av Försvarmakten.

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

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

2 § Luftfartsstyrelsen får föreskriva att den som står under tillsyn enligt 12 kap. 2 § luftfartslagen (2008:000) ska lämna de

uppgifter som Luftfartsstyrelsen behöver för att kunna utöva tillsyn.

Luftfartsstyrelsen föreskriver vilka upplysningar av betydelse för säkerheten och vilka statistiska uppgifter i fråga om en flygplats och trafiken där som innehavaren av flygplatsen är skyldig att lämna.

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

### **Bemyndiganden**

**4 §** Luftfartsstyrelsen får i de avseenden som behandlas i luftfartslagen (2008:000) meddela ytterligare föreskrifter som gäller skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa eller trafik.

Luftfartsstyrelsen får uppdra åt annan att biträda med förvaltningsuppgift i anslutning till föreskrifter som avses i första stycket. Avser föreskrifterna luftfartsverksamhet som inte är tillståndspliktig enligt 7 kap. luftfartslagen (2008:000) får förvaltningsuppgift som Luftfartsstyrelsen överlämnar åt annan innefatta myndighetsutövning.

Den som utövar luftfartsverksamhet ska lämna de uppgifter av betydelse för säkerheten, de statistiska uppgifter i fråga om verksamheten samt de uppgifter enligt förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område som Luftfartsstyrelsen föreskriver. Luftfartsstyrelsen kan även föreskriva att ägare och brukare av luftfartyg som inte utövar verksamhet liksom befälhavare ska lämna sådana upplysningar.



## Hänsyn till internationella normer

5 § Den som meddelar föreskrifter enligt denna förordning ska iaktta de normer som Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) fastställer och andra internationella förpliktelser som Sverige har åtagit sig.

## 13 kap. Ansvarsbestämmelser m.m.

### Ansvarsbestämmelser

1 § Till böter döms den som uppsåtligt eller av oaktsamhet

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

2. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 1 kap. 7 eller 8 §,

3. bryter mot föreskrifter som meddelats med stöd av 1 kap. 10 §,

4. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 7 §,

5. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 4 §,

6. utövar tjänst som befälhavare utan att vara behörig,

7. bryter mot 5 kap. 4 § eller 6 § första stycket,

8. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 5 kap. 7 §,

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

10. bryter mot föreskrifter som meddelats med stöd av 6 kap. 1 § första stycket eller 2 § eller mot förbud enligt 6 kap. 3 § första stycket,

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

12. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 kap. 16 §,

13. bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 1 § första stycket, 2 § första stycket eller 3 § första stycket,

14. utövar luftfart utan föreskrivet tillstånd enligt 7 kap. 9 §,

15. bryter mot föreskrifter som meddelats med stöd av 8 kap. 1 §,

16. bryter mot 8 kap. 3 § första stycket eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd därav eller av 8 kap. 3 § andra stycket eller 5 §,

17. bryter mot 8 kap. 10 §,

18. bryter mot föreskrifter eller villkor som har meddelats med stöd av 8 kap. 11 §,

19. är ägare eller brukare av luftfartyg och underlåter att se till att det för fartyget finns de i 8 kap. 12 § första och andra styckena angivna luftfartygshandlingarna eller bryter mot Luftfartsstyrelsens föreskrifter om hur handlingarna ska upprättas, föras eller förvaras,

20. är befälhavare och underlåter att se till att de i 8 kap. 12 § första och andra styckena angivna luftfartygshandlingarna finns ombord och att de upprättas, förs eller förvaras i enlighet med Luftfartsstyrelsens föreskrifter,

21. bryter mot 8 kap. 13 § eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd därav,

22. bryter mot 10 kap. 2–5 §§,

23. inte fullgör sin rapporteringsskyldighet enligt 10 kap. 9 §.

2 § För gärning som är belagd med straff enligt brottsbalken eller enligt luftfartslagen (2008:000) ska inte dömas till ansvar enligt denna förordning.

### **Underrättelser till Luftfartsstyrelsen**

3 § Om en innehavare av ett flygcertifikat har

1. dömts för

a) brott vid tjänstgöring ombord på luftfartyg eller inom markorganisationen,

b) olovligt tillgrepp av luftfartyg eller motordrivet fordon,

c) brott mot lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägslagen (2004:519),

2. dömts till annan påföljd än böter för brott mot

a) 3 kap. brottsbalken,

b) 4 kap. brottsbalken,

c) 6 kap. 1, 2, 3, 4, 5 eller 6 § brottsbalken eller 6 kap. 1 eller 4 jämte 15 §§ brottsbalken,

d) 8 kap. 5 eller 6 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer jämte 8 kap. 12 § brottsbalken,

e) 13 kap. brottsbalken,

f) 17 kap. 1, 2, 4 eller 5 § brottsbalken,

sänder domstolen genast en kopia av domen och uppgift om certifikatet till Luftfartsstyrelsen.

När en domstol meddelar dom eller beslut i ett mål där underrättelseskyldighet har förelegat enligt första stycket, underrättar domstolen Luftfartsstyrelsen.

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

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

**4 §** Om körkortet återkallas för den som har flygcertifikat eller om det på annat sätt har kommit fram någon omständighet som bör föranleda att certifikatet återkallas, ska den länsstyrelse som avses i 10 kap. 4 § körkortslagen (1998:488) underrätta Luftfartsstyrelsen om det.

Om någon som har flygcertifikat har omhändertagits enligt lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m.m., ska Vägverket underrätta Luftfartsstyrelsen om det.

**5 §** Bestämmelserna i 3 och 4 §§ gäller också i fråga om innehavare av elevtillstånd och av sådana certifikat som anges i 6 kap. 17 § första stycket luftfartslagen (2008:000).

Bestämmelserna i 3 och 4 §§ gäller också i fråga om den som innehar ett utländskt certifikat som har godkänts här i landet. Luftfartsstyrelsen bestämmer om den utländska myndighet som har utfärdat certifikatet ska underrättas om det inträffade.

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

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

### **Underrättelser till Regeringskansliet**

**7 §** Om en utlänning är misstänkt för att ha begått ett svårare brott ombord på ett luftfartyg och har överlämnats till en svensk polismyndighet, ska myndigheten omedelbart underrätta Utrikesdepartementet inom Regeringskansliet om detta och om utredningens resultat. Åklagaren ska underrätta departementet om sitt beslut i åtalsfrågan.

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

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2008. Genom förordningen upphävs

1. kungörelsen (1961:563) angående trafikregler för luftfarten,
2. kungörelsen (1961:567) med närmare bestämmelser om befordran av krigsmateriel med luftfartyg, och
3. luftfartsförordningen (1986:171).

### 3 Förslag till lag om ändring i brottsbalken

Härigenom föreskrivs beträffande brottsbalken  
*dels* att 2 kap. 3 och 5 §§ och 13 kap. 5 a och 5 b §§ ska ha  
följande lydelse,

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 2 kap.

#### 3 §<sup>1</sup>

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

1. om brottet förövats på svenskt fartyg eller luftfartyg, eller om det begåtts i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen på sådant fartyg,

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

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

3. om brottet begåtts vid tjänstgöring utom riket av någon som är anställd i utlandsstyrkan inom Försvarsmakten eller som tillhör Polisens utlandsstyrka,

3 a. om brottet har begåtts i tjänsten utom riket av en polisman, tulltjänsteman eller tjänsteman vid Kustbevakningen, som

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2003:149.

utför gränsöverskridande arbetsuppgifter enligt en internationell överenskommelse som Sverige har tillträtt,

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

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

6. om brottet är kapning, sjö- eller luftfartssabotage, flygplatssabotage, penningförfalskning, försök till sådana brott, folk-rättsbrott, olovlig befattning med kemiska vapen, olovlig befattning med minor, osann eller ovarsam utsaga inför en internationell domstol, terroristbrott enligt 2 § lagen (2003:148) om straff för terroristbrott eller försök till sådant brott samt brott som avses i 5 § samma lag, eller

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

### 5 §<sup>2</sup>

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

Åtal för brott, som inom riket begåtts *på* utländskt luftfartyg *som brukas av någon som inte har ett svenskt drifttillstånd*, eller utländskt fartyg av utlänning som var befälhavare eller tillhörde besättningen *på* fartyget eller *annars följde med det* mot sådan utlänning eller mot utländskt intresse, *får inte* väckas utan att förordnande därom meddelas av regeringen eller den regeringen bemyndigat därtill.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2000:345 (jfr 2000:646).

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

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

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

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

3. vid tjänstgöring utom riket av någon som är anställd i utlandsstyrkan inom Försvarsmakten eller som tillhör Polisens utlandsstyrka,

4. i tjänsten utom riket av en polisman, tulltjänsteman eller tjänsteman vid Kustbevakningen som utför gränsöverskridande arbetsuppgifter enligt en internationell överenskommelse som Sverige har tillträtt,

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

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

### 13 kap.

#### 5 a §<sup>3</sup>

Den som genom olaga tvång bemäktigar sig eller ingriper i manövreringen av

1. ett luftfartyg,

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2003:149.



2. ett fartyg, som används i civil yrkesmässig sjöfart för befordran av gods eller passagerare, bogsering, bärgning, fiske eller annan fångst, eller

3. en buss, en tung lastbil eller ett maskindrivet spårfordon på järnväg, spårväg eller tunnelbana, som används i förvärvsverksamhet för befordran av gods eller passagerare, döms för *kapning* till fängelse i högst fyra år. Detsamma gäller den som genom olaga tvång bemäktigar sig en plattform i havet som är avsedd för verksamhet för utforskning eller utvinning av naturtillgångar eller för något annat ekonomiskt ändamål.

Den som i annat fall

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

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

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

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

#### 5 b §

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

## 5 c §

Är brott som i 5 a § sägs att anse som grovt, döms till fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid. Vid bedömande av om brottet är grovt ska särskilt beaktas, om därigenom framkallats fara för flera människoliv eller om gärningen annars varit av särskilt farlig art.

5 b §<sup>4</sup>

Den som

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

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

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

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

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

Är brottet att anse som grovt, döms till fängelse på viss tid, lägst två och högst tio år, eller på livstid. Vid bedömande av om brottet är grovt *ska* särskilt beaktas, om därigenom framkallats fara för flera människoliv eller om

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1990:416.

gärningen annars varit av gärningen annars varit av  
särskilt farlig art. särskilt farlig art.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

#### 4 Förslag till lag om ändring i miljöbalken

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.**

**7 §<sup>1</sup>**

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

I fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart och luftfartygs miljövårdighet gäller 1 kap. 2 a § och 3 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297).

I fråga om framförande av luftfartyg i överljudsfart och luftfartygs miljövårdighet gäller 1 kap. 8 § och 3 kap. 1 § luftfartslagen (2008:000).

I fråga om framdragande och begagnande av rörledning gäller i vissa fall 23 § lagen (1978:160) om vissa rörledningar. I fråga om byggande av naturgasledning gäller 2 kap. 4 § naturgaslagen (2005:403).

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2007:218.

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §<sup>1</sup>

Alkoholhaltiga drycker eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:1009) *skall* förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

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

Spritdrycker, vin eller starköl, som påträffas hos den som förtär eller förvarar sådana drycker i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket

Alkoholhaltiga drycker eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 2 *eller* 3 § luftfartslagen (2008:000) eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:1009) *ska* förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma *ska* gälla om sådana drycker eller medel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om medlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Spritdrycker, vin eller starköl, som påträffas hos den som förtär eller förvarar sådana drycker i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:521.

första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift *skall*, oavsett vem dryckerna tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma *skall* gälla alkohol-drycker som påträffas hos den som förtär sådana drycker i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen.

första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift *ska*, oavsett vem dryckerna tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma *ska* gälla alkohol-drycker som påträffas hos den som förtär sådana drycker i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen.

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 15 §<sup>1</sup>

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage eller luftfartslagen (1957:297) eller räddningstjänstlagen (1986:1102) eller internationellt fördrag eller lagstiftning i främmande stat inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt denna lag. Avser ersättningen skada som omfattas av ett med stöd av 3 § tredje stycket meddelat förordnande, äger den ersättningsskyldige återkräva ersättningen av den

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage<sup>2</sup> eller luftfartslagen (2008:000) eller räddningstjänstlagen (1986:1102) eller internationellt fördrag eller lagstiftning i främmande stat inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt denna lag. Avser ersättningen skada som omfattas av ett med stöd av 3 § tredje stycket meddelat förordnande, äger den ersättningsskyldige återkräva ersättningen av den

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2002:1131.

<sup>2</sup> EGT L 140, 30.5.2002, s. 2 (Celex 32002R0889).

anläggningsinnehavare som anläggningsinnehavare som skulle ha svarat för skadan, om skulle ha svarat för skadan, om förordnandet ej meddelats. förordnandet ej meddelats.

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.



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

Härigenom föreskrivs att lagen (1975:688) om skydd för viss \_ ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

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

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

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

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

### *Föreslagen lydelse*

Skydd som avses i 17 kap. 5 § brottsbalken *ska* tillkomma

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1993:1623.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

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

### 1 §<sup>1</sup>

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 2 eller 3 § *luftfartslagen* (2008:000) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:522.

2 §<sup>2</sup>

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

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

Om den undersökte begär det *skall* protokoll föras vid

Alkoholutandningsprov får även i andra fall än som avses i 1 § första stycket tas på förare av motordrivet fordon *och* på förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg *samt den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller som utövar tjänst som avses i 6 kap. 18 § luftfartslagen (2008:000)*. Prov enligt denna paragraf får dock inte tas på förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

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

Om den undersökte begär det *ska* protokoll föras vid

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1993:1465.

provtagningen och bevis om utförd åtgärd utfärdas.      provtagningen och bevis om utförd åtgärd utfärdas.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §<sup>1</sup>

Denna lag gäller ersättning av staten vid personskada och tillämpas på

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

2. den som medverkar i räddningstjänst eller i övning med en kommunal organisation för räddningstjänst enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor eller i räddningstjänst enligt 11 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen (1957:297).

2. den som medverkar i räddningstjänst eller i övning med en kommunal organisation för räddningstjänst enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor eller i räddningstjänst enligt 10 kap. 1 § andra stycket luftfartslagen (2008:000).

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:895.

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

5. den som utför ungdomstjänst enligt 32 kap. 2 § eller 3 § första stycket 1 brottsbalken,

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 §<sup>1</sup>

En svensk medborgare får inte resa ut ur riket utan att medföra giltigt pass.

Första stycket gäller inte

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

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

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

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

4. den som reser till Schweiz eller till någon av de stater som har tillträtt eller anslutit sig till konventionen om tillämpning av Schengenavtalet av den 14 juni 1985 eller som har slutit avtal om samarbete enligt konventionen med konventionsstaterna.

En svensk medborgare *skall* vid inresa från annat land medföra giltigt pass. Detta gäller dock inte om det svenska medborgarskapet kan styrkas

En svensk medborgare *ska* vid inresa från annat land medföra giltigt pass. Detta gäller dock inte om det svenska medborgarskapet kan styrkas

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2005:655.

på annat sätt eller vid inresa från på annat sätt eller vid inresa från

1. en stat som har tillträtt eller anslutit sig till konventionen om tillämpning av Schengenavtalet av den 14 juni 1985,
2. en stat som har slutit avtal om samarbete enligt konventionen med konventionsstaterna, eller
3. Schweiz.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.



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

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 31 och 52 §§ sekretesslagen (1980:100)<sup>1</sup> och bilagan till lagen ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 7 kap. 31 §<sup>2</sup>

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

Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation enligt yrkestrafiklagen (1998:490), *elevtillstånd, certifikat och* behörighetsbevis som avses i luftfartslagen (2008:000) för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den som uppgiften rör eller någon honom närstående lider betydande men om uppgiften röjs. Sekretessen gäller dock inte beslut i ärendet.

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

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1992:1474.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1998:496.

52 §<sup>3</sup>

Sekretess gäller hos Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket och Luftfartsstyrelsen för uppgift som lämnats av enskild i en rapport om händelse inom civil luftfart enligt 11 kap. 8 § luftfartslagen (1957:297), om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till den enskilde lider men om uppgiften röjs.

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

Sekretess gäller hos Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket och Luftfartsstyrelsen för uppgift som lämnats av enskild i en rapport om händelse inom civil luftfart enligt 10 kap. 8 § luftfartslagen (2008:000), om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till den enskilde lider men om uppgiften röjs.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2007:494.

Bilaga<sup>4</sup>*Nuvarande lydelse*

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

-----

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

*Föreslagen lydelse*

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

-----

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2005:1145.

Organ	Verksamhet
Kungliga Svenska Aeroklubben	besiktning och tillsyn av luftfartyg samt utfärdande och förnyande av luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis (SFS 2008:000)

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

## 12 Förslag till lag om ändring i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 4 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 kap.

#### 4 §

Vid en anläggning där verksamheten innebär fara för att en olycka *skall* orsaka allvarliga skador på människor eller miljön, är anläggningens ägare eller den som utövar verksamheten på anläggningen skyldig att i skälig omfattning hålla eller bekosta beredskap med personal och egendom och i övrigt vidta nödvändiga åtgärder för att hindra eller begränsa sådana skador.

Den som utövar verksamheten är skyldig att analysera riskerna för sådana olyckor som anges i första stycket.

Första och andra stycket gäller även flygplatser som har *godkänts* enligt 6 kap. 9 § första stycket luftfartslagen (1957:297).

Vid en anläggning där verksamheten innebär fara för att en olycka *ska* orsaka allvarliga skador på människor eller miljön, är anläggningens ägare eller den som utövar verksamheten på anläggningen skyldig att i skälig omfattning hålla eller bekosta beredskap med personal och egendom och i övrigt vidta nödvändiga åtgärder för att hindra eller begränsa sådana skador.

Första och andra stycket gäller även flygplatser som har *meddelats drifttillstånd* enligt 6 kap. 7 § första stycket luftfartslagen (2008:000).

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

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

Lufträttsutredningens förslag har utgått.

## 14 Förslag till lag om ändring i minerallagen (1991:45)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 7 § minerallagen (1991:45) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 3 kap.

#### 7 §<sup>1</sup>

Undersökningsarbete får inte utan medgivande av bergmästaren äga rum inom

<p>1. område inom trettio meter från allmän väg eller sådan vägsträckning enligt fastställd arbetsplan, trettio meter från järnväg eller kanal som är upplåten för allmän trafik <i>eller trettio meter från allmän flygplats,</i></p>	<p>1. område inom trettio meter från allmän väg eller sådan vägsträckning enligt fastställd arbetsplan, trettio meter från järnväg, <i>flygplats</i> eller kanal som är upplåten för allmän trafik,</p>
--	---

2. område inom tvåhundra meter från bostadsbyggnad,

3. område inom tvåhundra meter från kyrka, annan samlingslokal, undervisningsanstalt, hotell eller pensionat eller område inom tvåhundra meter från vårdanstalt, elevhem eller liknande inrättning, om den är avsedd för mer än femtio personer,

4. område inom tvåhundra meter från elektrisk kraftstation eller industriell anläggning, eller

5. område med detaljplan eller områdesbestämmelser enligt plan- och bygglagen (1987:10).

I fall som anges i första stycket 5 får medgivande inte lämnas i strid med planen eller områdesbestämmelserna. Om syftet med

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2005:161.

planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras.

Utan hinder av vad som föreskrivs i första stycket 2–4 får undersökning ske, om medgivande har lämnats av den som berörs av arbetet. I fall som anges i första stycket 2 *skall* medgivande lämnas av ägaren till byggnaden eller marken och den som har nyttjanderätt till den. I fall som anges i första stycket 3 och 4 *skall* medgivandet lämnas av ägare och nyttjanderättshavare.

Utan hinder av vad som föreskrivs i första stycket 2–4 får undersökning ske, om medgivande har lämnats av den som berörs av arbetet. I fall som anges i första stycket 2 *ska* medgivande lämnas av ägaren till byggnaden eller marken och den som har nyttjanderätt till den. I fall som anges i första stycket 3 och 4 *ska* medgivandet lämnas av ägare och nyttjanderättshavare.

Bergmästaren får förena sitt medgivande med villkor.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.



## 15 Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (1992:1672) om paketresor ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 18 §<sup>1</sup>

Skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, luftfartslagen (1957:297), järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda bestämmelserna.

Skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage<sup>2</sup>, luftfartslagen (2008:000), järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda bestämmelserna.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2002:1132.

<sup>2</sup> EGT L 140, 30.5.2002, s. 2 (Celex 32002R0889).

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

## 16 Förslag till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 3 och 4 §§ och 3 kap. 10 § ordningslagen (1993:1617) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 kap.

#### 3 §

Med offentlig tillställning enligt denna lag avses

1. tävlingar och uppvisningar i sport idrott,

1. tävlingar och uppvisningar i sport, idrott och flygning.

2. danstillställningar,

3. tivolinöjen och festtåg,

4. marknader och mässor, samt

5. andra tillställningar som inte är att anse som allmänna sammankomster eller cirkusföreställningar.

För att en tillställning *skall* anses som offentlig krävs att den anordnas för allmänheten eller att allmänheten har tillträde till den.

För att en tillställning *ska* anses som offentlig krävs att den anordnas för allmänheten eller att allmänheten har tillträde till den.

En tillställning till vilken tillträdet är begränsat genom krav på inbjudan, medlemskap i en viss förening eller annat villkor är dock att anse som en tillställning som allmänheten har tillträde till, om tillställningen uppenbarligen är en del av en rörelse vars verksamhet uteslutande eller väsentligen består i att anordna tillställningar av detta slag. Detsamma gäller om tillställningen med hänsyn till omfattningen av den krets som äger tillträde, de villkor som gäller för tillträdet eller andra liknande omständigheter är att jämföra med sådan tillställning.

4 §<sup>1</sup>

Allmänna sammankomster och offentliga tillställningar får inte utan tillstånd anordnas på offentliga platser.

<p>Tillstånd att anordna offentlig tillställning krävs även i annat fall, om det är fråga om offentliga danstillställningar, tivolinöjen, marknader eller liknande nöjeställningar eller tävlingar eller uppvisningar i motorsport. Om det kan ske utan fara för ordning och säkerhet eller för trafiken, får emellertid anordnaren befrias från skyldigheten att söka tillstånd enligt detta stycke för tillställning av visst slag. Ett beslut om befrielse får förenas med villkor.</p>	<p>Tillstånd att anordna offentlig tillställning krävs även i annat fall, om det är fråga om offentliga danstillställningar, tivolinöjen, marknader eller liknande nöjeställningar eller tävlingar eller uppvisningar i motorsport <i>eller flygning</i>. Om det kan ske utan fara för ordning och säkerhet eller för trafiken, får emellertid anordnaren befrias från skyldigheten att söka tillstånd enligt detta stycke för tillställning av visst slag. Ett beslut om befrielse får förenas med villkor.</p>
--	--

En allmän sammankomst som avses i 1 § första stycket 4 eller en cirkusföreställning får hållas utan tillstånd, om den med hänsyn till det väntade deltagarantalet, den utvalda platsen och tiden för sammankomsten samt de anordningar som avses förekomma kan antas äga rum utan fara för ordning och säkerhet eller för trafiken.

## 3 kap.

10 §<sup>2</sup>

Regeringen får meddela de föreskrifter om ordningen och säkerheten i en hamn som behövs med hänsyn till den verksamhet som bedrivs i hamnen. Regeringen får överlämna åt en kommun att meddela sådana föreskrifter i fråga om hamnar som

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:978.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2006:1215.

ägs eller förvaltas av kommunen eller av ett av kommunen helägt företag. I fråga om hamnar som ägs eller förvaltas av någon annan får regeringen överlämna åt länsstyrelsen att meddela sådana föreskrifter.

Föreskrifter enligt första stycket *skall* ange det område i vatten och på land inom vilket föreskrifterna *skall* gälla.

Föreskrifter enligt första stycket *ska* ange det område i vatten och på land inom vilket föreskrifterna *ska* gälla.

Vissa bestämmelser om ordningen och säkerheten på fartyg och i hamnanläggningar finns i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd, och inom hamnar i lagen (2006:1209) om hamnskydd.

*Bestämmelser om ordningen och säkerheten på flygplatser finns i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd och luftfartslagen (2008:000).*

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

## 17 Förslag till lag om ändring i lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (1993:1742) om skydd för landskapsinformation ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 4 §<sup>1</sup>

Fotografering eller liknande registrering från luftfartyg inom eller av sådana restriktionsområden som bestämts av regeringen enligt 1 kap. 3 § första stycket första meningen luftfartslagen (1957:297) får inte utföras utan tillstånd när det råder höjd beredskap eller under annan tid som regeringen bestämmer med hänsyn till Sveriges försvarsberedskap. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela tillstånd endast om det finns särskilda skäl för det.

Är Sverige i krig eller krigsfara eller råder det sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av att det är krig utanför Sveriges gränser eller av att Sverige har varit i

Fotografering eller liknande registrering från luftfartyg inom eller av sådana restriktionsområden som bestämts av regeringen enligt 1 kap. 9 § första stycket första meningen luftfartslagen (2008:000) får inte utföras utan tillstånd när det råder höjd beredskap eller under annan tid som regeringen bestämmer med hänsyn till Sveriges försvarsberedskap. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela tillstånd endast om det finns särskilda skäl för det.

Är Sverige i krig eller krigsfara eller råder det sådana utomordentliga förhållanden som är föranledda av att det är krig utanför Sveriges gränser eller av att Sverige har varit i

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2007:1260.

krig eller krigsfara, får regeringen föreskriva att vad som sägs i första stycket om tillstånd *skall* gälla för fotografering och liknande registrering från luftfartyg även inom eller av andra områden än restriktionsområden.

Befälhavare på luftfartyg *skall* se till att fotografering eller liknande registrering inte utförs i strid med bestämmelserna i första och andra styckena.

krig eller krigsfara, får regeringen föreskriva att vad som sägs i första stycket om tillstånd *ska* gälla för fotografering och liknande registrering från luftfartyg även inom eller av andra områden än restriktionsområden.

Befälhavare på luftfartyg *ska* se till att fotografering eller liknande registrering inte utförs i strid med bestämmelserna i första och andra styckena.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

## 18 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m.

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 §

Tullfrihet gäller för markutrustning och undervisningsmateriel som *skall* användas vid eller i samband med civil luftfart och som är specialkonstruerade för att användas som luftfartsutrustning samt delar och tillbehör till sådan materiel, när varorna förtullas för en flygskola, ett lufttrafikföretag, en luftfartsmyndighet eller en annan förvaltning för *allmän* flygplats.

Tullfrihet gäller för markutrustning och undervisningsmateriel som *ska* användas vid eller i samband med civil luftfart och som är specialkonstruerade för att användas som luftfartsutrustning samt delar och tillbehör till sådan materiel, när varorna förtullas för en flygskola, ett lufttrafikföretag, en luftfartsmyndighet eller en annan förvaltning för *en* flygplats.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.



## 19 Förslag till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg

Härigenom föreskrivs att 58 § lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 58 §<sup>1</sup>

I inskrivningsregistret för luftfartyg *skall* antecknas när

I inskrivningsregistret för luftfartyg *ska* antecknas när

1. talan har väckts om hävning eller återgång av förvärv av ett luftfartyg eller om bättre rätt till sådan egendom eller om en annan fråga som angår inskrivning,

2. mål som avses i 1 har avgjorts genom en dom eller ett slutligt beslut som vunnit laga kraft,

3. en inteckning helt eller delvis är ogiltig enligt en dom eller ett slutligt beslut som vunnit laga kraft, eller på grund av förhållande som avses i 36 §,

4. ägaren till ett luftfartyg har försatts i konkurs,

5. ett luftfartyg eller en rättighet som skrivits in i sådan egendom blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning, eller när en konkursförvaltare har begärt att ett luftfartyg *skall* säljas exekutivt,

5. ett luftfartyg eller en rättighet som skrivits in i sådan egendom blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning, eller när en konkursförvaltare har begärt att ett luftfartyg *ska* säljas exekutivt,

6. beslut som avses i 4 eller 5 om konkurs, kvarstad, betalningssäkring eller utmätning har upphävts eller återgått eller när fråga om exekutiv försäljning av ett luftfartyg eller en rättighet som skrivits in i sådan egendom har förfallit av annan anledning,

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:82.

7. anmälan, bevis eller fördelningslängd inkommit som visar inverkan på in-teckning av exekutiv försäljning,

8. någon i enlighet med 11 kap. 6 § luftfartslagen (1957:297) skriftligen anmäler att han eller hon har en fordran för vilken luftpanträtt gäller i luftfartyget,

8. någon i enlighet med 10 kap. 6 § luftfartslagen (2008:000) skriftligen anmäler att han eller hon har en fordran för vilken luftpanträtt gäller i luftfartyget,

9. det visas att luftpanträtt som avses i 8 har upphört att gälla,

10. domstol har meddelat sådan förklaring som avses i 26 §, eller

11. ett luftfartyg enligt 2 kap. 8 § luftfartslagen *skall* avregistreras men det finns hinder mot avregistreringen enligt 2 kap. 9 § samma lag.

11. ett luftfartyg enligt 2 kap. 6 § luftfartslagen *ska* avregistreras men det finns hinder mot avregistreringen enligt 2 kap. 7 § samma lag.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

## 20 Förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §<sup>1</sup>

En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

*En ögonundersökning får även göras på den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller som utövar tjänst som avses i 6 kap. 18 § luftfartslagen (2008:000) om det kan misstänkas att personen gjort sig skyldig till brott som avses i 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:525.

*har begåtts i samband med tjänsteutövningen.*

Undersökningen enligt första stycket får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet.

Undersökningen enligt första *eller andra* stycket får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

## 21 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 §<sup>1</sup>

I fråga om personuppgifter *skall* vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

I fråga om personuppgifter *ska* vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (2008:000) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2007:1159.

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, eller

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, samt

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204).

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

## 22 Förslag till lag om lufttransporter

Härigenom föreskrivs följande.

### Inledande bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om lufttransporter.

2 § Bestämmelser om ansvaret för skador som uppkommer genom luftfart finns i lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart och luftfartslagen (2008:000).

### EG-rättsliga bestämmelser

3 § Bestämmelser om lufttransporter finns i

1. rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag<sup>1</sup>,

2. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage<sup>2</sup>,

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91<sup>3</sup>,

4. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer<sup>4</sup>,

<sup>1</sup> EGT L 240, 24.8.1992, s. 1 (Celex 31992R2407).

<sup>2</sup> EGT L 140, 30.5.2002, s. 2 (Celex 32002R0889).

<sup>3</sup> EUT L 46, 17.2.2004, s. 1 (Celex 32004R0261).

<sup>4</sup> EUT L 138, 30.4.2004, s. 1 (Celex 32004R0785).

5. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG<sup>5</sup>, och

6. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med ned-satt rörlighet<sup>6</sup>.

I den utsträckning en fråga regleras av dessa förordningar, tillämpas inte svensk lag.

Bestämmelser som kompletterar förordningarna i första stycket 2–6 finns i 12–17 §§.

## **Bestämmelser om Montrealkonventionen**

### **Luftransporter som omfattas av Montrealkonventionen**

4 § Artiklarna 1–22, artikel 23.1 första, andra och tredje meningarna, artiklarna 25–27, artiklarna 29–49 samt artiklarna 51 och 52 i konventionen den 28 maj 1999 om vissa enhetliga regler för internationella luftransporter (Montrealkonventionen) ska gälla som lag här i landet.

De engelska, franska, arabiska, kinesiska, ryska och spanska texterna av Montrealkonventionen har lika giltighet.

De engelska och franska texterna av konventionen samt en översättning av den till svenska finns intagna som en bilaga till denna lag.

<sup>5</sup> EUT L 344, 27.12.2005, s. 15 (Celex 32005R2111).

<sup>6</sup> EUT L 204, 26.7.2006, s. 1 (Celex 32006R1107).



## Lufttransporter som inte omfattas av Montrealkonventionen

5 § För lufttransporter mot ersättning inom ett land utan mellanlandning utanför landet och för andra lufttransporter mot ersättning som inte omfattas av Montrealkonventionen ska konventionens bestämmelser ändå tillämpas så som det anges i 4 §. Detta gäller även när sådana lufttransporter utförs av ett lufttrafikföretag utan ersättning.

I fråga om jämkning av skadestånd för personskada ska 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207) tillämpas i stället för artikel 20 i konventionen.

I fråga om begränsning av transportörens ansvar vid transport av bagage eller gods ska bestämmelsen i artikel 22.2 i konventionen tillämpas som om den enbart avser incheckat bagage och bestämmelsen i artikel 22.5 som om den avser punkterna 1–3.

## Inflationsjustering

6 § Om de beloppsgränser som gäller enligt artiklarna 21 och 22 i Montrealkonventionen ändras med tillämpning av artikel 24, ska de nya beloppsgränserna vid tillämpning av 4 eller 5 § tillämpas på transportavtal som ingås tidigast den dag då ändringen träder i kraft enligt konventionen.

Regeringen ska i Svensk författningssamling ge till känna sådana ändringar av beloppsgränserna.

## Behörig domstol

7 § Talan om ersättning som får föras i Sverige med stöd av artikel 33.2 i Montrealkonventionen ska, om den inte väcks vid någon av de domstolar som anges i artikel 33.1, väckas vid domstolen i den ort där passageraren vid olyckstillfället hade sitt hemvist.

## Försäkringsplikt

8 § En svensk transportör ska ha en ansvarsförsäkring som täcker det ansvar som följer av 4 eller 5 §.

Ansvarsförsäkringen ska täcka sådan förskottsbetalning som avses i artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97.

9 § En utländsk transportör som utför lufttransport av passagerare, bagage eller gods till eller från Sverige eller mellan orter i Sverige ska ha en ansvarsförsäkring som täcker det ansvar som följer av 4 eller 5 §.

10 § Luftfartsstyrelsen ska utöva tillsyn över att transportörer fullgör de skyldigheter som följer av 8 och 9 §§.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om försäkringsplikten enligt 8 och 9 §§.

## Utländska stats- och militärtransporter

11 § Bestämmelserna i 4–10 §§ ska inte tillämpas på transporter som omfattas av en främmande stats förbehåll enligt artikel 57 i Montrealkonventionen.

## Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 2027/97

12 § Bestämmelserna i artikel 3a i förordning (EG) nr 2027/97 ska tillämpas även på andra lufttrafikföretag än EG-lufttrafikföretag.

Bestämmelserna i artikel 5 i förordning (EG) nr 2027/97 ska tillämpas även på andra svenska transportörer än sådana som utgör EG-lufttrafikföretag.

Bestämmelserna i artikel 6 i förordning (EG) nr 2027/97 ska tillämpas även på den som annat än tillfälligtvis och utan att vara ett lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn.

**13 §** Konsumentverket ska utöva tillsyn över att transportörer fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 3a och 6 i förordning (EG) nr 2027/97.

Vid underlåtelse att uppfylla dessa skyldigheter ska marknadsföringslagen (1995:450) tillämpas.

**Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 261/2004, förordning (EG) nr 2111/2005 och förordning (EG) nr 1107/2006**

**14 §** Konsumentverket ska utöva tillsyn över

1. att lufttrafikföretag fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 261/2004,

2. att lufttrafikföretag, researrangörer och biljettförsäljare fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 11 och 12 i förordning (EG) nr 2111/2005, samt

3. att lufttrafikföretag, deras agenter och researrangörer fullgör de skyldigheter som följer av artikel 4 i förordning (EG) nr 1107/2006.

**15 §** Ett åläggande att lämna föreskriven information får meddelas

1. ett lufttrafikföretag som inte lämnar information enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 261/2004,

2. ett lufttrafikföretag, en researrangör eller en biljettförsäljare som inte lämnar information till passagerare enligt artikel 11 i förordning (EG) nr 2111/2005, och

3. ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör som inte lämnar information enligt artikel 4 i förordning (EG) nr 1107/2006.

Talan om åläggande enligt första stycket väcks vid Marknadsdomstolen. En sådan talan får väckas av

1. Konsumentombudsmannen,

2. en näringsidkare som har ingått ett avtal som rör transport med lufttrafikföretaget, researrangören eller biljettförsäljaren,

3. en näringsidkare som, i fall som avses i första stycket 3, på grund av funktionshinder eller nedsatt rörlighet inte fått sin platsreservation godkänd eller nekats ombordstigning, och

4. en sammanslutning av konsumenter eller näringsidkare.

I ett sådant mål gäller i övrigt de bestämmelser i marknadsföringslagen (1995:450) som är tillämpliga i mål om åläggande att lämna information enligt 15 § den lagen.

**16 §** I fall som inte är av större vikt får Konsumentombudsmannen meddela föreläggande om sådant åläggande som avses i 15 §.

För ett föreläggande enligt första stycket gäller vad som sägs i 21 § marknadsföringslagen (1995:450).

#### **Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 785/2004**

**17 §** Luftfartsstyrelsen ska utöva tillsyn över att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 785/2004 i fråga om försäkring för skadeståndsansvar gentemot passagerare och för bagage och gods.

Ett sådant bevis som avses i artikel 5.1 i förordningen ska ges in till Luftfartsstyrelsen.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

2. Så länge konventionen den 12 oktober 1929 rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran (Warszawakonventionen) i dess ursprungliga lydelse är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat ska lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock ska 8 och 9 §§

i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar ska därvid avse transportörens ansvar enligt lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg. Vidare ska 12 och 13 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas.

3. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt protokollet den 28 september 1955 med ändring av Warszawa-konventionen (Haagprotokollet) är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat ska 9 kap. luftfartslagen (1957:297) i dess lydelse närmast före lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297) gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock ska 8 och 9 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar ska därvid avse transportörens ansvar enligt lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg. Vidare ska 12 och 13 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas.

4. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 den 25 september 1975 med ändring av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat ska beträffande transport av gods 9 kap. luftfartslagen (1957:297) i dess lydelse närmast före lagen (2002:1130) om ändring i luftfartslagen (1957:297) gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock ska 8 och 9 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar ska därvid avse transportörens ansvar enligt 9 kap. luftfartslagen (1957:297) i dess lydelse närmast före lagen (2002:1130) om ändring i luftfartslagen (1957:297).



# 1 Inledning

Lufträttsutredningen lämnade sitt slutbetänkande *Ny luftfartslag* (SOU 1999:42) i mars 1999. Betänkandet remissbehandlades. Remissinstanserna var överlag positiva till utredningen och dess förslag. Förutom några påpekanden av enskildheter kom det dock negativa reaktioner på vissa förslag. Det gällde bl.a. förslagen rörande luftfartsskyddet, dvs. skyddet av luftfarten mot terroristhandlingar och liknande. Det gällde vidare förslagen beträffande arbetsgivarens rätt att drogtesta sin personal, där framför allt de fackliga organisationerna framförde invändningar av hänsyn till personalens personliga integritet. Däremot fick förslagen rörande införande av promillegränser för alkohol inga negativa reaktioner. Vidare har förslaget om att införa ett särskilt tillstånd för s.k. firmaflyg mött motstånd.

Huvudintrycket av utredningens slutbetänkande är dock mycket positivt och det används i dag som en lödig och gedigen kunskapskälla för den som söker information om regelverket kring den civila luftfarten.

Sedan betänkandet lämnades har flera saker hänt på luftfartens område. Betänkandet kan därför inte längre läggas till grund för lagstiftningsåtgärder utan behöver uppdateras på några områden. Ett förslag till en sådan uppdatering lämnas i denna promemoria, som ska ses som ett supplement till slutbetänkandet.

I detta supplement till Lufträttsutredningens slutbetänkande har samma innehållsmässiga uppdelning av texten följts som i huvudbetänkandet. Denna metod medför självfallet att flera avsnitt kommer att kunna hållas korta. Detta i synnerhet för de

avsnitt där Lufträttsutredningens förslag bedöms kunna stå kvar utan justeringar.

Lufträttsutredningen omnämns i det följande som "utredningen", slutbetänkandet Ny luftfartslag som "betänkandet" och denna promemoria som "supplementet" utan närmare förklaringar.

Läsaren måste för att få en heltäckande bild ha tillgång till såväl betänkandet som detta supplement. Betänkandet kan, om det inte går att få tag på hos Fakta Info Direkt, hämtas på regeringens webbplats, [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se), klicka på "publikationer", i det nya fönstret skriver man "1999:42" i sökfältet samt markerar rutan för Statens offentliga utredningar (SOU). På nästa sida klickar man på "Ny luftfartslag" och då ska det dyka upp tre nedladdningsbara länkar som tillsammans bildar Lufträttsutredningens slutbetänkande.

I detta supplement lämnas ingen redovisning av inkomna remissynpunkter, utom i vissa fall. Det gäller främst för sådana frågor där remissutfallet varit så negativt att det bedöms vara lämpligt att lägga ett justerat nytt förslag eller liknande.



## 2 Det lufträttsliga regelverket

### 2.1 Inledning

Betänkandets andra kapitel innehåller en översiktlig redogörelse för det lufträttsliga regelverket. I det följande redogörs för utvecklingen på rättsområdet efter det att Lufträttsutredningen överlämnat sitt slutbetänkande.

### 2.2 Internationella konventioner

#### 2.2.1 Chicagokonventionen

Grunden för det internationella samarbetet inom luftfarten är konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*). Efter 1998 har ytterligare fem länder anslutit sig till konventionen. Antalet fördragsslutande stater uppgår nu till 190.

#### 2.2.2 Montrealkonventionen

Vid mitten av 1990-talet inleddes ett arbete inom ICAO i syfte att ersätta det s.k. Warszawasystemet med en ny konvention. Resultatet av detta arbete är 1999 års konvention om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (*Montreal-*

*konventionen*), som formellt trädde i kraft i november 2003. För en redogörelse för Warszawasystemet hänvisas till avsnitt 2.2.3 i betänkandet.

Montrealkonventionen kan sägas innebära såväl en konsolidering som en modernisering av den civilrättsliga internationella regleringen av lufttransporter. Den innebär en konsolidering i den meningen att samtliga de frågor som regleras av de olika instrumenten i Warszawasystemet regleras av konventionen. Moderniseringen består främst i att reglerna för ersättning vid personskada fått ett innehåll som motsvarar det moderna samhällets krav. Men även i andra avseenden har regleringen givits ett mer tidsenligt innehåll.

Konventionen består av en inledning och sju kapitel.

I första kapitlet regleras konventionens allmänna tillämpningsområde och i vilken utsträckning den är tillämplig på transporter som utförs av stater och andra offentliga organ samt på posttransporter.

Andra kapitlet behandlar vilken dokumentation som ska förekomma vid lufttransporter av passagerare, bagage och gods. Det reglerar också parternas inbördes skyldigheter vid godsfrakt med bestämmelser om bland annat stoppningsrätt och utlämnande av gods.

I tredje kapitlet finns bestämmelser om transportörens skadeståndsansvar och om ersättningens storlek. I kapitlet finns bland annat bestämmelser om förutsättningarna för ansvar och begränsningar av ersättningsbeloppens storlek. Det finns också bestämmelser om jämkning av ersättningen, förskottsbetalning, behörig domstol, skiljeförfarande och preskription.

Det fjärde kapitlet innehåller enbart en bestämmelse, vilken avser kombinerade transporter, dvs. transporter som sker delvis med luftfartyg, delvis med annat transportmedel.

Det femte kapitlet innehåller regler för lufttransporter som utförs av någon annan än den avtalslutande transportören. I kapitlet regleras förhållandet mellan, på ena sidan, den avtalslutande och den faktiske transportören och, på andra sidan, passageraren eller avsändaren/mottagaren av gods.

I sjätte kapitlet behandlas bland annat frågor om transportörens ansvarsförsäkring och transporter under extraordinära förhållanden.

Sverige har tillträtt Montrealkonventionen, som har införlivats med svensk rätt genom bl.a. ändringar i 9 kap. luftfartslagen (se avsnitt 2.5.1).

EG har anslutit sig till konventionen, vilket bl.a. har föranlett ändringar i rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om luftrafikföretagens skadeståndsansvar vid olyckor (se avsnitt 2.3.5).

### **2.2.3 Eurocontrolkonventionen**

Vid en diplomatisk konferens i Bryssel den 8 oktober 2002 undertecknades ett ändringsprotokoll till den reviderade Eurocontrolkonventionen genom vilket EG blir medlem i Eurocontrol. Tilläggsprotokollet har ännu inte trätt i kraft, men vissa av dess bestämmelser tillämpas redan.

## **2.3 EG**

Transportområdet har under senare år varit ett av de områden där tillkomsten av ny EG-lagstiftning har varit mest omfattande. I det följande lämnas, med avseende på luftfartsområdet, dels en redogörelse för de viktigaste nyheterna, dels en kronologisk genomgång av vissa andra EG-rättsakter.

### **2.3.1 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*), senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 334/2007 (EUT L 88, 29.3.2007, s. 39, Celex 32007R0334), infördes gemensamma regler för den civila luftfarten. Genom förordningen inrättades vidare 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. Förordningen syftar också till att säkerställa en hög, enhetlig miljöskyddsnivå, att underlätta den fria rörligheten för varor, personer och tjänster, att främja kostnadseffektiviteten i reglerings- och certifieringsprocessen och att undvika dubbelarbete på nationell och europeisk nivå, att bistå medlemsstaterna när de ska fullgöra sina åtaganden i enlighet med Chicago-konventionen och att lyfta fram gemenskapens sätt att se på den civila luftfartssäkerheten.

Inom förordningens tillämpningsområde har EASA, som inledde sin verksamhet den 28 september 2003, särskilt ansvar för att

- bistå kommissionen i lagstiftningsarbetet,
- bistå kommissionen vid genomförandet av standardiseringsinspektioner hos alla gemenskapens nationella myndigheter för säkerhet inom den civila luftfarten,
- bistå gemenskapen och medlemsstaterna i relationerna till tredje länder,
- hjälpa medlemsstaterna att uppfylla sina internationella åtaganden,
- utfärda certifieringsspecifikationer och vägledningar.
- utfärda certifikat och kompletterande typcertifikat för produkter, delar och anordningar och att säkerställa en fortlöpande luftvärdighet för dessa, och
- utfärda och säkerställa fortlöpande översyn av certifikat till konstruktions-, tillverknings- och underhållsorganisationer som finns utanför medlemsstaternas territorium, och till konstruktionsorganisationer inom en medlemsstat, samt till produktionsorganisationer om den berörda medlemsstaten begär detta.

De nationella myndigheterna för säkerhet inom den civila luftfarten bibehåller uppgiften att utfärda enskilda certifikat för luftvärdighet och certifikat till organisationer och personal (bortsett från konstruktionsorganisationer) baserade i det egna landet, men i enlighet med gemensamma regler och med skyldighet att godta standardiseringsinspektioner från EASA.

EASA:s ansvar på flygsäkerhetsområdet kommer successivt att utökas. Som en konsekvens av att byråns verksamhet ökar i omfattning kommer samarbetet genom JAA efter hand att avta (jfr avsnitt 2.4).

Kommissionen har med stöd av EASA-förordningen utfärdat

– kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 243, 27.9.2003, s. 6, Celex 32003R1702), senast ändrad genom förordning (EG) nr 375/2007 (EUT L 94, 4.4.2007, s. 3, Celex 32007R0375),

– kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 315, 28.11.2003, s. 1, Celex 32003R2042), senast ändrad genom förordning (EG) nr 376/2007 (EUT L 94, 4.4.2007, s. 18, Celex 32007R0376),

– kommissionens förordning (EG) nr 104/2004 av den 22 januari 2004 om fastställande av bestämmelser för organisationen och sammansättningen av överklagandenämnden för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EUT L 16, 23.1.2004, s. 20, Celex 32004R0104),

– kommissionens förordning (EG) nr 488/2005 av den 21 mars 2005 om arvoden och avgifter som tas ut av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EUT L 81, 30.3.2005, s. 7, Celex 32005R0488), som upphävts genom förordning (EG) nr 593/2007,

– kommissionens förordning (EG) nr 736/2006 av den 16 maj 2006 om arbetsmetoder för Europeiska byrån för luftfarts-säkerhet vid standardiseringsinspektioner (EUT L 129, 17.5.2006, s. 10, Celex 32006R0736),

– kommissionens förordning (EG) nr 103/2007 av den 2 februari 2007 om förlängning av den övergångsperiod som avses i artikel 53.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 (EUT L 28, 3.2.2007, s. 8, Celex 32007R0103), och

– kommissionens förordning (EG) nr 593/2007 av den 31 maj 2007 om de avgifter som tas ut av Europeiska byrån för luftfarts-säkerhet (EUT L 140, 1.6.2007, s. 3, Celex 32007R0593).

### 2.3.2 Open skies-målen

EG-domstolen meddelade den 5 november 2002 dom i de s.k. open skies-målen mot Sverige (mål C-468/98) och sju andra medlemsstater. Enligt domstolen stred Sveriges bilaterala luftfartsavtal med USA, det s.k. open skies-avtalet, på vissa punkter mot gemenskapsrätten. Det gällde framför allt avtalets s.k. nationalitetsklausul, som bara tillät flygbolag ägda och kontrollerade av svenska eller amerikanska intressen att flyga enligt avtalet. Även när det gällde reglering av frågor som rörde prissättning och datoriserade bokningssystem hade Sverige enligt domstolen överskridit sina befogenheter.

Kommissionen har fått ett generellt mandat att förhandla med tredjeländer om frågor där det föreligger exklusiv gemenskapskompetens. År 2003 fick kommissionen mandat att förhandla med USA i syfte att skapa ett öppet luftfartsområde med bl.a. fritt marknadstillträde och fri prissättning. Ett luftfartsavtal mellan EG och USA undertecknades den 30 april 2007. Avtalet har inte trätt i kraft men parterna är överens om att tillämpa det från och med den 30 mars 2008. Avtalet har publicerats i EUT L 134, 25.5.2007, s. 1.

För att säkerställa ett harmoniserat agerande har Europaparlamentet och rådet antagit förordning (EG) nr 847/2004 av

den 29 april 2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje länder (EUT L 157, 30.4.2004, s. 7, Celex 32004R0847, rättad genom EUT L 195, 2.6.2004, s. 3, Celex 32004R0847R[01] och EUT L 204, 4.8.2007, s. 27, Celex 32004R0847R[02]). Förordningen innehåller bestämmelser om under vilka förutsättningar en medlemsstat får inleda förhandlingar med ett tredje land rörande luftfartsavtal eller ingå ett sådant avtal. Enligt förordningen ska alla EG-lufttrafikföretag som är etablerade i en medlemsstat behandlas lika och när en medlemsstat fördelar begränsade trafikrättigheter ska detta ske bland samtliga behöriga flygbolag enligt ett icke-diskriminerande och genomblickbart förfarande.

### 2.3.3 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), som ändrats genom förordning (EG) nr 849/2004 (EUT L 158, 30.4.2004, s. 1, Celex 32004R0849), 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. Förordningens regler gäller på alla flygplatser som ligger på de territorier i medlemsstaterna som omfattas av fördraget. De gemensamma grundläggande standarderna för åtgärder avseende luftfartsskydd ska grundas på gällande rekommendationer i ECAC:s dokument 30. Dessa rekommendationer anges närmare i bilagan till förordningen. En möjlighet finns till något mindre rigorösa kontroller vid riktigt små flygplatser, så länge åtgärderna ger en adekvat skyddsnivå. Varje medlemsstat ska anta ett nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart i syfte att säkerställa tillämpningen. Luftfartsskyddet ska kvalitetssäkras. Flygplatser, flygföretag och andra företag som har direkt koppling till luftfart ska utarbeta, genomföra och

vidmakthålla lämpliga säkerhetsprogram, som ska godkännas och övervakas av behörig myndighet. Behörig myndighet ska säkerställa utformningen och genomförandet av ett nationellt utbildningsprogram avseende luftfartsskydd. Medlemsstaterna får besluta om strängare åtgärder än vad som följer av förordningen. Kommissionen ska i samarbete med behörig myndighet utföra inspektioner för att kontrollera tillämpningen av förordningen. Bilagan till EG-förordningen innehåller 13 avsnitt med närmare bestämmelser om vilka och vad som ska kontrolleras samt vissa kompletterande bestämmelser i övrigt. Därefter finns ett tillägg med riktlinjer för klassificering av förbjudna föremål. Där ges en exemplifiering av föremål som det föreligger restriktioner för att få ta med ombord. Kommissionen har getts rätt att meddela kompletterande bestämmelser och ska för detta biträdas av en kommitté. Kommissionen har hittills beslutat

– kommissionens förordning (EG) nr 622/2003 av den 4 april 2003 om åtgärder för att genomföra gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd (EUT L 89, 5.4.2003, s. 9, Celex 32003R0622), senast ändrad genom förordning (EG) nr 915/2007 (EUT L 200, 1.8.2007, s. 3, Celex 32007R0915),

– kommissionens förordning (EG) nr 1217/2003 av den 4 juli 2003 om fastställande av gemensamma specifikationer avseende nationella säkerhets- och kvalitetskontrollprogram för civil luftfart (EUT L 169, 8.7.2003, s. 44, Celex 32003R1217, rättad genom EUT L 206, 15.8.2003, s. 33, Celex 32003R1217R[01]),

– kommissionens förordning (EG) nr 1486/2003 av den 22 augusti 2003 om fastställande av förfaranden för utförande av kommissionens inspektioner på området luftfartsskydd för den civila luftfarten (EUT L 213, 23.8.2003, s. 3, Celex 32003R1486), och

– kommissionens förordning (EG) nr 1138/2004 av den 21 juni 2004 om en gemensam definition av känsliga delar av behörighetsområden på flygplatser (EUT L 221, 22.6.2004, s. 6, Celex 32004R1138).



Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 849/2004 av den 29 april 2004 om ändring av förordning (EG) nr 2320/2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten (EUT L 158, 30.4.2004, s. 1, Celex 32004R0849, rättad genom EUT L 229, 29.6.2004, s. 3, Celex 32004R0849R[01] och EUT L 204, 4.8.2007, s. 28, Celex 32004R0849R[02]) öppnas en möjlighet att på avgränsade områden av en flygplats tillåta andra – men tillräckligt höga – skydds nivåer än vad som gäller för flygplatsen i övrigt. Bestämmelsen har tillkommit i första hand med tanke på allmänflyget, dvs. affärsflyg, skolflyg, privatflyg och liknande, samt kommersiell verksamhet som är begränsad till luftfartyg på mindre än 10 ton maximal startmassa (maximum take off weight, MTOW) eller med färre än 20 säten.

I Sverige har kompletterande bestämmelser införts genom lagen (2004:1100) om luftfartsskydd (se avsnitt 2.5.3).

Inom EU pågår för närvarande ett arbete med att ta fram en ny förordning om luftfartsskydd, eftersom det har visat sig svårt att tillämpa förordning (EG) nr 2320/2002 på ett stringent sätt (se kapitel 10).

### 2.3.4 Det gemensamma europeiska luftrummet

Det gemensamma europeiska luftrummet har tillskapats av ett paket som består av

– 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. Det skapas även gemensamma regler för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och ett mer genomskådligt system för avgiftssättning. Slutligen sker en teknisk harmonisering av system och komponenter som används i flygtrafikledningen. Efter ikraftträdandet den 20 april 2004 har arbetet med genomförandet av förordningarnas målsättningar påbörjats. Detta sker huvudsakligen genom att Eurocontrol får mandat från kommissionen att utarbeta förslag till genomförandebestämmelser. Eurocontrol har en bred teknisk kompetens och etablerade rutiner för samråd med berörda parter.

Kommissionen har med stöd av de nämnda förordningarna beslutat

– kommissionens förordning (EG) nr 2096/2005 av den 20 december 2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster (EUT L 335, 21.12.2005, s. 13, Celex 32005R2096), som ändrats genom förordning (EG) nr 1315/2007,

– kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 av den 23 december 2005 om gemensamma regler för en flexibel

användning av luftrummet (EUT L 342, 24.12.2005, s. 20, Celex 32005R2150),

– kommissionens förordning (EG) nr 730/2006 av den 11 maj 2006 om luftrumsklassificering och tillstånd för flygningar enligt visuellt flygregler ovanför flygnivå 195 (EUT L 128, 16.5.2006, s. 3, Celex 32006R0730),

– kommissionens förordning (EG) nr 1032/2006 av den 6 juli 2006 om krav avseende automatiska system för utbyte av färdplansdata för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst (EUT L 186, 7.7.2006, s. 27, Celex 32006R1032),

– kommissionens förordning (EG) nr 1033/2006 av den 4 juli 2006 om krav på förfaranden för färdplaner före flygning inom det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L 186, 7.7.2006, s. 46, Celex 32006R1033),

– kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafik-tjänster (EUT L 341, 7.12.2006, s. 3, Celex 32006R1794),

– kommissionens förordning (EG) nr 633/2007 av den 7 juni 2007 om krav avseende tillämpningen av ett protokoll för överföring av färdplansdata, för anmälan, samordning och överlämning av flygningar mellan enheter för flygkontrolltjänst (EUT L 146, 8.6.2007, s. 7, Celex 32007R0633),

– kommissionens förordning (EG) nr 1265/2007 av den 26 oktober 2007 om fastställande av krav i fråga om kanalseparation vid röstkommunikation mellan mark och luftfartyg för det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L 283, 27.10.2007, s. 25, Celex 32007R1265), och

– kommissionens förordning (EG) nr 1315/2007 av den 8 november 2007 om säkerhetstillsyn av flygledningstjänsten och om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 2096/2005 (EUT L 291, 9.11.2007, s. 16, Celex 32007R1315).

Rådet har med hänvisning till förordningarna om det gemensamma europeiska luftrummet utfärdat rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska

systemet för flygledningstjänsten (SESAR) (EUT L 64, 2.3.2007, s. 1, Celex 32007R0219). SESAR-projektet behandlar de tekniska aspekterna av det gemensamma europeiska luftrummet. Syftet med projektet är att förena och samordna de spridda åtgärder inom forskning och utveckling som tidigare har vidtagits utan samordning i gemenskapen.

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

I Lufträttsutredningens slutbetänkande avsnitt 2.3.2 ges i kronologisk ordning en kortfattad beskrivning av EG-rättsakter inom området civil luftfart. Följande anmärkningar kan göras beträffande de rättsakter som redovisats i betänkandet.

Rådets direktiv 80/51/EEG av den 20 december 1979 om begränsning av buller från underljudsluftfartyg (EGT L 18, 24.1.1980, s. 26, Celex 31980L0051) har upphävts genom EASA-förordningen (se avsnitt 2.3.1).

Rådets förordning (EEG) nr 3975/87 av den 14 december 1987 om förfarandet för tillämpning av konkurrensreglerna på företag inom luftfartssektorn (EGT L 374, 31.12.1987, s. 1, Celex 31987R3975) har med undantag av artikel 6.3 upphävts genom förordning (EG) nr 411/2004 av den 26 februari 2004 om upphävande av förordning (EEG) nr 3975/87 samt om ändring av förordning (EEG) nr 3976/87 och förordning (EG) nr 1/2003 med avseende på luftfart mellan gemenskapen och tredje land (EUT L 68, 6.3.2004, s. 1, Celex 32004R0411).

Rådets förordning (EEG) nr 3976/87 av den 14 december 1987 om tillämpningen av artikel 85.3 i fördraget på vissa kategorier av avtal och samordnade förfaranden inom luftfartssektorn (EGT L 374, 31.12.1987, s. 9, Celex 31987R3976) ändrades senast genom förordning (EG) nr 411/2004. Kommissionen har med stöd av förordning (EEG) nr 3976/87 utfärdat förordning (EG) nr 1459/2006 av den 28 september 2006 om tillämpningen av artikel 81.3 i fördraget på vissa kategorier av avtal och samordnade förfaranden gällande samråd om

passagerartaxor för regelbunden luftfart och fördelning av avgångs- och ankomsttider vid flygplatser (EUT L 272, 3.10.2006, s. 3, Celex 32006R1459).

Rådets förordning (EEG) nr 295/91 av den 4 februari 1991 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik (EGT L 36, 8.2.1991, s. 5, Celex 31991R0295) har upphävts genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (se nedan).

Vissa ändringar i rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart (EGT L 373, 31.12.1991, s. 4, Celex 31991R3922) redovisas i avsnitt 5.2.1 och 11.2.1. Förordningen ändrades senast genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1900/2006 (EUT L 377, 27.12.2006, s. 176, Celex 32006R1900).

Rådets förordning (EEG) nr 3925/91 av den 16 december 1991 om avskaffande av de kontroller och formaliteter som gäller för handbagage och incheckat bagage som tillhör personer som reser med flyg inom gemenskapen, samt för bagage som tillhör personer som reser med fartyg inom gemenskapen (EGT L 374, 31.12.1991, s. 4, Celex 31991R3925) har ändrats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 av den 29 september 2003 om anpassning till rådets beslut 1999/468/EG av de bestämmelser i rättsakter som omfattas av förfarandet i artikel 251 i EG-fördraget som avser de kommittéer som biträder kommissionen när den utövar sina genomförandebefogenheter (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1, Celex 32003R1882).

Rådets direktiv 92/14/EEG av den 2 mars 1992 om begränsningar i utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988) (EGT L 76, 23.3.1992, s. 21,

Celex 31992L0014) har upphävts genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG av den 12 december 2006 om reglering av utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988) (se nedan).

Rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (EGT L 240, 24.8.1992, s. 8, Celex 31992R2408) (*marknadstillträdesförordningen*) ändrades senast genom förordning (EG) nr 1791/2006 av den 20 november 2006 om anpassning av vissa förordningar och beslut när det gäller fri rörlighet för varor, fri rörlighet för personer, bolagsrätt, konkurrenspolitik, jordbruk (även veterinär och fytosanitär lagstiftning), transportpolitik, beskattning, statistik, energi, miljö, samarbete i rättsliga och inrikes frågor, tullunion, yttre förbindelser, den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken och institutioner, med anledning av Bulgariens och Rumäniens anslutning (EUT L 363, 20.12.2006, s. 1, Celex 32006R1791).

Rådets direktiv 93/65/EEG av den 19 juli 1993 om definition och användning av kompatibla tekniska specifikationer vid upphandling av utrustning och system för ledning av lufttrafiken (EGT L 187, 29.7.1993, s. 52, Celex 31993L0065) har upphävts genom förordningen om driftskompatibilitet (se avsnitt 2.3.4).

Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, 22.1.1993, s. 1, Celex 31993R0095), den s.k. slotsförordningen, ändrades senast genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 793/2004 (EUT L 138, 30.4.2004, s. 50, Celex 32004R0793).

Kommissionens förordning (EEG) nr 1617/93 av den 25 juni 1993 om tillämpningen av artikel 85.3 i fördraget på vissa kategorier av avtal och samordnade förfaranden med avseende på gemensam planering och samordning av tidtabeller, gemensam drift, samråd om passagerar- och frakttaxor i regelbunden luftfart samt fördelning av avgångs- och ankomsttider på flygplatser

(EGT L 155, 26.6.1993, s. 18, Celex 31993R1617) upphörde att gälla den 1 juli 2005.

Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor (EGT L 285, 17.10.1997, s. 1, Celex 31997R2027) har fått nytt innehåll genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 (EGT L 140, 30.5.2002, s. 2, Celex 32002R0889). Genom ändringsförordningen föreskrivs att ett EG-lufttrafikföretags ansvar för skador på passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant ansvar. I dessa avseenden införs därmed konventionens regler i gemenskapsrätten. Härutöver ges i ändringsförordningen vissa tillägsbestämmelser.

I det följande ges i kronologisk ordning en kortfattad beskrivning av rättsakter som tillkommit efter det att Lufträttsutredningen slutfört sitt uppdrag och som inte redovisats ovan.

**Rådets direktiv 2000/79/EG av den av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA) (EGT L 302, 1.12.2000, s. 57, Celex 32000L0079, rättat genom EUT L 369, 16.12.2004, s. 76, Celex 32000L0079R[01])**

Det s.k. flygarbetstidsdirektivet innehåller förutom bestämmelser om arbetstider för flygande personal också bestämmelser om semester, hälsoundersökningar m.m. I Sverige har direktivet genomförts genom lagen (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget samt ändringar i arbetstidslagen (1982:673) och lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare.

**Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG av den 26 mars 2002 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen (EGT L 85, 28.3.2002, s. 40, Celex 32002L0030)**

Direktivet syftar till att fastställa regler för gemenskapen för att underlätta införandet av driftsrestriktioner på flygplatser på ett enhetligt sätt och därigenom begränsa eller minska antalet personer för vilka flygplansbuller utgör en påtaglig olägenhet, att skapa en ram som tillgodoser den inre marknadens krav, att underlätta en miljövänlig utveckling av flygplatsernas kapacitet, att göra det lättare att på enskilda flygplatser uppnå bestämda mål för bullerbekämpningen och att göra det möjligt att välja bland olika tänkbara åtgärder för att därigenom erhålla största möjliga miljövinster på mest kostnadseffektiva sätt.

I Sverige har direktivet genomförts genom förordningen (2004:501) om införande av driftsrestriktioner vid flygplatser. I ärenden om införande av driftsrestriktioner med stöd av den förordningen tillämpas 2 kap. 3 och 7 §§ miljöbalken.

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 437/2003 av den 27 februari 2003 om statistisk rapportering om lufttransport av passagerare, gods och post (EUT L 66, 11.3.2003, s. 1, Celex 32003R0437), senast ändrad genom rådets förordning (EG) nr 1791/2006**

Syftet med förordningen är att medlemsstaterna ska utarbeta statistisk rapportering om lufttransport av passagerare, gods och post via kommersiell luftfart, liksom om civila luftfartygsrörelser till eller från gemenskapsflygplatser, utom flygningar med statliga luftfartyg. Förordningen innehåller bestämmelser om insamlingen och bearbetningen av statistiska uppgifter, överföringen av resultatet till EG:s statistikkontor m.m.

Med stöd av denna förordning har kommissionen utfärdat bl.a.



– kommissionens förordning (EG) nr 1358/2003 av den 31 juli 2003 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 437/2003 om statistisk rapportering om lufttransport av passagerare, gods och post, och om ändring av bilagorna I och II till den förordningen (EUT L 194, 1.8.2003, s. 9, Celex 32003R1358), senast ändrad genom förordning (EG) nr 158/2007 (EUT L 49, 17.2.2007, s. 9, Celex 32007R0158), och

– kommissionens förordning (EG) nr 546/2005 av den 8 april 2005 om anpassning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 437/2003 med avseende på tilldelningen av koder för rapportrande land och om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 1358/2003 avseende uppdatering av förteckningen över flygplatser i gemenskapen (EUT L 91, 9.4.2005, s. 5, Celex 32005R0546).

**Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart (EUT L 167, 4.7.2003, s. 23, Celex 32003L0042)**

Syftet med direktivet är att bidra till att förbättra flygsäkerheten genom att säkerställa att relevant säkerhetsinformation rapporteras, samlas in, lagras, skyddas och sprids. Direktivet innehåller bestämmelser om obligatorisk rapportering av händelser (driftsavbrott, defekter, fel och andra onormala omständigheter som har eller kan ha inverkat på flygsäkerheten men inte har lett till haverier eller allvarliga tillbud), insamling och lagring av information, informationsutbyte, spridning av information m.m.

Direktivet har genomförts i svensk rätt genom ändringar i 11 kap. luftfartslagen med följdändringar i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och sekretesslagen (1980:100) samt justeringar i vissa förordningar (se kapitel 16).

Kommissionen har nyligen beslutat två genomförandebestämmelser till direktivet genom kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 av den 12 november 2007 om genomföran-

debestämmelser för att i ett centralt upplag integrera information om händelser inom civil luftfart som utbyts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG (EUT L 294, 13.11.2007, s. 3, Celex 32007R1321), och kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007 av den 24 september 2007 om genomförandebestämmelser för spridning till berörda parter av information om händelser inom civil luftfart, i enlighet med artikel 7.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG (EUT L 295, 14.11.2007, s. 7, Celex 32007R1330).

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, 17.2.2004, s. 1, Celex 32004R0261)**

Syftet med *förordningen om nekad ombordstigning* är att fastställa minimirättigheter för flygpassagerare för det fall att de mot sin vilja nekas ombordstigning eller drabbas av inställda eller försenade flygningar. Förordningens tillämpningsområde preciseras i artikel 3 och anges för det första omfatta passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium. Under vissa närmare angivna omständigheter ska förordningen tillämpas också i fråga om passagerare som reser från en flygplats belägen i ett tredje land till en flygplats inom en medlemsstats territorium.

I förordningen ges sedan närmare bestämmelser om

– vad passagerarnas rättigheter och det berörda lufttrafikföretagets skyldigheter närmare bestämt ska bestå i vid fall av nekad ombordstigning och inställda eller försenade flygningar och

– det system för kompensation och assistans som ska stå till förfogande för passagerarna vid vart och ett av de hinder i transporten som omfattas av förordningen.

Förordningen innehåller vidare bestämmelser om att förtur och utökad assistans ska ges åt funktionshindrade passagerare och deras medföljande samt åt barn som reser ensamma, att lufttrafikföretaget ska vara skyldigt att på visst sätt informera passagerarna om förordningens bestämmelser både vid incheckning och i händelse av nekad ombordstigning eller inställd eller försenad flygning och att förordningens bestämmelser är tvingande till passagerarnas förmån.

Det framgår också att varje medlemsstat är förpliktad att utse ett organ som ansvarar för att förordningens bestämmelser efterlevs och som – när så är lämpligt – vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att garantera att passagerarnas rättigheter enligt förordningen respekteras. Det utsedda organet ska också vara behörigt att ta emot klagomål från enskilda passagerare i fråga om överträdelser av förordningens bestämmelser.

Kompletterande bestämmelser till förordningen har införts i bl.a. 9 kap. luftfartslagen (se avsnitt 2.5.1).

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer (EUT L 138, 30.4.2004, s. 1, Celex 32004R0785).**

Syftet med *försäkringsförordningen* är att fastställa miniminivåer för det försäkringsskydd som lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer ska hålla sig med såvitt gäller sitt ansvar för skador på passagerare, bagage, gods och tredje man. Med några undantag – bl.a. undantas statliga luftfartyg – ska förordningen tillämpas på alla lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som flyger inom, till, från eller över en medlemsstats territorium. I förordningen ges närmare bestämmelser om försäkringsprinciper, hur uppfyllelsen av försäkringskraven kontrolleras för skilda fall, miniminivåer för det försäkringsskydd som ska finnas för ansvar för skador på passagerare, bagage och gods, miniminivåer för försäkringsskyddet i fråga om skadeståndsansvar gentemot

tredje man samt efterlevnad och påföljder. Kompletterande bestämmelser till förordningen har införts i 9 och 10 kap. luftfartslagen (se avsnitt 2.5.1).

**Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG av den 21 april 2004 om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen (EUT L 143, 30.4.2004, s. 76, Celex 32004L0036)**

Genom detta direktiv införs harmoniserade metoder som ska säkerställa att internationella säkerhetsnormer verkligen följs inom gemenskapen genom en harmonisering av regler och förfaranden för rampinspektioner av de luftfartyg från tredje land som landar på flygplatser belägna i medlemsstaterna.

Artikel 9 i direktivet har upphävts genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG (se nedan).

Kommissionen har givit vissa tillämpningsföreskrifter i förordning (EG) nr 768/2006 av den 19 maj 2006 om tillämpning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG av den 21 april 2004 om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen samt förvaltningen av informationssystemet (EUT L 134, 20.5.2006, s. 16, Celex 32006R0768).

Direktivet har genomförts i svensk rätt genom förordningen (2006:436) om ändring i luftfartsförordningen (1986:171) och lagen (2007:494) om ändring i sekretesslagen (1980:100).

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 868/2004 av den 21 april 2004 om skydd mot sådana subventioner och sådan illojal prissättning vid tillhandhållandet av lufttrafiktjänster från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen som skadar EG-lufttrafikföretag (EUT L 162, 30.4.2004, s. 1, Celex 32004R0868)**

I förordningen fastställs ett förfarande som ska tillämpas för att ge skydd mot subventionering och illojal prissättning vid tillhandahållande av lufttrafiktjänster från länder som inte är medlemmar i EG, om gemenskapsbranschen därigenom orsakas skada. Gottgörande åtgärder ska företrädesvis utgöras av avgifter som åläggs det aktuella lufttrafikföretaget från tredje land.

**Rådets direktiv 2004/82/EG av den 29 april 2004 om skyldighet för transportörer att lämna uppgifter om passagerare (EUT L 261, 6.8.2004, s. 24, Celex 32004L0082)**

Direktivet syftar till att förbättra gränskontrollerna och bekämpa olaglig invandring genom att transportörer översänder förhandsuppgifter om passagerare till behöriga nationella myndigheter. Översändandet ska ge dessa myndigheter tillräcklig tid för en detaljerad och utförlig kontroll av varje passagerare. Direktivet utgör också ett led i kampen mot terrorismen.

Direktivet har genomförts i Sverige genom lagen (2006:444) om passagerarregister och lagen (2006:447) om ändring i utlänningslagen (2005:716) (prop. 2005/06:129, bet. 2005/06:SfU14, rskr. 2005/06:280).

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG (EUT L 344, 27.12.2005, s. 15, Celex 32005R2111)

Genom *förordningen om svarta listan* fastställs regler om upprättande och offentliggörande av en gemenskapsförteckning över lufttrafikföretag som av säkerhetsskäl förbjuds att bedriva verksamhet inom gemenskapen samt om information till flygpassagerare om vilka lufttrafikföretag som utför de flygningar som dessa passagerare använder. Det ankommer på kommissionen att uppdatera gemenskapsförteckningen och på medlemsstaterna och EASA att till kommissionen överlämna all information som kan vara av betydelse för uppdateringen.

Med stöd av förordningen om svarta listan har kommissionen utfärdat

– kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 av den 22 mars 2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 8, Celex 32006R0473) och

– kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (EUT L 84, 23.3.2006, s. 14, Celex 32006R0474), senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 1400/2007 (EUT L 311, 29.11.2007, s. 12, Celex 32007R11400).

Genom förordning (EG) nr 474/2006 har gemenskapsförteckningen, den s.k. svarta listan, upprättats. I bilagor till

förordningen finns förteckningar över lufttrafikföretag som antingen har fullständigt verksamhetsförbud i gemenskapen eller som omfattas av driftsrestriktioner där.

Vissa överväganden och förslag i anledning av förordningen om svarta listan redovisas i avsnitt 13.3.

**Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG av den 5 april 2006 om ett gemenskapscertifikat för flygledare (EUT L 114, 27.4.2006, s. 22, Celex 32006L0023)**

Syftet med *flygledardirektivet* är att höja säkerhetsstandarderna och förbättra gemenskapens flygkontrollsystem genom utfärdande av ett gemenskapscertifikat för flygledare. Direktivet gäller för flygledare och flygledarelever som fullgör sina uppgifter under ansvar av leverantörer av flygtrafiktjänster, som huvudsakligen erbjuder sina tjänster till luftfartygsrörelser inom den allmänna flygtrafiken. Medlemsstaterna ska vidare, med vissa undantag, se till att tjänster som tillhandahålls för allmän flygtrafik av under ansvar av andra leverantörer av flygtrafiktjänster har åtminstone lika hög säkerhet och kvalitet som enligt vad som följer av direktivets bestämmelser.

Direktivet innehåller bestämmelser om nationella tillsynsmyndigheter, villkoren för certifiering, flygledares behörighet, ömsesidigt erkännande av flygledarcertifikat m.m.

Av artikel 18 framgår att medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om sanktioner som ska tillämpas vid överträdelser av de nationella bestämmelser som har antagits enligt direktivet och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att dessa sanktioner tillämpas.

Tidsfristen för införlivande av direktivet är satt till den 17 maj 2008, med undantag för artikel 8 för vilken tidsfristen ska vara den 17 maj 2010.

Regeringen har den 24 maj 2006 utsett Luftfartsstyrelsen att i Sverige vara nationell tillsynsmyndighet enligt artikel 3.1 i direktivet. Direktivet kommer huvudsakligen att genomföras här i

landet genom att Luftfartsstyrelsen utfärdar erforderliga myndighetsföreskrifter. Vissa överväganden i anledning av flygledardirektivet redovisas i avsnitt 9.6 och 11.5.

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet (EUT L 204, 26.7.2006, s. 1, Celex 32006R1107)**

I förordningen fastställs regler för skydd och assistans åt personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet i samband med flygresor, både för att skydda dem mot diskriminering och se till att de får assistans. (artikel 1.1).

Bestämmelserna i förordningen är tillämpliga på personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet som utnyttjar eller avser att utnyttja kommersiella luftfartstjänster för passagerare i samband med avfärd från, transitering genom eller ankomst till en flygplats, när flygplatsen är belägen inom en medlemsstats territorium där fördraget är tillämpligt (artikel 1.2). Artiklarna 3, 4 och 10 ska dessutom vara tillämpliga på resenärer som avreser från en flygplats belägen i ett tredjeland till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördraget är tillämpligt, om det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag (artikel 1.3).

Artikel 2 upptar vissa definitioner. Bl.a. framgår att med person med funktionshinder eller person med nedsatt rörlighet avses en person vars rörlighet är nedsatt vid användning av transporter på grund av någon form av fysiskt funktionshinder (sensoriskt eller motoriskt, bestående eller tillfälligt), psykiskt funktionshinder eller psykisk funktionsnedsättning eller på grund av annat funktionshinder eller ålder och vars situation kräver lämplig uppmärksamhet och anpassning till hans eller hennes särskilda behov av de tjänster som är tillgängliga för alla passagerare.



Artikel 3 innehåller bestämmelser om förbud mot att vägra transport med hänvisning till funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Förbudet har vissa undantag, som framgår av artikel 4. Den artikeln innehåller vidare bestämmelser om skyldighet att lämna viss information till berörda flygpassagerare. Överväganden och förslag i anledning av dessa bestämmelser redovisas i avsnitt 13.4 i detta supplement.

Förordningen innehåller vidare bestämmelser om skyldighet för flygplatsens ledningsenhet att ange ankomst- och avresepunkter för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet (artikel 5), vidarebefordran av information (artikel 6), assistans på flygplatser (artikel 7–9), lufttrafikföretagens assistans (artikel 10), utbildning av personal (artikel 11), och ersättning för förlorade hjälpmedel (artikel 12). Överväganden och förslag i anledning av dessa bestämmelser redovisas i avsnitt 17.3.

Av artikel 13 framgår att förpliktelserna gentemot personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet enligt förordningen inte får begränsas eller åsidosättas.

Förordningen ska tillämpas med verkan från och med den 26 juli 2008, med undantag för artiklarna 3 och 4, som tillämpas med verkan från och med den 26 juli 2007 (artikel 18).

**Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG av den 12 december 2006 om av den 12 december 2006 om reglering av utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988) (EUT L 374, 27.12.2006, s. 1, Celex 32006L0093)**

Genom detta direktiv kodifierades rådets direktiv 92/14/EEG av den 2 mars 1992 om begränsningar i utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988) (EGT L 76, 23.3.1992, s. 21, Celex 31992L0014). Det direktivet hade flera gånger ändrats på väsentliga punkter. En

kodifiering ansågs därför påkallad för att skapa klarhet och överskådlighet. De materiella bestämmelserna har redan tidigare genomförts i Sverige, varför just detta direktiv inte har föranlett någon specifik lagstiftningsåtgärd.

## **2.4 Internationella organisationer**

Genom inrättandet av EASA har förutsättningarna för JAA:s arbete ändrats. Som en konsekvens av att EASA:s verksamheter ökat i omfattning har samarbetet mellan de europeiska flygsäkerhetsmyndigheterna, JAA (Joint Aviation Authorities), efter hand avtagit.

På skandinavisk nivå har förändringarna betydelse för formen och innehållet i samarbetet mellan de skandinaviska luftfartsmyndigheterna vid tillsyn över verksamheter med gemensamt tillstånd som bedrivs i SAS-koncernen.

## **2.5 Svenska bestämmelser inom området civil luftfart**

I detta avsnitt redogörs för viktigare författningsändringar m.m. inom området civil luftfart under tiden efter det att Lufträttsutredningen avgett sitt slutbetänkande.

### **2.5.1 Ändringar i luftfartslagen**

*Ersättning vid flygolyckor m.m.*

Sverige har anslutit sig till Montrealkonventionen. Konventionen innehåller huvudsakligen regler om parternas rättigheter och skyldigheter vid lufttransport av passagerare, bagage och gods (se avsnitt 2.2.2). Det gäller bland annat transportörers skadeståndsansvar för personskada eller försening som drabbar

passagerare samt för skador på eller förseningar av bagage och gods. Konventionen har införlivats med svensk rätt genom ändringar i 9 kap. luftfartslagen. Till skillnad från konventionen gäller de nya reglerna gällande även vid inrikes flygningar. Montrealkonventionen har delvis införts i gemenskapsrätten genom ändringar i rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage. Även den förordningen har föranlett vissa ändringar i 9 kap. luftfartslagen. Ändringarna innebär bl.a. att det ersättningsrättsliga skyddet för passagerare förbättras. Förbättringarna består bland annat i att den beloppsbegränsning som gäller för transportörens ansvar för dödsfall eller skada som drabbar passagerare försvunnit. Transportörens ansvar ska dessutom alltid vara täckt av en ansvarsförsäkring. Vidare har de skadelidande fått rätt till förskott på ersättningen för sina omedelbara ekonomiska behov.

Ändringarna har medfört ett nära nog helt nytt 9 kap. jämfört med det som gällde vid tiden för slutbetänkandets avlämnande. Kapitlet har blivit mycket kortare men hänvisar till Montrealkonventionen samt till rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (EGT L 240, 24.8.1992, s. 1, Celex 31992R2407) och rådets förordning (EG) nr 2027/97. Montrealkonventionen återfinns som en bilaga till luftfartslagen i tre spalter på de svenska, engelska och franska språken.

#### *Nekad ombordstigning m.m.*

Kompletterande bestämmelser till förordningen om nekad ombordstigning och försäkringsförordningen (se avsnitt 2.3.5.) har införts i svensk rätt bl.a. genom ändringar i 9 och 10 kap. luftfartslagen. De nya bestämmelserna innebär bl.a. att Konsumentverket har tillsyn över efterlevnaden av reglerna i förordningen om nekad ombordstigning, medan Luftfarts-

styrelsen har motsvarande uppgift när det gäller försäkringsförordningen.

### 2.5.2 En ny luftfartsmyndighet

Vid tiden för slutbetänkandets avlämnande bedrev Luftfartsverket både myndighets- och produktionsverksamhet. Verket var som tjänsteproducent part på en marknad med andra aktörer, t.ex. flygbolag, kommunala och privata flygplatser, samtidigt som man som myndighet ställde krav på aktörerna och kontrollerade dessa. Verkets sammanhållna organisationsstruktur uppfattades som olämplig, eftersom Luftfartsverket i sin roll som myndighet inte var fristående till sin egen roll som marknadsaktör. Myndighetsverksamheterna har därför brutits ut i en separat luftfartsmyndighet. Den 1 januari 2005 delades Luftfartsverket upp i två myndigheter, Luftfartsverket och Luftfartsstyrelsen. Luftfartsstyrelsen tar hand om de myndighetsuppgifter som tidigare legat på Luftfartsverket.

Huvuduppgifterna för Luftfartsstyrelsen anges i förordningen (2007:959) med instruktion för Luftfartsstyrelsen. Av 1 § framgår att Luftfartsstyrelsen har ett samlat ansvar, sektorsansvar, för den civila luftfarten och att Luftfartsstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Enligt 1 § förordningen (2007:1156) med instruktion för Luftfartsverket ska verket på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Av 2 § 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 har, med något undantag, motsvarande bemyndiganden enligt luftfartsförordningen som Luftfartsverket tidigare haft. I samband med bildandet av Luftfartsstyrelsen inrättades Luftfartsstyrelsens författningssamling (LFS), som från och med den 1 januari 2005 har ersatt Luftfartsverkets för-

fattningssamling. Även de föreskrifter som Luftfartsverket och Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) meddelar publiceras i LFS.

Regeringen har förklarat att den har för avsikt att ta ett samlat grepp över myndigheterna på transportområdet och tillskapa en ny myndighet, Transportstyrelsen, och avveckla Luftfartsstyrelsen och Järnvägsstyrelsen. Utgångspunkten är att den nya myndighetens verksamhet ska omfatta all norm- och tillståndsgivning samt tillsynsregler avseende de fyra transportslagen med beaktande av deras skilda förutsättningar. Regeringen har den 19 juli 2007 beslutat att en särskild utredare ska förbereda och genomföra bildandet av Transportstyrelsen (dir. 2007:105). Avsikten är att den nya myndigheten ska kunna inleda sin verksamhet den 1 januari 2009.

### 2.5.3 Lagen (2004:1100) om luftfartsskydd

Efter terroristhandlingarna i USA den 11 september 2001 har man inom EU tagit fram gemensamma EG-regler om luftfartsskydd. Framför allt ska här nämnas Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten (se avsnitt 2.3.3). Den EG-regleringen kompletteras här i landet av lagen (2004:1100) 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. Den som driver en flygplats ska se till att flygplatsen är inrättad och utrustad enligt EG-förordningens regler och svenska nationella tillämpningsbestämmelser. Säkerhetskontrollerna sker alltså under polismans ledning, och polisen har det yttersta ansvaret för denna kontroll. Lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats har upphört att gälla.

#### **2.5.4 Förordningen (2005:801) om restriktioner för luftfart inom vissa områden**

Denna förordning har från och med den 19 januari 2006 ersatt förordningen (1979:969) om restriktioner för luftfart inom vissa områden.

#### **2.5.5 Vissa upphävda författningar**

Lagen (1984:283) med vissa bestämmelser för Scandinavian Airlines Systems flygpassagerarterminal i Malmö och förordningen (1984:308) om ersättning för tull- och passkontroll m.m. vid Scandinavian Airlines Systems flygpassagerarterminal i Malmö upphörde att gälla vid utgången av 2004.

### 3 Allmänna utgångspunkter

De allmänna utgångspunkterna för denna promemoria är i huvudsak desamma som Lufträttsutredningen har redovisat i kapitel 3 i betänkandet. Därutöver kan följande anmärkningar göras.

Utredningen har så långt möjligt försökt behålla den nuvarande kapitelindelningen i luftfartslagen och den inbördes ordningen mellan de olika kapitlen. Av skäl som närmare utvecklas i kapitel 13 i detta supplement har denna ordning frångåtts såtillvida att nuvarande 9 kap. luftfartslagen saknar motsvarighet i supplementets förslag till luftfartslag. 9–13 kap. i förslaget motsvarar därför 10–14 kap. i utredningens lagförslag. Bestämmelserna i nuvarande 9 kap. luftfartslagen återfinns i ett förslag till en ny lag om luftransporter.

Luftfartsstyrelsen har tagit hand om de myndighetsuppgifter som tidigare legat på Luftfartsverket (se avsnitt 2.5.2). I luftfartslagen och luftfartsförordningen har ”Luftfartsverket”, med några undantag, ersatts med ”Luftfartsstyrelsen”. Motsvarande justeringar har i supplementet gjorts i förhållande till betänkandets författningsförslag. I förslaget till luftfartslag finns t.ex. Luftfartsverket omnämnt endast i 12 kap. 4 §.

De författningskommentarer som finns i detta supplement är kortfattade. Endast i de fall där supplementets förslag avviker från utredningens har det ansetts nödvändigt med mer utförliga kommentarer.





## 4 Luftfartslagens allmänna bestämmelser

### 4.1 Inledning

I fråga om 1 kap. luftfartslagen överensstämmer lagförslaget i detta supplement i huvudsak med betänkandet. I det följande redovisas överväganden och förslag dels rörande luftfartslagens tillämpning på andra stater, dels rörande möjligheten att i annan form än lag meddela föreskrifter om tekniska standarder av betydelse för flygsäkerheten.

I övrigt föreslås justeringar i 1 kap. med anledning av att nuvarande 9 kap. föreslås brytas ut och bilda en egen lag om lufttransporter. En redogörelse för de ändringarna lämnas i författningskommentaren.

### 4.2 Lagens tillämplighet på andra EU-stater samt andra stater

**Supplementets förslag:** En ny bestämmelse införs i 1 kap. som täcker EG-bestämmelsernas tillämplighet i förhållande till andra stater på grund av olika EG-avtal med dessa.

Betänkandets lagförslag justeras så att hänvisningar till EES-stater tas bort och att det i stället hänvisas till EU-stater.

På grund av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen får Sverige inte göra förbehåll som grundar sig på medborgarskap för ägande av svenska lufttrafikföretag eller för att utföra lufttrafik här i landet.

Genom avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-avtalet) ska Island, Liechtenstein och Norge jämställas med EU-stater på en mängd områden, bl.a. den civila luftfartens område. EES-avtalet är ett dynamiskt avtal som fortlöpande uppdateras och nya rättsakter som antagits inom EU görs tillämpliga på Island, Liechtenstein och Norge. För just Liechtensteins del brukar ofta begränsningar göras för rättsakternas tillämplighet då den staten saknar traditionella flygplatser.

Utöver EES-avtalet finns ett speciellt avtal med Schweiziska edsförbundet som omfattar bl.a. den civila luftfarten.

Den 16 oktober 2006 ingick EG ett avtal med dess medlemsstater samt Albanien, Bosnien och Hercegovina, Bulgarien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Island, Kroatien, Montenegro, Norge, Rumänien, Serbien och FN:s övergångsmyndighet i Kosovo om ett gemensamt europeiskt luftrum (European Common Aviation Area, ECAA). Avtalet har publicerats i EUT (EUT L 285, 16.10.2006, s. 1). Avtalet träder i kraft när samtliga har ratificerat det, men får tillämpas provisoriskt dessförinnan under vissa villkor. I avtalet ingår bl.a. EASA-förordningen. Enligt uppgift kan antalet länder som omfattas av detta avtal komma att utökas.

Med Marocko har ett snarlikt avtal skrivits under den 12 december 2006 (EUT L 386, 29.12.2006, s. 18).

Samtliga nu omnämnda avtal är av dynamisk typ som på ett förhållandevis enkelt sätt kan utökas till att omfatta annan gemenskapslagstiftning. Det kan antas att ytterligare dynamiska avtal kan komma att ingås i framtiden.

Dessa dynamiska avtal medför bl.a. att medborgare i avtalslutande länder vid olika tidpunkter ska kunna bli ägare av svenska lufttrafikföretag och att rätten att bedriva luftfart mellan Sverige och avtalsländerna ska bli mer eller mindre obegränsad,

liksom rätten att bedriva luftfart inom Sverige eller mellan Sverige och andra länder än avtalslandet. Detta kräver en flexibel bestämmelse som täcker alla dessa olika situationer som kan komma att gälla vid olika tidpunkter. Ett förslag till sådan flexibel bestämmelse finns i 1 kap. 3 § nya luftfartslagen. Detta förslag är helt nytt i förhållande till betänkandet. Nackdelen med en sådan portalbestämmelse är att det inte av lagen direkt framgår vilka bestämmelser som gäller i förhållande till vissa andra länder. Fördelen är dock att man slipper separata lagstiftningsärenden varje gång kommissionen konstaterar att nu kan rättsakten A träda i kraft i förhållande till landet B.

Genomförs en sådan portalbestämmelse bör bestämmelserna i betänkandets förslag till 2 kap. och 7 kap. justeras och hänvisa till Europeiska unionen i stället för Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

### 4.3 Standarder

**Supplementets förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få föreskriva att utrustning som används i eller för luftfart ska följa vissa standarder när utrustningen har betydelse för flygsäkerheten.

Förslaget saknar motsvarighet i betänkandet.

Det förekommer att EG genom direktiv gör vissa tekniska standarder obligatoriska. På luftfartsområdet kan som exempel nämnas rådets direktiv 93/65/EEG av den 19 juli 1993 om definition och användning av kompatibla tekniska specifikationer vid upphandling av utrustning och system för ledning av lufttrafiken och kommissionens direktiv 97/15/EG av den 25 mars 1997 om antagande av Eurocontrol-standarder och om ändring av rådets direktiv 93/65/EEG om definition och användning av kompatibla tekniska specifikationer vid upphandling av utrustning och system för ledning av lufttrafiken,

som båda upphävts genom förordning (EG) nr 552/2004. Sådana direktiv kräver för sitt genomförande nationella föreskrifter som gör aktuella standarder rättsligt bindande.

I svensk lagstiftningstradition meddelas detaljerade tekniska föreskrifter som regel efter delegation av den myndighet som regeringen bestämmer. En sådan ordning är ändamålsenlig av flera skäl. Hos förvaltningsmyndigheterna finns normalt den särskilda tekniska kompetens som krävs för att utforma sådana föreskrifter. Det är vidare önskvärt att välja en lagstiftnings-teknik där nyheter i fråga om erkända standarder inte behöver föranleda återkommande lagändringar.

EG-rättens bestämmelser om det gemensamma luftrummet, liksom tankar om att öppna upp delar av flygtrafikstjänsten för andra operatörer än Luftfartsverket, bör medföra en ny bestämmelse om rätt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva skyldighet för aktörer inom luftfarten att följa vissa gemensamma standarder om det har betydelse för flygsäkerheten.

De föreskrifter som meddelas med stöd av ett sådant bemyndigande avser skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa. Ett bemyndigande kan därför grundas på 8 kap. 7 § första stycket 1 regeringsformen.

## 5 Luftvärdighet och miljövärdighet

### 5.1 Inledning

Utredningen har föreslagit att bestämmelserna om luftfartygs luftvärdighet och miljövärdighet ändras i huvudsak endast redaktionellt. 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 (*EASA-förordningen*) och tillämpningsföreskrifter till denna förordning har emellertid bestämmelserna i 3 kap. luftfartslagen kommit att bli subsidiära till en EG-rättslig regleringen på området luftvärdighet och miljövärdighet.

I detta kapitel görs en redovisning av EG-bestämmelser som tangerar den nationella svenska regleringen och överväganden föranledda av det nya rättsläget.

## 5.2 EG-bestämmelser om luftvärdighet och miljövärdighet

### 5.2.1 EASA-förordningens tillämplighet m.m.

Av artikel 4.1 i EASA-förordningen framgår att luftfartyg ska överensstämma med förordningens krav, om de är

- a) konstruerade eller tillverkade av en organisation, för vars säkerhetstillsyn EASA eller någon medlemsstat ansvarar,
- b) registrerade i en medlemsstat, eller
- c) registrerade i tredje land och används av en operatör, vars verksamhet någon medlemsstat säkerställer tillsynen av.

Undantag görs för luftfartyg vars regelmässiga säkerhetstillsyn har anförtrotts tredje land och som inte används av en gemenskapsoperatör. Vidare undantas enligt artikel 4.2 vissa kategorier av luftfartyg, bl.a. vissa luftfartyg för forskningsändamål och amatörbyggda luftfartyg.

Luftfartsstyrelsens Bestämmelser för Civil Luftfart – Materielbestämmelser (BCL-M) tillämpas fortfarande i fråga om bl.a. sådan flygmateriel som är undtagen från EASA-förordningens krav. I BCL-M 6.1 finns vidare kompletterande bestämmelser till förordning (EG) nr 2042/2003 och i BCL-M 6.2 kompletterande bestämmelser till förordning (EG) nr 1702/2003. Arbete pågår inom Luftfartsstyrelsen med en omarbetning av BCL.

JAR-145 är inte längre gällande EG-rätt, eftersom bilaga 2 till rådets förordning (EEG) nr 3922/91 upphävts genom EASA-förordningen. Krav på flygverkstäder och godkännande av sådana finns i stället i artikel 5 i EASA-förordningen och i tillämpningsföreskrifterna.

### 5.2.2 Luftvärdighet

Av artikel 5.1 i EASA-förordningen framgår att luftfartyg, med vissa undantag, ska uppfylla de grundläggande krav på luft-

värdighet som fastställs i bilaga I till förordningen. Kommissionen har med stöd av artikel 5.4 utfärdat detaljerade föreskrifter för tillämpningen av artikel 5 genom förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer och förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter.

I Sverige är Luftfartsstyrelsen, såvitt är av intresse här, behörig myndighet när uppgifter ska fullgöras enligt någon av de tre ovan nämnda förordningarna (2 § förordningen 1994:1808 om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område).

Enligt artikel 5.2 a i EASA-förordningen ska luftfartyg m.m. ha typcertifikat. Av artikel 15.1 framgår att EASA i tillämpliga fall och på det sätt som anges i Chicagokonventionen eller dess bilagor, på medlemsstaternas vägnar fullgöra konstruktions-, tillverknings- eller registreringsstatens funktioner och uppgifter i samband med godkännande av typkonstruktion. Byrån ska bl.a. för varje produkt för vilken det har begärts ett typcertifikat fastställa och meddela typcertifieringsgrund. Det är vidare byrån som utfärdar lämpliga typcertifikat. Tillämpningsföreskrifter finns i en bilaga till förordning (EG) nr 1702/2003 med beteckningen Del 21.

Av artikel 5.2 c framgår att varje luftfartyg ska förses med ett individuellt luftvärdighetsbevis när det har visats att det överensstämmer med den typkonstruktion som godkänts i dess typcertifikat och relevant dokumentation, relevanta inspektioner och tester visar att luftfartyget är i ett tillstånd som medger säker drift. Detta luftvärdighetsbevis ska vara giltigt så länge det inte har indragits tillfälligt, återkallats eller löpt ut och luftfartyget underhålls i enlighet med vissa grundläggande krav i fråga om fortsatt luftvärdighet som fastställs bilaga I samt de tillämp-

ningsföreskrifter som kommissionen meddelar med stöd av artikel 5.4. Närmare bestämmelser om utfärdandet av luftvärdighetsbevis finns i Del 21.

I vissa fall kan enligt artikel 5.3 ett flygtillstånd eller ett begränsat luftvärdighetsbevis utföras, när förutsättningar saknas för att utfärda ett luftvärdighetsbevis.

Av artikel 5.3 i förordning (EG) nr 1702/2003 framgår att medlemsstaterna till den 28 september 2008 får utfärda luftvärdighetsbevis för en begränsad tid. Därefter ska ett luftvärdighetsbevis utfärdas för en obegränsad giltighetstid och förbli giltigt under vissa i Del 21 angivna förutsättningar. Bl.a. krävs att tillämpliga krav för fortsatt luftvärdighet uppfylls.

Ett luftvärdighetsbevis ska förbli giltigt under förutsättning att

- tillämpliga krav för typkonstruktion och fortsatt luftvärdighet uppfylls,
- luftfartyget står kvar i samma register, och
- det typcertifikat eller det begränsade typcertifikatet i enlighet med vilket det utfärdas inte tidigare har gjorts ogiltigt, och
- beviset inte har återlämnats eller återkallats av den behöriga myndigheten.

När det visats att något av de angivna villkoren inte uppfylls, ska den behöriga myndigheten upphäva eller återkalla luftvärdighetsbeviset.

Innehavaren av luftvärdighetsbeviset ska på begäran av den behöriga myndigheten ge tillträde till det luftfartyg för vilket detta luftvärdighetsbevis har utfärdats.

Bestämmelser om den fortsatta luftvärdigheten finns i förordning (EG) nr 2042/2003. I denna förordning avses med fortsatt luftvärdighet samtliga processer som ser till att luftfartyget vid alla tidpunkter under sin livstid uppfyller gällande luftvärdighetskrav och är i skick för säker flygning (artikel 2 d).

För att garantera den fortsatta luftvärdigheten ska en granskning av luftfartygets luftvärdighet och dokumentationen av denna genomföras med jämna mellanrum. Efter slutförande av en tillfredsställande granskning utfärdas ett granskningsbevis



avseende luftvärdighet ("airworthiness review certificate, ARC"), som gäller ett år. Närmare bestämmelser om bl.a. granskningsbevis finns i en bilaga till förordning (EG) nr 2042/2003 med beteckningen Del-M. Även ett granskningsbevis avseende luftvärdigheten kan i vissa fall bli ogiltigt.

Den behöriga myndigheten i registreringsstaten utfärdar luftvärdighetsbevis. Granskningsbevis kan i vissa fall utfärdas av en organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten och annars av den behöriga myndigheten.

I Del-M finns bestämmelser om vem som har att se till att luftfartyget är luftvärdigt. Ägaren har ansvar för ett luftfartygs fortsatta luftvärdighet och ska se till att ingen flygning äger rum, såvida inte luftfartyget har genomgått underhåll så att det är i luftvärdigt skick, all installerad drifts- och nödutrustning har installerats på rätt sätt och är driftsduglig eller tydligt har märkts som driftsoduglig, luftvärdighetsbeviset alljämt är giltigt och underhållet av luftfartyget har utförts i enlighet med ett godkänt underhållsprogram. Den som hyr in luftfartyget övertar i vissa fall ägarens ansvar. Vid kommersiella transporter är det operatören som har ansvaret. Vissa möjligheter finns för luftfartygets ägare, innehavare eller operatör att överföra uppgifter till en organisation som svarar för luftvärdighet.

I Del-M finns vidare ett förbud för ett luftfartyg att flyga om luftvärdighetsintyget är ogiltigt eller om

- den fortsatta luftvärdigheten hos luftfartyget eller hos eventuella komponenter monterade på luftfartyget inte uppfyller kraven i Del-M,

- luftfartyget inte fortsatt överensstämmer med den typkonstruktion som godkänts av EASA,

- luftfartyget har brukats utanför de gränser som anges i den godkända flyghandboken eller i luftvärdighetsbeviset, utan att en lämplig åtgärd vidtagits,

- luftfartyget har varit inblandat i ett haveri eller ett tillbud som påverkar luftfartygets luftvärdighet, utan påföljande lämpliga åtgärder för att återställa luftvärdigheten, eller

– en modifiering eller reparation inte har godkänts i överensstämmelse med Del 21.

### 5.2.3 Miljövärdighet

Av artikel 6.1 i EASA-förordningen framgår att produkter, delar och anordningar ska uppfylla miljöskyddskraven i ändring 8 i volym I och i ändring 5 i volym II i bilaga 16 till Chicagokonventionen i dess lydelse den 24 november 2005, med undantag för tilläggen till bilaga 16. Kommissionen utfärdar med stöd av artikel 6.3 nödvändiga föreskrifter för tillämpningen av artikel 6.1.

Chicagokonventionens bilaga 16 har två volymer. Den första behandlar flygplansbuller. Certifieringssystemet är i denna del uppbyggt på att tillverkaren ska visa att flygplanet inte överskrider vissa bullervärden. Normerna är tillämpliga på alla flygplan som används i internationell trafik. Den stat där flygplanet är registrerat ska meddela bevis om att flygplanet enligt tillgänglig och tillräcklig bevisning fyller krav som är åtminstone lika stränga som bilagans. En konventionsstat ska erkänna bevis som utfärdats i en annan konventionsstat under förutsättning att de krav som gäller vid utfärdandet av detta bevis varit åtminstone lika stränga som bilagans. En konventionsstat ska återkalla bevis om ett flygplan inte längre uppfyller bullerkraven. Ett nytt bevis ska inte utfärdas förrän planet vid förnyad bedömning befunnits överensstämma med dessa. I en underbilaga finns vägledning i fråga om hur beviset ska utformas. Titeln på dokumentet kan på engelska vara t.ex. "noise certificate".

Den andra volymen av bilaga 16 behandlar utsläpp från motorer på flygplan som används i internationell trafik. Till att börja med finns bestämmelser som syftar till att förhindra avsiktliga utsläpp av bränsleångor från luftfartyg med turbinmotorer. Den behöriga myndigheten ska meddela bevis om att antingen luftfartyget eller motorerna uppfyller bilagans krav. Beviset kan vara en särskild handling ("a separate fuel

venting certificate”) men kan också vara en del av en annan handling.

Volym II innehåller vidare bestämmelser om utsläppscertifiering av luftfartygsmotorer. Ett bevis kan utfärdas om att motorn uppfyller bilagans krav antingen i form av en särskild handling (”a separate emissions certificate”) eller som en del av en annan handling.

Av artikel 15.1 i EASA-förordningen framgår att EASA för varje produkt för vilken det krävs miljöcertifiering i enlighet med artikel 6 ska fastställa och meddela de tillämpliga miljökraven (punkten d) och utfärda lämpliga miljöcertifikat (punkten h).

Del 21 innehåller bestämmelser om ”miljövärdighetsbevis (buller)”. Det kan anmärkas att denna benämning inte helt liknar de termer som används i förordningstexten på exempelvis engelska (”noise certificate”), franska (”certificat acoustique”) eller tyska (”Lärmschutzzeugnis”). Den behöriga myndigheten ska utfärda ett miljövärdighetsbevis (buller) mot uppvisande av vissa närmare angivna dokument. Dessa handlingar kan, när det gäller ett nytt luftfartyg, vara t.ex. en i viss ordning utfärdad försäkran om överensstämmelse (”statement of conformity”) och den bullerinformation som är fastställd i överensstämmelse med tillämpliga bullerkrav.

Den behöriga myndigheten har motsvarande rätt till tillträde till luftfartyget som vid utfärdande av luftvärdighetsbevis.

Ett miljövärdighetsbevis (buller) ska utfärdas för en obegränsad giltighetstid. Det ska förbli giltigt under förutsättning bl.a. att de tillämpliga kraven på typkonstruktion, miljöskydd och fortsatt luftvärdighet uppfylls. Om föreskrivna villkor inte uppfylls, ska den behöriga myndigheten upphäva eller återkalla miljövärdighetsbeviset.

Något särskilt miljövärdighetsbevis utfärdas inte i fråga om de tillämpliga utsläppskraven. Luftvärdighetsbeviset utfärdas emellertid på grundval bl.a. av att det enskilda luftfartyget är byggt i enlighet med ett typcertifikat. Att miljökraven är uppfyllda är en förutsättning för att typcertifikat ska utfärdas.

#### 5.2.4 Tillverkning och underhåll av luftfartyg

Enligt artikel 5.2 d i EASA-förordningen ska organisationer som har ansvaret för konstruktion, tillverkning och underhåll av produkter, delar och anordningar visa att de har förmåga och möjligheter att uppfylla de förpliktelser som sammanhänger med deras rättigheter. Om inte denna förmåga och dessa möjligheter godtas på annat sätt ska de erkännas genom att ett organisationsgodkännande utfärdas. De rättigheter som tilldelas den godkända organisationen och godkännandets räckvidd ska anges i villkoren för godkännande.

Av artikel 15.2 b framgår att EASA ska utfärda och förnya certifikat för

- konstruktionsorganisationer ("design organisations"),
- tillverkningsorganisationer ("production organisations")

som är belägna inom medlemsstaternas territorium, om den berörda medlemsstaten begär detta, och

- tillverknings- och underhållsorganisationer ("production and maintenance organisations") som är belägna utanför medlemsstaternas territorium.

Byrån får vidare ändra, tillfälligt dra in eller återkalla ett organisationscertifikat när de villkor enligt vilka det utfärdades inte längre är uppfyllda eller om den berörda organisationen inte fullgör sina skyldigheter enligt EASA-förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter.

Sverige har inte begärt att EASA ska utfärda certifikat för tillverkningsorganisationer. Sådana tillstånd utfärdas i stället av Luftfartsstyrelsen. I BCL-M 6.2 finns vissa föreskrifter om förfarandet.

#### 5.2.5 Erkännande av certifikat

Av artikel 8 i EASA-förordningen framgår att medlemsstaterna, utan ytterligare tekniska krav eller bedömning, ska erkänna certifikat som har utfärdats i enlighet med förordningen. Till

certifikat i förordningens mening hör bl.a. typcertifikat, luftvärdighetsbevis, miljövärdighetsbevis (buller), granskningsbevis och organisationscertifikat.

### 5.3 Överväganden

**Supplementets bedömning:** Det är inte nödvändigt att i sak göra ändringar i betänkandets lagförslag för att anpassa bestämmelserna om luftvärdighet och miljövärdighet till EG-förordningarna.

Bestämmelsen med krav på luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis vid luftfart bör justeras så att det tydligt framgår att ett bevis som har utfärdats med stöd av EASA-förordningen ska jämföras med ett svenskt bevis.

Den reglering som införts genom EASA-förordningen med tillämpningsföreskrifter liknar i stora drag den som finns i de nationella svenska bestämmelserna. Det finns emellertid skillnader. Enligt de svenska reglerna kan exempelvis luftvärdighetsbevis utfärdas för en begränsad tid, medan det inte utfärdas granskningsbevis avseende fortsatt luftvärdighet.

Formellt finns emellertid inget hinder för att i sak behålla de svenska reglerna, i enlighet med betänkandets förslag, eftersom dessa ska tillämpas endast i fall som inte omfattas av EASA-regleringen. Vad som kunde tala för att anpassa de svenska bestämmelserna till EG-förordningarna är att en mer enhetlig reglering kan tänkas underlätta för myndigheter och enskilda. Något uttalat behov av en sådan anpassning har emellertid inte framkommit under den tid då bestämmelserna i nuvarande 3 kap. luftfartslagen tillämpats subsidiärt till EG-rätten.

Att göra ändringar i de nationella reglerna kräver noggranna överväganden. Med hänsyn till detta och att det är osäkert i vilken utsträckning en tillnärmning till EG-förordningarna fyller

något praktiskt behov förslås i detta supplement inga ändringar i huvudsak i betänkandets förslag.

I utredningens förslag finns en bestämmelse som motsvarar nuvarande 3 kap. 4 § luftfartslagen. Enligt förslaget ska ett luftfartyg ha luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis när det används vid luftfart. Som framgått ovan följer redan av artikel 8 i EASA-förordningen att Sverige ska erkänna bevis som har utfärdats i enlighet med förordningen. Någon exakt motsvarighet till 3 kap. 4 § luftfartslagen finns emellertid inte i EASA-förordningen. Det framgår inte heller av den svenska bestämmelsens ordalydelse att ett sådant EASA-bevis godtas vid luftfart. För tydlighetens skull bör därför uttryckligen anges att ett bevis som har utfärdats med stöd av EASA-förordningen ska jämföras med ett svenskt bevis enligt den aktuella paragrafen.

## 6 Luftfartscertifikat

### 6.1 Inledning

Lagförslaget i detta supplement överensstämmer i fråga om luftfartscertifikat i huvudsak med utredningens. Vissa ändringar har emellertid gjorts. En möjlighet att begränsa ett flygcertifikat eller elevtillstånd tills vidare införs (se avsnitt 6.2). Vidare har en justering gjorts i fråga om behörigheten att utfärda föreskrifter om flygdagbok (se avsnitt 6.3). Följande anmärkningar kan därutöver göras till vad utredningen har anfört i kapitel 6 i betänkandet.

När utredningen överlämnade betänkandet hade arbetet med den fjärde delen av Joint Aviation Requirements for Flight Crew Licensing (JAR-FCL) ännu inte slutförts. JAR-FCL 4, som omfattar flygmaskinister, har därefter blivit klar och, liksom de övriga tre delarna, börjat tillämpas.

Lufträttsutredningen bedömde att det kunde bli aktuellt med en översyn av förfarandet vid certifikatingripanden när Utredningen om körkortsingripanden hade redovisat sitt arbete. En sådan redovisning gjordes i betänkandet *Körkortsingripanden* (SOU 2000:26) i april 2000. Förslagen i betänkandet har dock inte omsatts i lagstiftning. Det har inte heller annars gjorts ändringar i bestämmelserna om körkortsingripande som motiverar justeringar i förslaget till luftfartslag.

Lufträttsutredningen har i sitt förslag till luftfartsförordning inte tagit upp någon motsvarighet till de nuvarande reglerna i 31,

139 och 140 §§ luftfartsförordningen. Skälet är att utredningen beaktade Trafikregisterutredningens betänkande *Vägtrafikregistrering* (SOU 1998:162). Trafikregisterutredningen hade föreslagit att det skulle tillskapas ett renodlat register för vägtrafikområdet, där registrering av bl.a. luftfarts-certifikat och elevtillstånd enligt luftfartslagen skulle utmönstras. (Se betänkandet s. 191 f.)

Trafikregisterutredningens förslag att renodla vägtrafikregistret har inte genomförts. Uppgifter om innehav av luftfarts-certifikat, elevtillstånd m.m. införs fortfarande i registret. I det förslag till luftfartsförordning som finns i detta supplement finns därför motsvarigheter till de nämnda paragraferna i den nuvarande luftfartsförordningen.

## 6.2 Interimistiska åtgärder

**Supplementets förslag:** Ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska kunna begränsas tills vidare, om det på sannolika skäl kan antas att det kommer att begränsas genom ett slutligt avgörande.

Enligt nuvarande 4 kap. 16 § luftfartslagen ska ett luftfarts-certifikat försättas ur kraft i avvaktan på slutligt avgörande om det förekommer sannolika skäl att det kommer att återkallas eller begränsas. Utredningen har föreslagit att begreppet försätta ur kraft ska ersättas med återkallelse till vidare men har inte föreslagit någon ändring i sak.

Att tills vidare återkalla ett certifikat kan framstå som en väl ingripande åtgärd, om det inte finns sannolika skäl att anta att det kommer att återkallas slutligt. Det finns således anledning att nyansera möjligheterna att ingripa mot en certifikatinnehavare i avvaktan på ett slutligt avgörande. Det bör därför finnas en möjlighet att begränsa ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat, när



det på sannolika skäl kan antas att det kommer att begränsas slutligt.

### 6.3 Flygdagbok

**Supplementets förslag:** Utredningens förslag till bestämmelse om flygdagbok justeras. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få föreskriva att en förare av ett luftfartyg och annan ska föra flygdagbok och hur detta ska ske.

Utredningen har föreslagit att det införs uttryckliga bestämmelser i luftfartslagen och luftfartsförordningen angående behörigheten att utfärda föreskrifter om flygdagbok. I detta supplement har ingen annan bedömning gjorts i fråga om behovet av sådana bestämmelser.

Det föreskrifter som kan meddelas i fråga om flygdagbok kan vara betungande för den enskilde. Det finns därför skäl att i luftfartslagen närmare precisera omfattningen av normgivningsbemyndigandet. Utredningens förslag har därför justerats något. Av 6 kap. 32 § i supplementets förslag till luftfartslag framgår att regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, annan myndighet får föreskriva att en förare av ett luftfartyg och annan ska föra flygdagbok och hur detta ska ske.

### 6.4 Certifikat enligt EG-bestämmelser

Det finns i en rad EG-rättsakter bestämmelser om olika sorters handlingar som benämns certifikat. Ett exempel är certifikat för luftfartygsunderhåll, som till större delen har ersatt certifikat för flygtekniker enligt svenska nationella bestämmelser.

Av artikel 5.2 e i EASA-förordningen framgår att personal som är ansvarig för godkännandeförklaring för en produkt, del

eller anordning efter underhåll kan åläggas att inneha lämpligt certifikat ("personcertifikat"). Tillämpningsföreskrifter finns i kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter. Artikel 5 i den förordningen innehåller bestämmelser om certifierande personal, dvs. personal med ansvar för utfärdande av underhållsintyg efter underhåll av ett luftfartyg eller en komponent. Enligt artikel 5.1 ska certifierande personal bl.a. vara kvalificerad i enlighet med bestämmelserna i förordningens bilaga III, som har benämningen Del-66 och i huvudsak motsvarar JAR-66.

Av 2 § förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område framgår att Luftfartsstyrelsen är behörig myndighet när uppgifter ska fullgöras enligt förordning (EG) nr 2042/2003. Luftfartsstyrelsen utfärdar därför i enlighet med Del-66 certifikat för luftfartygsunderhåll, som ger innehavaren rätt att utfärda underhållsintyg. Av Del-66 framgår att den behöriga myndigheten ansvarar för att utfärda, förlänga, ändra upphäva eller återkalla certifikat.

Kapitel B i Del-66 innehåller föreskrifter om de förfaranden som ska följas av den behöriga myndigheten för att utfärda eller ändra eller för att medge fortsatt giltighet för certifikatet för luftfartygsunderhåll. Luftfartsstyrelsens Bestämmelser för Civil Luftfart – Certifikatbestämmelser innehåller kompletterande föreskrifter som ska tillämpas vid utfärdande av sådana certifikat (se BCL-C 10.1).

Bestämmelser om återkallelse m.m. finns i kapitel F i Del-66. Den behöriga myndigheten ska upphäva, begränsa eller återkalla certifikatet för luftfartygsunderhåll då den har konstaterat att säkerheten kan ifrågasättas eller har tydliga bevis på att personen har utfört eller varit inblandad i en eller flera av vissa angivna handlingar, t.ex. har erhållit certifikatet för luftfartygsunderhåll genom förfalskning av inlämnade handlingar.

Luftfartslagen innehåller bestämmelser om bl.a. utfärdande och återkallelse av olika sorters certifikat, såsom flygcertifikat och certifikat för flygledare eller flygtekniker. Det bör därför framhållas att lagens bestämmelser är tillämpliga endast i fråga om certifikat som utfärdas enligt bestämmelser i lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Certifikat som utfärdas med stöd av EG-rättsakter hör inte utan vidare till den gruppen. Bestämmelserna om certifikat i 4 kap. luftfartslagen är således inte tillämpliga när det gäller exempelvis certifikat för luftfartygsunderhåll.



## 7 Onykterhet vid luftfart

### 7.1 Flygfylleri

Lufträttsutredningen föreslog att onykterhetsbrottet vid luftfart skulle delas in i två grader; en normalgrad av brottet (*flygfylleri*), med ett gränsvärde om 0,2 promille alkohol i blodet, och en grövre grad (*grovt flygfylleri*), med sikte bl.a. på fall då alkoholkoncentrationen i blodet översteg 1,0 promille. Reglerna skulle gälla inte bara för piloter utan även för kabinpersonal, flygledare och flygtekniker. Utredningen ansåg vidare att luftfartslagsstiftningen borde reformeras i enlighet med det förslag om bestämmelser om drograttfylleri som lagts fram i prop. 1998/99:43, dvs. genom införande av en nollgräns för narkotika i lufttrafiken. Riksdagen har därefter beslutat om ändringar i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (*trafikbrottslagen*) i enlighet med propositionen (bet. 1998/99:JuU15, rskr. 1998/99:166, SFS 1999:217). I samma lagstiftningsärende tillkom även lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken.

Riksåklagaren (RÅ) ställde sig under remissrundan av Luftrettsutredningens förslag tveksam till sista meningen i 14 kap. 2 § första stycket i förslaget: "Villfarelse angående alkoholkoncentrationen fritar inte från ansvar." RÅ anförde att den misstänktes egen uppfattning om sin alkoholpåverkan saknade betydelse för uppsåtsfrågan och att den föreslagna texten inte

korresponderade med reglerna på väg- och sjötrafikområdena och därför var ägnad att skapa oklarhet om rättsläget.

Med undantag för den av RÅ kritiserade meningen har utredningens förslag till straffbestämmelser om flygfylleri väsentligen samma uppbyggnad som 4 och 4 a §§ trafikbrottslagen och 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519). Det finns, som Lufträttsutredningen påpekat, skäl att välja en likartad lagteknisk uppbyggnad av straffbestämmelserna för flygfylleri och rattfylleri. Mot denna bakgrund har lagförslaget i supplementet justerats på så sätt att meningen om villfarelse angående alkoholkoncentrationen har tagits bort.

I övrigt är supplementets lagförslag i fråga om flygfylleri i saksamma som utredningens.

## **7.2 Polisens kontrollmöjligheter**

### **7.2.1 Alkoholutandningsprov**

Av 1 § första stycket lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov framgår att ett alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller annat brott på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredningen om brottet. Av andra stycket framgår att alkoholutandningsprovet tas av polisman och att provtagningen ska ske på ett sätt som inte utsätter den på vilken provet tas för allmän uppmärksamhet samt att om inte särskilda skäl föranleder annat ska provet tas i täckt fordon eller inomhus i avskilt rum. Det prov som tas med stöd av 1 § kallas bevisprov, eftersom det kan användas som bevis för alkoholkoncentrationen i utandningsluften hos förare i ett brottmål.

Av 2 § första stycket samma lag framgår att ett alkoholutandningsprov även får tas i andra fall än de som avses i 1 § första stycket, dvs. utan att någon brottsmisstanke föreligger.

Ett sådant prov kallas för sållningsprov och får tas på förare av motordrivet fordon samt på förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. Av 2 § andra stycket framgår att bestämmelserna i 1 § andra stycket även ska tillämpas vid sållningsprov, vilket bl.a. innebär att det är en polisman som får ta provet. Dessutom anges i andra stycket att sållningsprov endast får tas på eller i nära anslutning till den plats där föraren kontrolleras eller ett polisingripande mot föraren sker och att det för proven endast får användas instrument som kan brukas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger ett visst gränsvärde. Bestämmelserna är utformade så att den som utsätts för ett sållningsprov inte ska behöva vidkännas en större integritetskränkning än vad som krävs för att tillgodose syftet med provet. Om ett sållningsprov indikerar att alkoholkoncentrationen överstiger gränsvärdet torde i regel skälig misstanke om trafiknykterhetsbrott föreligga och då kan ett bevisprov tas med stöd av 1 §.

Slutligen anges i 3 § att om den som ska lämna alkoholutandningsprov vägrar att medverka får blodprov tas trots att förutsättningar enligt reglerna i 28 kap. 12 § rättegångsbalken inte föreligger, dvs. utan att det föreligger skälig misstanke.

### 7.2.2 Blodprovstagning

Blodprovstagning med anledning av misstanke om brott är en form av kroppsbesiktning. Bestämmelser om kroppsbesiktning finns i bl.a. 28 kap. 4, 12 och 13 §§ rättegångsbalken. Blodprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för ett brott på vilket fängelse kan följa för att utröna omständigheter som kan vara av betydelse för utredning om brottet. Huvudregeln är att ett beslut om blodprovstagning ska tas av undersökningsledaren, åklagare eller rätten. En polisman får besluta om blodprov endast om det är fara i dröjsmål. Blodprov får inte tas av någon annan än en läkare eller en legitimerad sjuksköterska.

### 7.2.3 Ögonundersökning

I samband med att de nya reglerna om drograttfylleri trädde i kraft den 1 juli 1999 infördes också en ny lag (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken. Lagen ger en polisman rätt att ögonundersöka förare av ett motordrivet fordon samt förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som har begåtts i samband med framförandet av fordonet och på vilket fängelse kan följa. Ögonundersökningen får endast omfatta yttre iakttagelser av ögonens utseende och funktion och används enbart för att fastställa om skäligen misstanke om drogpåverkan föreligger. Som hjälpmedel får en pupillometer, penna eller annat liknande föremål samt en mindre ljuskälla användas.

Erforderlig brottsmisstanke kan baseras på förarens sätt att framföra sitt fordon, hans eller hennes uppträdande eller på att det annars föreligger omständigheter som tyder på missbruk. Undersökningen ska göras på ett sådant sätt att den undersökte inte blir föremål för allmän uppmärksamhet. Den ska som regel utföras avskilt, exempelvis i ett täckt fordon.

Om polismannens undersökning visar att det finns tecken på narkotikapåverkan och skäligen misstanke om rattfylleri därmed föreligger får, enligt reglerna i 28 kap. 12 § rättegångsbalken, kroppsbesiktning äga rum och blodprov tas.

Vägrar den som ska genomgå en ögonundersökning att medverka till detta får blodprov tas även om det inte finns förutsättningar för det enligt 28 kap. 12 § rättegångsbalken.

### 7.2.4 Överväganden

<b>Supplementets förslag:</b> Det införs en möjlighet till ögonundersökning vid misstanke om bl.a. flygfylleri.
---



Riksdagen har särskilt uppmärksammat det angelägna behovet av att man på ett tillförlitligt sätt kan säkra att en flygbesättning uppfyller uppställda krav på nykterhet och drogfrihet och genom sitt tillkännagivande i bet. 2004/05:TU10, rskr. 2004/05:244 anmodat regeringen att lägga fram ett förslag till riksdagen om ett system som säkerställer att flygbesättningar uppfyller sådana krav. Regeringen har förklarat att den delar riksdagens uppfattning om behovet av ett sådant system (prop. 2005/06:160 s. 82).

I dagsläget krävs att det finns skälig misstanke om brott för att polis ska kunna ta alkoholutandningsprov på den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg. Lufträttsutredningens förslag innebär att bestämmelserna i 2 § lagen om alkoholutandningsprov, som tillåter att prov i vissa fall tas utan brottsmisstanke, blir tillämpliga även på den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller som flygledare eller flygtekniker. Genom en sådan reglering blir det möjligt för polis att genomföra rutinkontroller med alkoholutandningsprov. Utredningens förslag står kvar i detta supplement.

När utredningen slutförde sitt uppdrag hade regeringens förslag till lag om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken ännu inte genomförts. Enligt utredningens bedömning borde – för att polisen skulle kunna upptäcka och beivra drogpåverkan vid luftfart – en polisman ges samma rätt att företa en ögonundersökning beträffande dem som omfattades av bestämmelsen om flygfylleri som beträffande förare av motordrivna fordon m.m. i regeringens förslag. I denna del utarbetade utredningen emellertid inte något förslag till lagtext med hänsyn till att förslaget till lag om ögonundersökning ännu inte hade antagits av riksdagen. (Se betänkandet s. 206.) I detta supplement föreslås, i enlighet med utredningens uppfattning, att det införs en möjlighet till ögonundersökning vid misstanke om bl.a. flygfylleri.

Att polisen får de föreslagna kontrollmöjligheterna är också förenligt med riksdagens tillkännagivande.

Det kan anmärkas att Rattfylleriutredningen i sina betänkanden *Ökade möjligheter till trafiknykterhetskontroller vid gränserna* (SOU 2006:47) och *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12) har föreslagit ändringar i lagen om alkoholutandningsprov och lagen om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken och att förslagen för närvarande bereds inom Regeringskansliet. I sak utgör dessa ändringar inget hinder för den reglering som föreslås i detta supplement, men det kan bli nödvändigt att senare anpassa den föreslagna lagtexten.

### 7.3 Drogtester av anställda

**Supplementets förslag:** Utredningens förslag om drogtestning av anställda utgår.

Lufträttsutredningen fann att det med tanke på flygsäkerheten fanns ett samhälleligt behov av att en offentlig arbetsgivare kunde företa icke regelbundna drogtestar på anställda som hade flygsäkerhetsrelaterade tjänster. Detta samhälleliga behov fick anses väga tyngre än den enskildes anspråk på skydd för den personliga integriteten. Utredningen föreslog därför att det i luftfartslagen skulle införas en bestämmelse om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämde fick föreskriva att den som fullgjorde en tjänst som var av betydelse för flygsäkerheten eller luftfartsskyddet skulle genomgå drogtest. Bemyndigandet var formellt avsett att omfatta alla anställda – såväl offentligt som privat – som fullgjorde tjänst som var av betydelse för flygsäkerheten och luftfartsskyddet. När det gällde privatanställda påpekade utredningen emellertid att det på den privata arbetsmarknaden – där det inte fanns några rättsliga hinder om att träffa avtal om icke regelbundna drogtestar – kunde anses önskvärt att frågan i första hand löstes genom avtal.

Under remissrundan fick förslaget ett blandat mottagande. Framför allt de fackliga organisationerna framförde invändningar av hänsyn till personalens personliga integritet.

Regeringen har i maj 2006 tillsatt en utredning om personlig integritet i arbetslivet (dir. 2006:55). Utredaren ska lämna förslag till lagreglering av skydd för den personliga integriteten i arbetslivet. Föreslagen lagreglering ska klargöra både när viss kontroll av arbetstagare och arbetssökande får ske samt hur den information sådan kontroll genererar får behandlas. Förslaget ska särskilt reglera kontroll genom hälso- och drogtester, kontroll av e-post, loggning av Internetbruk, övrig loggning samt under vilka förutsättningar en arbetsgivare får begära att se utdrag ur belastningsregistret. Lagreglering av andra områden ska också övervägas. Förslaget ska klargöra vilka som ska omfattas av skyddet. Förslaget ska vidare i möjligaste mån likställa skyddet för arbetstagare och arbetssökande i privat och offentlig sektor. Utredaren ska lämna sitt betänkande i januari 2008.

I direktiven till 2006 års utredning om personlig integritet i arbetslivet framhålls att det utgör en balansakt att reglera skyddet för den personliga integriteten. Att frågan om tillåtlighet och utförande av drogtester är svår framgår inte minst av att den blivit föremål för flera utredningar, se t.ex. betänkandena *Medicinska undersökningar i arbetslivet* (SOU 1996:63) och *Personlig integritet i arbetslivet* (SOU 2002:18). Även remissinstansernas bemötande av Lufträttsutredningens förslag om drogtester visar att spörsmålet är intrikat.

Den pågående utredningen kan förväntas leda fram till ett förslag om en lagreglering av betydelse för arbetsgivarens möjligheter att drogtesta flygbesättningar och kabinpersonal. Att införa sådana möjligheter kräver som redan antytts noggranna överväganden. De överväganden som redovisats i Lufträttsutredningens betänkande framstår mot denna bakgrund som något för knapphändiga för att läggas till grund för en särskild lagstiftning på luftfartsområdet. Med hänsyn till detta – och med beaktande av den tveksamhet som kommit till uttryck

under remissbehandlingen – framstår det inte som lämpligt att föregripa den pågående utredningens bedömning genom att införa en bestämmelse om drogtestar i luftfartslagen. I detta supplement finns därför inget förslag om arbetsgivares rätt att utföra drogtestar på sin personal.

## 8 Luftfartygets befälhavare och tjänsten ombord

I detta supplement föreslås mindre språkliga justeringar i 5 kap. luftfartslagen i förhållande till betänkandet. Den rapporterings-skyldighet som regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får besluta om enligt 5 kap. 9 § tredje stycket bör, utöver medlemmar av besättningen, kunna gälla också för andra som utfört arbete som har samband med den berörda flygningen. Den rapporterings-skyldighet som behandlas i detta lagrum riktar sig i första hand på de fall när vederbörande myndigheter ska informeras om att en olycka eller tillbud till en olycka inträffat och när en undersökning av det inträffade kan bli aktuellt med stöd av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. När det gäller att rapportera andra mindre allvarliga incidenter, som lagtekniskt numera benämns händelser, finns det bestämmelser längre fram i förslaget till ny luftfartslag (se kapitel 16 i detta supplement).



## 9 Flygplatser och den övriga markorganisationen

### 9.1 Inledning

I förhållande till utredningens förslag har i detta supplement ett antal ändringar gjorts i 6 kap. luftfartslagen. I det följande redovisas till en början vissa överväganden rörande inrättande av flygplatser (avsnitt 9.2) och drifttillstånd (avsnitt 9.3). Vidare föreslås vissa ändringar som syftar till att underlätta en konkurrensutsättning av den lokala flygtrafiktjänsten (avsnitt 9.4). Därefter görs vissa överväganden rörande avgifter för bl.a. flygtrafiktjänster (avsnitt 9.5), godtagande av utländska elevtillstånd för utbildning till flygledare (avsnitt 9.6), ordningen vid flygplatser (avsnitt 9.7), s.k. facilitation (avsnitt 9.8) och flyghinder (avsnitt 9.9). I kapitel 10 behandlas luftfartsskyddet vid flygplatser, där utredningens förslag blivit överspelat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten.

I avsnitt 9.10 i betänkandet noterades att arbetet med att införliva rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36, Celex 31996L0067, rättat genom EGT L 223, 24.8.1999, s. 32, Celex 31996L0067R[04]) pågick inom Regeringskansliet. Direktivet

har numera införlivats i svensk lagstiftning, huvudsakligen genom lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser.

Regeringen tillkallade den 1 juni 2006 en särskild utredare för att göra en översyn av det samlade flygplatssystemet. Flygplatsutredningen överlämnade sitt betänkande *Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet* (SOU 2007:70) den 3 oktober 2007. I det betänkandet förslås en indelning av samtliga flygplatser som i dag har linjetrafik i de tre kategorierna nationellt strategiska flygplatser, regionalt strategiska flygplatser och övriga flygplatser. För de nationellt strategiska flygplatserna bör enligt Flygplatsutredningen staten garantera en ersättning som motsvarar 100 procent av eventuellt underskott för drift av flygplatsen. För de regionalt strategiska flygplatserna bör ersättningen från staten vara upp till 75 procent av det aktuella underskottet. För övriga flygplatser bör ingen statlig driftersättning utgå. Kategoriseringen utgår från den aktuella flygplatsens bidrag till att uppfylla de transportpolitiska målen främst i form av förbättrad tillgänglighet för medborgarna och näringslivet i den aktuella regionen.

I Flygplatsutredningens betänkande föreslås vidare att Luftfartsverket den 1 januari 2009 ombildas till två fristående aktiebolag, ett bolag för flygplatsdrift och ett för flygtrafikledning, för att främja den inre effektiviteten i verksamheten, samt att regeringen överväger möjligheten att ta in privata minoritetsägare i flygplatsbolaget. I betänkandet behandlas också möjligheten att sälja vissa statliga flygplatser till kommunala eller privata intressenter.

## **9.2 Inrättande av flygplatser**

### **9.2.1 Den trafikpolitiska prövningen**

Lufträttsutredningen har föreslagit att den nuvarande bestämmelsen i 6 kap. 5 § andra stycket luftfartslagen ska utgå. Enligt den bestämmelsen ska det vid en nybyggnad, utbyggnad eller



ombyggnad av en trafikflygplats ske en trafikpolitisk prövning som omfattar investeringens lönsamhet och dess inverkan på andra flygplatser i regionen. Syftet med bestämmelsen är att förhindra eller begränsa flygplatsprojekt av trafikala eller trafik-ekonomiska skäl och på så sätt undvika en för flygsektorn som helhet kostsam överkapacitet. Det rör sig således om en form av samhällsekonomisk prövning. (Se betänkandet s. 229.)

Utredningen framhöll att nya flygplatser med en banlängd av minst 2 100 meter i likhet med andra stora trafikanläggningar var underkastade obligatorisk tillåtlighetsprövning av regeringen enligt 17 kap. miljöbalken. Regeringen bedömde bl.a. samhällsnyttan av den aktuella investeringen, varför någon särskild samhällsekonomisk prövning enligt luftfartslagen inte behövdes.

17 kap. miljöbalken har ändrats sedan utredningen lade fram sitt slutbetänkande (prop. 2004/05:129, bet. 2004/05:MJU15, rskr. 2004/05:312, SFS 2005:571). Någon obligatorisk tillåtlighetsprövning sker inte längre i fråga om flygplatser. Regeringen får enligt 17 kap. 3 § i vissa fall förbehålla sig att pröva tillåtligheten av en verksamhet som inte omfattas av kravet på obligatorisk prövning. Det finns också situationer där det åligger prövningsmyndigheten att överlämna ärendet till regeringen (se 19 kap. 2 § och 21 kap. 7 §). Av 17 kap. 4 a § framgår vidare att regeringen på kommunfullmäktiges begäran ska förbehålla sig tillåtlighetsprövningen av en ny flygplats med en banlängd av minst 2 100 meter, om ett sådant förbehåll är möjligt enligt 3 § samma kapitel och det inte finns särskilda skäl för att avstå från prövningen.

De skäl som utredningen anförde för att avskaffa bestämmelsen i 6 kap. 5 § andra stycket luftfartslagen har således mist en del av sin bärkraft. Erfarenheten tyder emellertid på att den aktuella bestämmelsen saknar praktisk betydelse. Det finns också skäl att beakta det pågående regelförenklingsarbetet, som syftar till att minska de administrativa kostnaderna för företagen. Det ligger i linje även med denna målsättning att ta bort kravet på en särskild samhällsekonomisk prövning. I supplementet står därför utredningens förslag i denna del kvar.

### 9.2.2 Tillståndsprövning för statliga flygplatser

**Supplementets förslag:** Utredningens förslag att det inte ska behövas någon tillståndsprövning enligt luftfartslagen när staten ska inrätta en flygplats utgår.

Utredningen föreslog att det inte skulle behövas någon tillståndsprövning enligt luftfartslagen när staten skulle inrätta en flygplats (se betänkandet s. 227 och 230). Tillståndsprövningen utfördes vid tiden för betänkandet av Luftfartsverket. Utredningen konstaterade att teoretiskt sett kunde Luftfartsverket vid tillståndsprövningen säga nej till en flygplats som verket självt ville bygga och att en sådan regel framstod som onödig. Det fick enligt utredningen förutsättas att verket redan under planeringsprocessen väge in de intressen som enligt 6 kap. luftfartslagen skulle beaktas vid tillståndsprövningen.

Det är numera Luftfartsstyrelsen som har att genomföra en tillåtlighetsprövning enligt 6 kap. luftfartslagen. Redan av den anledningen framstår det som tveksamt att återinföra undantaget för statliga flygplatser. Det måste visserligen förutsättas att Luftfartsverket tar de berörda samhällsintressena i beaktande, när verket vill anlägga en flygplats. Det är emellertid i första hand hos Luftfartsstyrelsen en sådan prövning ska ske, och det är också där som den särskilda kompetens som prövningen kräver har samlats. Luftfartsverket är också ett affärsverk med ett intresse av att främja den egna verksamheten, något som framhölls av det dåvarande Riksrevisionsverket under remissrundan. Även med hänsyn till att verket bedriver flygplatsverksamhet i konkurrens med andra, kommunala och privata, aktörer framstår det som tveksamt att undanta statliga flygplatser från tillståndsprövningen. Utredningens förslag har därför utgått i detta supplement.

## 9.3 Begränsning av drifttillstånd

**Supplementets förslag:** Om det på sannolika skäl kan antas att ett drifttillstånd kommer att begränsas slutligt, ska det få begränsas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande.

Enligt utredningens förslag (6 kap. 8 § andra stycket) ska ett drifttillstånd för flygplatser återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan, om det på sannolika skäl kan antas att drifttillståndet kommer att återkallas slutligt.

Det är emellertid inte bara när fullständig återkallelse kan bli aktuell som intermistiska åtgärder kan vara påkallade. Som en jämförelse kan nämnas bestämmelserna om återkallelse av luftfarts-certifikat i den nuvarande luftfartslagen. Om det förekommer sannolika skäl att ett luftfarts-certifikat kommer att återkallas eller begränsas, ska det försättas ur kraft i avvaktan på slutligt avgörande i frågan. Det bör på samma sätt vara möjligt att ingripa, när det på sannolika skäl kan antas att ett drifttillstånd genom ett slutligt avgörande kommer att begränsas.

Att tills vidare återkalla drifttillståndet framstår emellertid som en alltför ingripande åtgärd i sådana fall. I detta supplement föreslås därför att bestämmelsen kompletteras på så sätt, att det även blir möjligt att begränsa ett drifttillstånd tills vidare, om det på sannolika skäl kan antas att tillståndet kommer att begränsas slutligt.

## 9.4 Flygtrafiktjänsten

### 9.4.1 Inledning

I samband med delningen av Luftfartsverket renodlades myndighets- och produktionsrollerna i fråga om luftfartstjänster. Luftfartsstyrelsen svarar för de myndighetsuppgifter som rör flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket har upp-

draget att ansvara för drift och utveckling av flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket får överlåta åt annan att ombesörja flygtrafiktjänst. Om det rör militära förhållanden får detta emellertid ske endast i samråd med Försvarmakten. Luftfartsverket ska upprätta avtal med Försvarmakten om drift och utveckling av flygtrafiktjänst som berör militär luftfart samt utbildning av flygledare för Försvarmaktens behov.

I april 2004 trädde regelverket om det gemensamma europeiska luftrummet i kraft och som syftar till att i första hand öka kapaciteten i luftrummet och förbättra säkerheten. Varje stat kommer dock även framöver att självständigt avgöra vem som ska tillhandahålla flygtrafiktjänster inom det egna territoriet. Regelverket ställer krav på en tydlig uppdelning av flygtrafiktjänstens reglerande och producerande uppgifter. Genom Luftfartsverkets delning har en sådan separation genomförts i Sverige. Regelverket föreskriver vidare att alla leverantörer av flygtrafiktjänster ska vara certifierade enligt gemensamma krav. Därigenom får leverantörerna möjlighet att erbjuda sina tjänster inom hela gemenskapen. Detta öppnar också för möjligheten att inrätta gränsöverskridande funktionella luftrumsblock.

Regeringen meddelade i proposition *Konkurrenspolitik för förnyelse och mångfald* (prop. 1999/2000:140) att den hade för avsikt att utveckla konkurrensen vad gäller flygtrafiktjänsten. Vidare ansåg regeringen att det var avgörande för en fungerande konkurrens inom flygtrafiktjänstområdet att flygtrafiktjänsten separerades från Luftfartsverkets flygplatsverksamhet. Regeringen meddelade att den skulle återkomma med förslag till riksdagen om en ny organisation för Luftfartsverket. Sådana förslag lämnades i budgetpropositionen för 2004 och i proposition *En ny luftfartsmyndighet – lagstiftning* (prop. 2004/05:10). Regeringen valde dock att dela Luftfartsverket så att en ny myndighet skapades som omfattade Luftfartsinspektionen, avdelningen Luftfart och Samhälle samt övriga funktioner som var av klar myndighetskaraktär. Därmed förblev flygtrafiktjänsten och flygplatshållningen inom samma organisation. Delningen innebär dock ett närmande till den inriktning av konkurrenspolitiken

som regeringen tidigare föreslagit och som riksdagen godkänt. Föreskriftsrätten på flygtrafiktjänstområdet åligger efter delningen Luftfartsstyrelsen.

Regeringen gav den 1 december 2005 Luftfartsstyrelsen i uppdrag att utreda konsekvenserna av att i Sverige möjliggöra för andra operatörer än Luftfartsverket att utföra flygtrafiktjänster vid icke-statliga flygplatser på annan grund än genom uppdrag från Luftfartsverket (dnr N2005/9349/TP). Luftfartsstyrelsen redovisade uppdraget i sin rapport *Flygtrafiktjänst – bara i statens regi?* (Rapport 2006:4). Luftfartsstyrelsens förslag och därmed sammanhängande överväganden behandlas närmare i avsnitt 9.4.4.

På förslag av Luftfartsstyrelsen gav regeringen den 21 december 2006 styrelsen i uppdrag att utreda behovet och utformningen av tillträdesreglering för att säkra tillgången till nödvändig infrastruktur för alla aktörer som bedriver flygtrafiktjänster vid flygplats på en konkurrensutsatt marknad (dnr N2006/10977/TP). Uppdraget redovisades i rapporten *Tillträde till infrastrukturen* (Rapport 2007:8). Frågan om tillträde till infrastruktur är föremål för överväganden inom Näringsdepartementet.

#### 9.4.2 Närmare om EG-regleringen

En allmän redogörelse för förordningarna om det gemensamma luftrummet har lämnats i avsnitt 2.3.4.

Av särskilt intresse i detta sammanhang är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (*förordningen om tillhandahållande av tjänster*). Syftet med förordningen är att fastställa gemensamma krav för säkert och effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster i gemenskapen (artikel 1.1). Tillhandahållande av alla flygtrafiktjänster inom gemenskapen ska omfattas av medlemsstaternas certifiering (artikel 7.1). Den

nationella tillsynsmyndigheten ska utfärda certifikat till leverantörer av flygtrafiktjänster som uppfyller vissa gemensamma krav (artiklarna 6 och 7.3). De gemensamma kraven omfattar bl.a. teknisk och operativ kompetens och lämplighet, ansvar och försäkringstäckning samt mänskliga resurser. Utfärdandet av certifikat ska medföra att leverantörer av flygtrafiktjänster har möjlighet att erbjuda sina tjänster till andra leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrumsanvändare och flygplatser i gemenskapen (artikel 7.6). De nationella tillsynsmyndigheterna ska övervaka att de gemensamma kraven och de villkor som är knutna till certifikaten uppfylls. Om tillsynsmyndigheten finner att innehavaren inte längre uppfyller kraven eller villkoren för certifikatet, ska den vidta lämpliga åtgärder samtidigt som den ser till att tjänsterna upprätthålls (artikel 7.7). Medlemsstaterna ska erkänna alla certifikat som har utfärdats i en annan medlemsstat (artikel 7.8). Medlemsstaterna ska utnämna en leverantör av flygtrafikledningstjänster som innehar ett giltigt certifikat att med ensamrätt tillhandahålla sådana tjänster inom särskilda luftrumsblock avseende det luftrum som de ansvarar för (artikel 8.1).

Kommissionen har med stöd av förordningen om tillhandahållande av tjänster meddelat tillämpningsföreskrifter i förordningen (EG) nr 2096/2005 av den 20 december 2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster. För att kunna få ett certifikat för tillhandahållande av flygtrafiktjänster ska en leverantör av sådana tjänster uppfylla vissa generella krav, som anges i bilaga I till förordningen, och vissa särskilda krav, som anges i bilagorna II–V och är knutna till de typer av tjänster – t.ex. flygtrafikledningstjänster eller flygvädertjänst – som leverantören tillhandahåller (artikel 3.1). I vissa fall, när det gäller begränsad verksamhet, kan certifikat utfärdas som gäller enbart för luftrumsblock inom det luftrum som tillhör den medlemsstat som utfärdar certifikatet (artikel 4).

I Sverige fastställer Luftfartsstyrelsen vilka luftrumsblock som ska finnas inom den svenska flyginformationsregionen. Med luftrumsblock avses i detta sammanhang ett luftrum av

definierad omfattning, i tid och rum, inom vilket flygtrafiktjänster tillhandahålls. Dessa luftrumsblock ska inte förväxlas med ramförordningens funktionella luftrumsblock, dvs. luftrumsblock som grundas på operativa krav som avspeglar behovet av en mer integrerad luftrumsförvaltning oavsett nuvarande gränser. Luftfartstyrelsen utnämner leverantörer av flygtrafiktjänster med ensamrätt inom de fastställda luftrumsblocken.

#### 9.4.3 Myndighet som svarar för flygtrafiktjänsten

**Supplementets förslag:** Bestämmelsen om att den myndighet som svarar för flygtrafiktjänsten får uppdra åt annan att ombesörja sådan tjänst utgår ur den nya luftfartslagen.

Enligt nuvarande 6 kap. 3 § tredje stycket luftfartslagen får den myndighet som svarar för flygtrafiktjänsten uppdra åt annan att ombesörja sådan tjänst, om regeringen bestämmer det. Det kan framstå som oklart vad som avses med att svara för flygtrafiktjänsten. Att svara för denna kan förstås dels som att svara för de relevanta myndighetsuppgifterna, dels som att ansvara för driften.

Lufträttsutredningen uttalade sig om vad det innebar att Luftfartsverket, enligt den då gällande myndighetsinstruktionen, skulle "svara för flygtrafiktjänst i fred för civil och militär luftfart". Enligt utredningen innebar detta att verket skulle ha det övergripande ansvaret för flygtrafiktjänsten, vari främst ingick att utfärda föreskrifter, svara för behörighetskontroll och utöva tillsyn över verksamheten. Det kunde dock inte innebära något krav på att Luftfartsverket måste producera flygtrafiktjänster.

Utifrån den nu gällande uppdelningen av uppgifter mellan Luftfartsstyrelsen och Luftfartsverket framstår det emellertid som rimligare att tolka bestämmelsen i 6 kap. 3 § tredje stycket så, att den myndighet som ansvarar för driften av flygtrafiktjänsten får överlåta produktionen till andra operatörer.

Som framgått av redovisningen i föregående avsnitt är det enligt förordningen om tillhandahållande av tjänster medlemsstaten som ska se till att flygtrafikledningstjänster tillhandahålls med ensamrätt inom särskilda luftrumsblock. Leverantörer av flygtrafiktjänster får emellertid använda sig av tjänster från andra leverantörer som har blivit certifierade i gemenskapen.

Det är svårt att se att bestämmelsen i 6 kap. 3 § tredje stycket fortfarande har någon funktion att fylla. Den bör därför utgå ur den nya luftfartslagen.

#### 9.4.4 Konkurrens inom flygtrafiktjänsten

**Supplementets förslag:** Flygtrafiktjänst för lufttrafik i luft- rum i anslutning till en flygplats ska få ombesörjas av den som erhållit ett sådant uppdrag av innehavaren av flygplatsen. I sådana fall ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva omfattningen av detta luftrum. Den som erhållit uppdraget ska få lämna tillstånd i form av klarering och anvisningar om färdväg till luftfartyg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få föreskriva att enskild får besluta om anmaning till ett luftfartyg att landa eller att lämna ett restriktionsområde.

Förslaget överensstämmer delvis med de ändringar Luftfartsstyrelsen föreslagit i den nuvarande luftfartslagen (Rapport 2006:4).

Resultatet av remissbehandlingen visade på ett stort stöd för de bedömningar och förslag som redovisats i rapporten. Vissa remissinstanser saknade en närmare analys av konsekvenserna för flygsäkerheten.

Flygsektorn ser i stort sett positivt på en konkurrensutsättning av den lokala flygtrafiktjänsten. Det viktigaste skälet är att en ny, mindre aktör skulle ha förmåga att bedriva en effektivare och mer flexibel verksamhet vid enskilda flygplatser



och på så sätt minska kostnaderna. Framför allt skulle detta ligga i en mer allsidig användning av personalresurserna, t.ex. genom integrering av flygtrafikledningen och flygplatstjänsten och en bemanning som ligger mer i linje med kundens behov.

Marknaden för flygtrafiktjänst vid icke-statliga flygplatser är förhållandevis liten. Luftfartsstyrelsen har uppskattat den till 50–60 miljoner kronor, att jämföra med den samlade marknaden för flygtrafiktjänst vid samtliga svenska flygplatser, som uppskattats till 400 miljoner kronor. Att marknaden öppnas för konkurrens kan emellertid vara betydelsefullt för de berörda flygplatserna. Det finns en potential till vissa kostnadsbesparingar med bibehållen eller höjd kvalitet i flygtrafiktjänsten.

Som framgått ovan är tillhandahållandet av flygtrafiktjänster reglerat genom EG-förordningar som uppställer krav på alla aktörer på marknaden som önskar bedriva flygtrafiktjänst. Kraven gäller bl.a. teknisk och operativ kompetens och lämplighet, tjänsternas kvalitet, finansiell styrka, ansvar och försäkringstäckning. En leverantör av flygtrafiktjänster, statlig såväl som privat, måste vara certifierad och uppfylla de gemensamma kraven för att få bedriva verksamhet och som sådan också vara underställd Luftfartsstyrelsens tillsyn och kontroll. Det är vidare Luftfartsstyrelsen som utnämner en leverantör att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster inom det särskilda luftrummblocket. Med hänsyn till detta bör ett ökat antal leverantörer av flygtrafiktjänster inte påverka flygsäkerheten negativt.

Den nuvarande regleringen tillåter inte att en enskild leverantör tillhandahåller flygtrafiktjänster utan uppdrag av myndighet. En förutsättning för att öppna marknaden för flygtrafiktjänster vid flygplatser för konkurrens är därför att det i luftfartslagen förs in en bestämmelse som tillåter att den som erhållit uppdraget från en flygplatshållare får ombesörja sådana tjänster. Bestämmelsen bör ges en utformning som tillåter att även staten i egenskap av flygplatshållare anlitar andra leverantörer än myndigheter. På så sätt öppnas en möjlighet att utvidga marknaden för flygtrafiktjänster, om det i framtiden skulle anses lämpligt.

För att skydda luftfarten vid start och landning inrättas kontrollerat luftrum vid flygplatserna. I kontrollerat luftrum ska flygtrafiktjänster för luftfartyg som ska landa på eller starta från flygplatsen finnas tillgängliga. Det luftrum som omfattas av konkurrensutsättningen ska vara begränsat till det luftrum som upprättats för att skydda trafiken vid den aktuella flygplatsen. Att i luftfartslagen reglera omfattningen av det luftrum som avses framstår inte som praktiskt genomförbart. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör bemyndigas att meddela de mer detaljerade föreskrifter som är nödvändiga.

En del av verksamheten inom flygtrafiktjänsten utgör myndighetsutövning. Bl.a. innehåller flygkontrolltjänsten sådana moment (jfr AD:s dom nr 129/83). I princip består denna myndighetsutövning i att flygkontrolltjänsten vid sina instruktioner till befälhavaren på ett flygplan tillämpar en offentligrättslig lag eller annan författning varigenom en plikt eller rättighet skapas för befälhavare. Plikten är förenad med straffansvar (se 13 kap. 2 § 12 luftfartslagen).

Enligt 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen får en förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning överlämnas till enskild endast med stöd av lag. För att göra det möjligt för enskilda att ombesörja flygtrafiktjänst måste därför en bestämmelse föras in i luftfartslagen om att den som erhållit uppdraget ska få lämna tillstånd i form av klarering och anvisningar om färdväg till luftfartyg. Även bestämmelsen om anmaning att landa bör kompletteras, eftersom en sådan anmaning bör kunna lämnas även av ett flygledningsorgan som inte tillhör en myndighet. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör ha möjlighet att föreskriva att enskild får besluta om anmaning till ett luftfartyg att landa eller att lämna ett restriktionsområde.

Beslut om omhändertagande av luftfartscertifikat är en form av myndighetsutövning. Luftfartsstyrelsen har föreslagit att rätten för chefer för flygtrafikledningsorgan att meddela beslut om att omhänderta luftfartscertifikat tas bort. Enligt Luftfartsstyrelsens mening är det inte nödvändigt att ge så långtgående

befogenheter till ett flygledningsorgan, i synnerhet om detta inte är en myndighet. Nuvarande stadgande har, såvitt känt, inte använts och det får enligt Luftfartsstyrelsen anses rimligt att flygledningsorganet vänder sig till polismyndighet eller till Luftfartsstyrelsen för det fall ett omhändertagande blir nödvändigt. Luftfartsstyrelsens bedömning framstår som befogad. I supplementet har därför förslaget till luftfartsförordning justerats så att beslut om omhändertagande av ett flygcertifikat endast får meddelas av polismyndighet, åklagare eller Luftfartsstyrelsen.

Regeringen har enligt nuvarande 4 kap. 22 § andra stycket luftfartslagen bemyndigande att uppdra åt annan än myndighet att pröva frågor om omhändertagande av certifikat. En motsvarande bestämmelse finns även i utredningens lagförslag. Vad som sagts ovan utesluter inte att det i framtiden kan bli aktuellt att uppdra åt enskild att fullgöra sådana uppgifter. Bemyndigandet till regeringen står därför kvar i supplementets förslag.

I dagsläget föreligger oklarhet rörande vem som beslutar om in- och utflygningsvägar vid en flygplats. Otydligheten innebär risk för intressekonflikter vid närliggande flygplatser med olika huvudmän. Luftfartsstyrelsen har föreslagit att det i luftfartsförordningen förs in ett uttryckligt föreskriftsbemyndigande avseende flygvägar i kontrollerat luftrum. Förslaget till luftfartsförordning har justerats i enlighet med styrelsens förslag.

Luftfartsstyrelsen har även föreslagit att Luftfartsverkets ansvar för utbildning av flygledare för att tillgodose även andra aktörers behov till konkurrensneutrala priser klargörs samt att verket bör ges en tillhandahållandeplikt för flygtrafiktjänster.

I detta supplement görs överväganden i fråga om vilka bestämmelser som behöver föras in i den nya luftfartslagen och luftfartsförordningen. Luftfartsverkets roll och uppgifter på en konkurrensutsatt marknad ligger utanför detta område, liksom hur utbildningen av flygledare i framtiden bör vara organiserad. De nödvändiga ändringarna i instruktionen för Luftfartsverket kräver inga överväganden i detta supplement. Att ytterligare åtgärder är nödvändiga för att skapa förutsättningar för en

fungerande konkurrens bör inte utesluta att vissa legala hinder för en konkurrensutsatt marknad för flygtrafiktjänster undanröjs.

#### 9.4.5 Tystnadsplikt

**Supplementets förslag:** Den som fullgjort uppgifter inom flygtrafiktjänst ska inte obehörigen få röja eller utnyttja vad han eller hon under uppdraget eller i sin tjänst har fått veta om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden.

I det allmännas verksamhet ska i stället även fortsättningsvis bestämmelserna i sekretesslagen (1980:100) tillämpas.

En hänvisning ska göras till brottsbalkens bestämmelser om ansvar för brott mot tystnadsplikt.

I 9 kap. sekretesslagen (1980:100) finns bestämmelser om sekretess med hänsyn till skyddet för enskilds förhållanden av såväl personlig som ekonomisk natur. I 9 kap. 8 § finns föreskrifter om samfärdselsekretess. Av paragrafens tredje stycke framgår att sekretess gäller hos myndighet som handhar allmän samfärdsel för uppgift som angår enskilds förbindelse med samfärdselverksamheten.

Vid tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom ramen för det allmännas verksamhet kan det bli aktuellt att tillämpa 9 kap. 8 § tredje stycket sekretesslagen. Luftfartsverket är en myndighet och därmed underkastat denna bestämmelse. Om marknaden öppnas, kommer flygtrafiktjänst att kunna bedrivas av enskilda företag. Det framstår därför som påkallat att komplettera den reglering som syftar till att skydda den enskildes integritet. Uppgifter som finns hos enskilda företag som ombesörjer flygtrafiktjänst är i princip inte offentliga, men sådana uppgifter kan lämnas ut om inte annat föreskrivs i lag. Den kompletterande regleringen måste därför bygga på bestämmelser om tystnadsplikt i stället för på bestämmelser om inskränkningar i offentlig-

hetsprincipen. En bestämmelse om tystnadsplikt för den som fullgjort uppgifter inom flygtrafiktjänst bör mot denna bakgrund finnas i luftfartslagen.

För brott mot tystnadsplikt föreskrivs ansvar i 20 kap. 3 § brottsbalken. En hänvisning till detta lagrum bör därför finnas med i den nya luftfartslagen.

## **9.5 Avgifter för användning av flygplatser och tjänster för luftfarten**

### **9.5.1 EG-regleringen**

Förordningen om tillhandahållande av tjänster innehåller bestämmelser om avgifter för flygtrafiktjänster (artiklarna 14–16).

Enligt artikel 14 i förordningen om ska det utarbetas ett avgiftssystem för flygtrafiktjänster som bidrar till att större insyn uppnås med avseende på fastställande, påläggande och uttagande av avgifter för luftrumets användare. Detta system ska också överensstämma med artikel 15 i Chicagokonventionen och med Eurocontrols avgiftssystem för undervägsavgifter.

Artikel 15 i förordningen om tillhandahållande av tjänster innehåller principer för avgiftssystemet. Av artikel 15.1 framgår att avgiftssystemet ska grundas på de beräknade kostnader för flygtrafiktjänster som tjänsteleverantörerna ådragit sig till gagn för luftrumets användare och ska fördela dessa kostnader mellan olika användarkategorier.

De principer som ska tillämpas vid fastställandet av kostnadsbasen för utgifter anges i artikel 15.2. Den kostnad som ska fördelas mellan luftrumets användare ska vara hela kostnaden för att tillhandahålla flygtrafiktjänster, inklusive lämpliga belopp för ränta på kapitalinvesteringar och avskrivning av tillgångar samt kostnader för underhåll, drift, förvaltning och administration. De kostnader som ska beaktas i detta sammanhang ska vara

de kostnader i relation till de hjälpmedel och tjänster som är föreskrivna och införlivade enligt ICAO:s regionala flygtrafikplan, europeiska regionen. De kan även omfatta sådana kostnader som nationella tillsynsmyndigheter eller erkända organisationer ådragit sig samt andra kostnader som den berörda medlemsstaten och tjänsteleverantören ådragit sig i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster. Kostnaden för olika flygtrafiktjänster ska identifieras separat. Korssubventionering mellan olika flygtrafiktjänster ska vara tillåten endast när detta motiveras av objektiva skäl och under förutsättning att den är tydligt identifierbar. Insyn i beräkningen av avgifter ska garanteras.

Av artikel 15.3, som anger principer som medlemsstaterna ska iaktta när de fastställer avgifter, framgår bl.a. följande. Avgifter ska fastställas för tillgängligheten av flygtrafiktjänster på ett icke-diskriminerande sätt. Undantag för vissa användare, i synnerhet lätta flygplan och statsluftfartyg, får tillåtas, under förutsättning att kostnaden för sådana undantag inte läggs över på andra användare. Flygtrafiktjänster får generera tillräckliga intäkter som överstiger alla direkta och indirekta driftskostnader och som ger en rimlig avkastning på tillgångar som bidrar till nödvändiga kapitalförbättringar.

Kommissionen ska enligt artikel 16 i förordningen om tillhandahållande av tjänster säkerställa fortlöpande granskning av överensstämmelsen med de principer och regler som avses i artiklarna 14 och 15.

Kommissionen har meddelat genomförandebestämmelser i förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster. I förordningen fastställs de åtgärder som är nödvändiga för utvecklingen av ett avgiftssystem för flygtrafiktjänster som stämmer överens med Eurocontrols system för undervägsavgifter (artikel 1.1). Förordningen ska tillämpas på flygtrafiktjänster som tillhandahålls av utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster och av leverantörer av flygvädertjänster om dessa har utsetts med ensamrätt (artikel 1.2).

En medlemsstat kan besluta att inte tillämpa förordning (EG) nr 1794/2006 på flygtrafiktjänster som tillhandahålls vid flygplatser med mindre än 50 000 kommersiella rörelser per år (artikel 1.5). Medlemsstaten får även besluta om undantag från vissa av förordningens bestämmelser när det gäller flygtrafiktjänster som tillhandahålls vid flygplatser med mindre än 150 000 kommersiella rörelser per år (artikel 1.6).

Av artikel 3 i förordning (EG) nr 1794/2006, framgår bl.a. att kostnaderna för flygtrafiktjänster en route ska finansieras genom undervägsavgifter som påförs användarna av flygtrafiktjänster och att kostnaderna för terminaltjänster ska finansieras genom terminalavgifter som påförs användarna av flygtrafiktjänster eller genom andra intäkter, bl.a. korssubventionering som är förenlig med gemenskapslagstiftningen. Artikel 4 i förordningen innehåller bestämmelser om avgiftszoner, som ska inrättas av medlemsstaterna.

Bestämmelser om kostnaderna för att tillhandahålla flygtrafiktjänster finns i artiklarna 5–8 i förordning (EG) nr 1794/2006. Här anges vilka tjänster, hjälpmedel och verksamheter som kan beaktas vid fastställandet av kostnaderna (artikel 5), hur kostnaderna ska beräknas (artikel 6) och hur de ska fördelas (artikel 7). Medlemsstater och leverantörer av flygtrafiktjänster ska organisera ett utbyte av information om kostnadsbaser, planerade investeringar och förväntad trafik med företrädarna för luftrummet användare, om de senare begär det, samt låta företrädarna, kommissionen och, när så är tillämpligt, Eurocontrol få insyn i de respektive kostnader som fastställts (artikel 8).

Hur flygtrafiktjänsterna ska finansieras genom flygtrafikavgifter regleras närmare i artiklarna 9–15 i förordning (EG) nr 1794/2006. Här anges vissa undantag från flygtrafikavgifter (artikel 9) och hur undervägs- respektive terminalavgifter ska beräknas (artikel 10 och 11). Under vissa förutsättningar får medlemsstaterna inrätta eller godkänna system för stimulansåtgärder för att främja tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och som får innebära en annan beräkning av avgifterna (artikel 12).

Medlemsstaterna ska se till att enhetsavgifter fastställs för varje avgiftszon på årsbasis (artikel 13). Medlemsstaterna får samla in avgifterna i form av en enda avgift per flygning (artikel 14.1). Det åligger vidare medlemsstaterna att se till att effektiva verkställighetsåtgärder tillämpas, innefattande nekande av tjänster, kvarhållande av luftfartyg eller andra tvångsåtgärder i enlighet med tillämplig lagstiftning (artikel 14.3). Även i fråga om avgiftssystemet finns bestämmelser om insyn (artikel 15).

Av artikel 16 i förordning (EG) nr 1794/2006 framgår att medlemsstaterna ska se till att beslut som fattas enligt förordningen är lämpligt motiverade och är föremål för ett effektivt förfarande för omprövning och överklagande.

EG-kommissionen antog den 24 januari 2007 ett förslag till direktiv om flygplatsavgifter (KOM[2006] 820 slutlig). Förslaget är en del av ett flygplatspaket, som syftar till att uppnå ett mer effektivt utnyttjande av flygplatskapaciteten inom gemenskapen och ska ses i ljuset av den avreglering av det europeiska luftrummet som har skett under det senaste årtiondet. Förslaget till direktiv innehåller generella principer som ska tillämpas när flygplatsavgifter fastställs på nationell nivå. Avgifterna ska inte diskriminera mellan flygbolag eller mellan passagerare och ska vara transparenta. Konsultationer mellan flygplatsförvaltare och brukare ska äga rum på regelbunden basis. Parterna ska kunna avtala om specifika kvalitetsstandarder. Förslaget möjliggör också differentierade avgifter beroende på den tjänst som erbjuds vid terminalerna. Vilka kostnader som ska ligga till grund för avgiften för att finansiera luftfartsskyddet på flygplatserna berörs också på övergripande nivå. Flygplatserna kommer även fortsättningsvis att fastställa sina egna avgifter.

### 9.5.2 Särskilt om den reviderade Eurocontrolkonventionen

Med anledning av propositionen Den reviderade Eurocontrolkonventionen (prop. 2003/04:67) har riksdagen godkänt en ändrad lydelse av bl.a. nuvarande 6 kap. 13 § luftfartslagen (bet.



2003/04:TU9, rskr. 2003/04:259, SFS 2004:669). Ändringen träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Något ikraftträdande har ännu inte skett. Denna fördröjning beror på att man inom EU bestämt att alla medlemsstater ska deponera sina ratifikationsinstrument samtidigt i syfte att de nya bestämmelserna blir bindande för samtliga medlemsstater vid en och samma tidpunkt. Det är i dag oklart när samtliga medlemsstater blir färdiga med sina interna åtgärder så att en gemensam deponering kan äga rum.

På grund av det sagda behöver två versioner av 6 kap. 16 § nya luftfartslagen (motsvarande 6 kap. 21 § i utredningens lagförslag) presenteras i detta supplement.

Om den reviderade Eurocontrolkonventionen har trätt i kraft när den nya luftfartslagen ska träda i kraft föreslås 6 kap. 16 § få följande lydelse.

**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 regeringen bestämmer föreskriver enligt vilka allmänna principer sådana avgifter får tas ut.

I den omfattning som följer av bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen ska Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) meddela föreskrifter om, påföra och driva in undervägsavgifter.

Om den reviderade Eurocontrolkonventionen ännu inte trätt i kraft när den nya luftfartslagen ska träda i kraft föreslås 6 kap. 21 § få följande lydelse.

**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 regeringen bestämmer föreskriver enligt vilka allmänna 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.

I sådant fall krävs dessutom en särskild punkt i övergångsbestämmelserna till den nya luftfartslagen av följande lydelse.

Lagen (2004:669) om ändring i luftfartslagen (1957:297) ska utgå.

Dessutom behövs en lag om ändring i luftfartslagen (2008:000) som ändrar 6 kap. 16 § till den först nämnda lydelsen, med ikraftträdande den dag regeringen bestämmer.

## 9.6 Elevtillstånd för utbildning till flygledare

**Supplementets förslag:** Ett elevtillstånd ska vara utfärdat i Sverige eller sådant att det enligt föreskrifter som utfärdats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska godtas i Sverige.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska meddela föreskrifter angående godtagande i Sverige av utländska elevtillstånd för utbildning till flygledare.

Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG av den 5 april 2006 om ett gemenskapscertifikat för flygledare (*flygledardirektivet*) har åtgärder vidtagits för att harmonisera certifieringssystemen för flygledare för att förbättra tillgången på flygledare och för att främja ett ömsesidigt erkännande av certifikat. Syftet med flygledardirektivet är att höja säkerhetsstandarderna och förbättra gemenskapens flygkontrollsystem genom utfärdande av ett gemenskapscertifikat för flygledare (artikel 1.1). Huvudregeln är att medlemsstaterna ska se till att flygkontrolltjänster endast tillhandahålls av flygledare som har certifierats i enlighet med direktivet (artikel 4.1). Medlemsstaterna ska som regel erkänna certifikat som har utfärdats av en

annan medlemsstats nationella tillsynsmyndighet i enlighet med bestämmelserna i direktivet (artikel 15.1). Även den som tillhandahåller utbildning för flygledare ska vara föremål för certifiering enligt direktivet (se avsnitt 11.5). Arbete med att införliva flygledardirektivet i svensk rätt pågår för närvarande inom Luftfartsstyrelsen. De nya föreskrifterna beräknas träda i kraft i april 2008.

Enligt utredningens förslag ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter angående godtagande i Sverige av utländska certifikat för flygledare i flygtrafikledningstjänst. Flygledardirektivet innehåller emellertid också bestämmelser om certifikat för flygledarelever. Ett sådant certifikat kan jämföras med ett elevtillstånd för att genomgå utbildning till flygledare. För att direktivets krav på erkännande ska kunna genomföras bör bemyndigandet utvidgas till att avse även utländska elevtillstånd.

## 9.7 Ordningen vid flygplatser m.m.

**Supplementets förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska även i fortsättningen få meddela föreskrifter om tillträde till flygplatser.

Utredningen föreslog i fråga om ordningen vid flygplatser dels att flygplatshållaren skulle bestämma vilka delar av flygplatsområdet som allmänheten hade tillträde till, dels att länsstyrelsen, efter samråd med Luftfartsverket, skulle utfärda ordningsföreskrifter för en flygplats eller en annan anläggning för luftfarten.

Enligt 57 § luftfartsförordningen, vilken paragraf har ändrats sedan utredning lämnande sitt betänkande, utfärdar Luftfartsstyrelsen föreskrifter om tillträde till allmänna flygplatser och om upprätthållande av ordningen där, medan Länsstyrelsen

utfärdar föreskrifter som gäller en viss flygplats efter samråd med flygplatsen (SFS 2004:1113).

Utredningen konstaterade att flygverksamhet innefattade många faror för allmänheten. Enligt utredningens mening skulle det inte behövas någon särskild myndighetsprövning för att avgöra vilka områden vid en flygplats som allmänheten borde få tillträde till. Det var flygplatshållarens sak att avgöra detta.

Med anledning av terrordåden i USA den 11 september 2001 har ökade skyddsåtgärder införts mot brottsliga handlingar som drabbar luftfarten, bl.a. genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten (se avsnitt 2.3.3 och kapitel 10). Behovet av skyddsåtgärder kan variera mellan olika typer av luftfartsverksamhet. Åtgärderna behöver därför anpassas till förhållandena i det enskilda fallet. Även frågan om vilka områden vid en flygplats som bör vara öppna för allmänheten har betydelse i detta sammanhang. I ljuset av de skärpta kraven på luftfartsskyddets område framstår det som motiverat att behålla möjligheten till en särskild myndighetsprövning. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför kunna meddela föreskrifter om tillträde till flygplatser och andra anläggningar för luftfarten. Med hänsyn till detta behöver utredningens förslag till lagstadgande om ordningsföreskrifter (6 kap. 18 § andra stycket i betänkandets förslag till luftfartslag) ändras. Vidare bör bestämmelsen i 57 § luftfartsförordningen, i något justerad form, föras över till den nya luftfartsförordningen.

## 9.8 Facilitation

**Supplementets förslag:** Lufträttsutredningens förslag att införa ett bemyndigande att utfärda föreskrifter avseende s.k. facilitation utgår ur den nya luftfartslagen och luftfartsförordningen.

Enligt utredningens mening fanns det behov av ett generellt bemyndigande att meddela föreskrifter som rörde facilitation för att säkerställa att Sverige kunde leva upp till internationella åtaganden som inte tas om hand av reglering utanför luftfartslagens ram. Som exempel nämnde utredningen föreskrifter om utbildning och kompetens hos personal som assisterar funktionshindrade passagerare och föreskrifter om skadat eller misskött bagage.

Under remissrundan gav Linköpings tingsrätt uttryck för dubier beträffande den föreslagna delegationsbestämmelsen i 6 kap. 19 § i utredningens förslag till luftfartslag. Enligt tingsrätten var detta en alltför luddig delegering.

Det föreslagna bemyndigandet – att meddela föreskrifter om verksamheter och åtgärder som syftar till lättnader och förenklingar för luftfarten – är vittomfattande. Det är vidare inte alldeles klart vilka regler som kan bli aktuella. Detta kan medföra svårigheter bl.a. när det gäller att bedöma vilket stöd den föreslagna delegeringen har i regeringsformen (jfr t.ex. 8 kap. 7 §). Den kritik som framfördes under remissrundan måste beaktas. Något uttalat praktiskt behov av ett bemyndigande som det aktuella har inte heller framkommit. Mot denna bakgrund har bestämmelserna mönstrats ut ur supplementets författningsförslag.

Det kan noteras att bestämmelser om utbildning och kompetens hos personal som assisterar funktionshindrade passagerare numera finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet (jfr betänkandet s. 243).

## 9.9 Flyghinder

### 9.9.1 Flygsäkerhetsanmälan

**Supplementets förslag:** En bestämmelse om flygsäkerhetsanmälan förs in i den nya luftfartslagen i stället för, som utredningen har föreslagit, i plan- och bygglagen (1987:10).

Lufträttsutredningen har föreslagit att det för att säkerställa att det i landet kan föras en komplett och uppdaterad förteckning av flyghinder införs en bestämmelse i plan- och bygglagen (PBL) om att en byggherre minst fyra veckor innan arbetena påbörjas ska göra en anmälan (*flygsäkerhetsanmälan*) till Försvarsmakten om arbetena avser uppförande eller tillbyggnad av en byggnad eller annan anläggning vars sammanlagda höjd kommer att överstiga 50 meter när arbete ska utföras inom sammanhållen bebyggelse eller 20 meter när arbetena ska utföras inom annat område.

Under remissrundan motsatte sig Boverket att den föreslagna bestämmelsen skulle införas i PBL. Verket pekade i stället på möjligheten att införa en sådan regel i anslutning till 6 kap. 24 § i utredningens förslag till luftfartslag. Enligt verket var en reglering av det slag som föreslagits helt främmande för plan- och bygglagen. Verket anförde till stöd för sin ståndpunkt bl.a. att det skulle avvika de tankar som ligger bakom PBL att där införa en anmälningskyldighet till någon annan myndighet än byggnadsnämnden och i en fråga som ligger utanför lagens egentliga tillämpningsområde.

Som utredningen har funnit bör det finnas en bestämmelse i lag om skyldighet att anmäla flyghinder. Boverkets uppfattning har emellertid fog för sig. En bestämmelse om anmälningskyldighet kan lämpligen föras in i 6 kap. luftfartslagen i anslutning till andra bestämmelser om flyghinder.

### 9.9.2 Markering av flyghinder

**Supplementets förslag:** Bestämmelsen om flyghinder förtydligas genom att ett exempel anges på hur märken, belysning och andra anordningar kan utgöra en fara för flygsäkerheten, nämligen genom att de liknar signaler för luftfarten.

Föreskrifter som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar om flyghinder eller markering av sådana hinder ska inte få innebära avsevärt men för markägarna eller dem som har särskild rätt till marken.

Kostnader för markering av flyghinder ska vid inrättande eller ändring av en flygplats eller tillhörande inflygnings- eller utflygningsprocedurer betalas av den som inrättar eller ändrar flygplatsen eller procedurerna. Vid uppförande av anläggningar som utgör hinder för befintliga flygplatser och tillhörande inflygnings- eller utflygningsprocedurer ska kostnaderna för markering betalas av den som uppför anläggningen.

Bestämmelserna i luftfartsförordningen om markering av hinder har ändrats sedan betänkandet avlämnades (SFS 2004:1113).

Enligt 71 § andra stycket ska Luftfartsstyrelsen, utöver att besluta om markeringar enligt första stycket, verka för att byggnader, master, naturföremål och liknande markeras för att fara för trafiksäkerheten ska undvikas. Av paragrafens tredje stycke framgår att styrelsen ska samråda med Luftfartsverket och företrädare för de intressen som berörs. I supplementet har förslaget till luftfartsförordning justerats i enlighet härmed.

72 § luftfartsförordningen har upphävts. Någon uttrycklig reglering av vem som ska betala kostnaderna för markering av flyghinder finns för närvarande inte. Detta har emellertid inte föranlett någon ändring i betänkandets lagförslag. En uttrycklig bestämmelse i frågan framstår som motiverad.

Bestämmelsen om flyghinder kan förtydligas genom att ett exempel anges på hur märken, belysning och andra anordningar kan utgöra en fara för flygsäkerheten, nämligen genom att de liknar signaler för luftfarten.

I nuvarande 6 kap. 11 § första stycket luftfartslagen finns ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att beträffande märken, belysning och andra anordningar meddela föreskrifter som syftar till att förebygga fara för trafiksäkerheten. I bestämmelsen anges att sådana föreskrifter inte får innebära något avsevärt men för markägarna eller dem som har särskild rätt till marken. Utredningens förslag till lagtext innehåller ingen sådan uttrycklig begränsning av normgivningsbemyndigandet. Däremot finns en liknande inskränkning i förslaget till luftfartsförordning när det gäller beslut om hindersmarkering (6 kap. 25 §). Det ligger ett värde i att detta anges även i luftfartslagen när det gäller föreskrifter. I supplementet har utredningens förslag därför justerats i detta avseende.

Det finns vidare skäl att göra vissa justeringar i bestämmelsen i 6 kap. 24 § andra stycket i utredningens lagförslag (6 kap. 19 § tredje stycket i supplementets förslag).

I detta supplement har bedömningen gjorts att begreppet "luftrum" kan vara något för otydligt i det aktuella sammanhanget. Termen bör därför ersättas med "tillhörande inflygnings- eller utflygningsprocedurer", ett begrepp som omfattar också standardiserade flygvägar, cirkling och landning.

När det gäller termen "inrättande" kan den uppfattas så att den utesluter fall där en flygplats senare förändras, t.ex. genom banförlängning, eller där nya procedurer börjar användas. För att undvika detta bör det framgå att även den som ändrar en flygplats eller tillhörande procedurer ska betala de kostnader för markering av flyghinder som ändringarna medför.



## 10 Luftfartsskyddet på flygplatser

**Supplementets förslag:** Lufträttsutredningens förslag rörande luftfartsskydd utmönstras ur den nya lagen.

På grund av terrorhändelserna i USA den 11 september 2001 beslutades inom EU Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten. EG-förordningen har därefter kompletterats med ett antal kommissionsförordningar (se avsnitt 2.3.3). Nationellt har i Sverige lagen (2004:1100) om luftfartsskydd trätt i kraft den 1 januari 2005. Genom lagen upphävdes lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats.

EG:s regelverk är för närvarande föremål för översyn. Kommissionens ambition med nya regler är att flytta över vissa bestämmelser av verkställighetskaraktär från ett regelverk som hanteras av Europaparlamentet och rådet gemensamt till kommissionen med stöd av ett kommittologiförfarande. De nya bestämmelserna bedöms i dagsläget inte påverka de svenska bestämmelserna på något mera genomgripande sätt.

Genom de ovan angivna bestämmelserna har frågan om luftfartsskyddet fått en separat lösning. Det bedöms inte vara lämpligt att försöka arbeta in bestämmelserna i lagen om luftfartsskydd i den nya luftfartslagen. Lufträttsutredningens förslag i dessa delar (6 kap. 12–17 §§ i utredningens lagförslag) kan därför utmönstras ur det förslag till luftfartslag som presenteras i detta supplement.

EG-rätten om luftfartsskydd reglerar flygplatser som är öppna för allmän trafik men inte andra alla anläggningar för luftfarten, såsom mindre flygfält, helikopterflygplatser m.m. I luftfartslagen bör även i fortsättningen finnas en bestämmelse om ordning och säkerhet m.m. vid flygplatser och andra anläggningar för luftfarten, även om det i bestämmelsen kommer att finnas sådant som också rör luftfartsskydd (se avsnitt 9.7).

# 11 Rätten till luftfart

## 11.1 Inledning

Utredningens lagförslag innehåller ett 7 kap. med bestämmelser om tillstånd att bedriva luftfart.

I det kapitlet tas inledningsvis in ett stadgande om att bestämmelserna i kapitlet inte ska tillämpas om något annat följer av EG-förordningar. Det ska vidare klart framgå att det finns två olika slag av tillstånd – flygsäkerhetsmässiga och trafikpolitiska – och att dessa motiveras av olika intressen.

I den föreslagna lagtexten sker det en uppdelning i tre olika former av flygsäkerhetsmässiga tillstånd; drifttillstånd, bruksflygtillstånd och utbildningstillstånd. När det gäller drifttillstånd utmönstras det nuvarande gränsdragningsbegreppet ”i förvärvssyfte” och ersätts med ett krav på drifttillstånd när någon mot betalning ska utföra lufttransporter åt allmänheten. Till skillnad från den nuvarande lagstiftningen ställs det i utredningens lagförslag även upp ett krav på drifttillstånd när det är fråga om firmaflyg. Det tillstånd som är motiverat av trafikpolitiska behov benämns trafiktillstånd. I kapitlet finns även en bestämmelse om tillstånd till in- och uthyrning av luftfartyg.

Lagförslaget i detta supplement skiljer sig från betänkandet i vissa hänseenden. Stadgandet om EG-förordningarnas företrädare har tagits bort (se avsnitt 11.2.3). Vidare har kravet på drifttillstånd för firmaflyg utgått (se avsnitt 11.3). Bestämmelsen om återkallelse av drifttillstånd har justerats (se avsnitt 11.4). Slut-

ligen har en bestämmelse om tillstånd att bedriva utbildning av flygledare införts i förslaget (se avsnitt 11.5).

## **11.2 Utvecklingen inom EG**

### **11.2.1 EU-OPS**

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1899/2006 av den 12 december 2006 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart (EUT L 377, 27.12.2006, s. 1, Celex 32006R1899) har förordning (EEG) nr 3922/91 fått en bilaga som i stort motsvarar JAR-OPS 1 med tillägg av regler om flygarbetstid och vila. Dessa s.k. EU-OPS, som innefattar bestämmelser om drifttillstånd, ska tillämpas från och med den 16 juli 2008.

### **11.2.2 Pågående lagstiftningsarbete**

Kommissionen har den 15 november 2005 antagit ett förslag om ändring av EASA-förordningen (KOM[2005] 579 slutlig). Enligt förslaget ska förordningen utvidgas till att omfatta drift av luftfartyg, certifiering av flygbesättningar samt luftfartyg från tredjeländer.

När det gäller drift av luftfartyg innebär förslaget, något förenklat, att driften av luftfartyg som är registrerade i en medlemsstat eller annars används av en operatör inom gemenskapen eller används inom medlemsstaters territorium ska uppfylla vissa grundläggande krav. Beträffande kommersiell trafik och trafik med komplexa motordrivna luftfartyg ställs krav på bl.a. att operatören ska förfoga över de resurser som är erforderliga med tanke på verksamhetens omfattning och enbart anlita personal med lämplig behörighet och utbildning. Operatörer som utför kommersiell trafik ska visa att de har

förmåga och möjligheter att uppfylla de förpliktelser som sammanhänger med deras rättigheter. Denna förmåga ska erkännas genom att ett certifikat, dvs. ett drifttillstånd, utfärdas. Operatörer som utför icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg ska intyga att de har förmåga och möjligheter att uppfylla de förpliktelser som sammanhänger med driften av luftfartygen.

Med kommersiell trafik avses i förslaget en luftfartsverksamhet som utförs mot ersättning och som omfattas av ett avtal mellan en operatör och en kund, varvid kunden inte direkt eller indirekt är ägare till det luftfartyg som används inom ramen för avtalet och varvid operatören inte direkt eller indirekt är anställd av kunden. Med komplext motordrivet luftfartyg avses ett flygplan eller en helikopter, som har vissa angivna egenskaper, eller ett tiltrotorluftfartyg. Ett flygplan är ett komplext motordrivet luftfartyg om dess största certifierade startmassa överstiger 5 700 kg, dess största godkända antal passagerarsittplatser överstiger 9, det är certifierat för drift med en minimibesättning på minst 2 piloter eller om det är försett med en eller flera turbojetmotorer.

Kommissionen har vidare den 18 juli 2006 antagit ett förslag till revision av det s.k. tredje luftfartspaketet, dvs. rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (*licensieringsförordningen*), rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (*marknadstillträdesförordningen*) och rådets förordning (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik (KOM[2006] 396 slutlig). Strukturellt innebär förslaget att de tre nuvarande förordningarna upphävs och omarbetas till en ny förordning om gemensamma regler för tillhandahållande av luftfartstjänster i gemenskapen. Förslaget berör i sak bl.a. reglerna för operativa licenser och inhyrning av luftfartyg med besättning (s.k. wet lease).

### 11.2.3 Överväganden

**Supplementets förslag:** Det kapitel som behandlar rätten till luftfart ska inte innehålla något särskilt stadgande om att bestämmelserna i kapitlet inte ska tillämpas om något annat följer av EG-förordningar.

De svenska bestämmelserna gäller endast om inte annat följer av EG-förordningar. I den mån det finns skäl att anpassa de nationella reglerna till nya bestämmelser på EG-nivå, bör detta ske när de nya EG-förordningarna har fått sin slutliga utformning. De aktuella förslagen har därför inte föranlett några ändringar i förhållande till utredningens lagförslag när det gäller rätten till luftfart med undantag för frågan om drifttillstånd för firmaflyg (se avsnitt 11.3).

Som skäl för att införa ett särskilt stadgande om EG-förordningarnas företräde, utöver den generella hänvisningen i 1 kap. luftfartslagen, anförde utredningen att de svenska nationella bestämmelserna om rätten till luftfart så påtagligt påverkades av EG-förordningar. Detta kan numera i lika hög grad sägas om bestämmelserna om luftvärdighet och miljövärdighet. Även allmänt kan sägas att betydelsen av EG-förordningar har ökat på den civila luftfartens område sedan utredningen lämnade sitt betänkande. Mot den bakgrunden kan det inte längre antas ha något uttalat pedagogiskt värde att i just i fråga om rätten till luftfart ta in ett särskilt stadgande om EG-förordningarnas företräde.

### 11.3 Firmaflyg

**Supplementets förslag:** Lufträttsutredningens förslag om krav på drifttillstånd när det är fråga om firmaflyg utgår ur den nya lagen.

Förslaget att införa krav på drifttillstånd för firmaflyg mötte visst motstånd under remissrundan. Det finns i och för sig fortfarande skäl som talar för en sådan ordning som utredningen föreslagit.

Frågan har emellertid kommit i ett annat läge genom de föreslagna ändringarna i EASA-förordningen. Som framgått ovan innehåller förslaget bestämmelser om vilka krav som ska ställas vid drift av luftfartyg på operatörer som utför icke-kommersiell trafik.

De föreslagna bestämmelserna utgör en fullständig reglering av vilka krav, även i fråga om drifttillstånd, som kan ställas upp i fråga om de berörda luftfartygen. Det finns inte något utrymme för Sverige att genom nationell lagstiftning införa regler som avviker från eller går utöver förordningens bestämmelser.

Arbetet med att ändra EASA-förordningen har ännu inte avslutats. Det framstår emellertid som mindre lämpligt att nu införa svenska bestämmelser om drifttillstånd för firmaflyg, när dessa mycket väl kan komma att inom en överskådlig framtid bli överspelade genom en ny EG-reglering.

## 11.4 Begränsning av drifttillstånd

**Supplementets förslag:** Om det på sannolika skäl kan antas att ett drifttillstånd kommer att begränsas slutligt, ska det få begränsas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande.

Enligt utredningens förslag (7 kap. 6 § andra stycket) ska ett drifttillstånd återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan, om det på sannolika skäl kan antas att drifttillståndet kommer att återkallas slutligt.

I supplementet föreslås att bestämmelsen kompletteras på så sätt, att det även blir möjligt att begränsa ett drifttillstånd tills vidare, om det på sannolika skäl kan antas att ett drifttillstånd kommer att begränsas slutligt. Skälen för detta förslag överens-

stämmer i huvudsak med vad som anförts som motiv för att justera motsvarande bestämmelse i fråga om drifttillstånd för flygplatser (se avsnitt 9.3).

## 11.5 Tillstånd att bedriva utbildning

**Supplementets förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få föreskriva att det krävs tillstånd för att här i landet bedriva utbildning av flygledare.

Enligt nuvarande 7 kap. 1 § tredje stycket luftfartslagen får regeringen föreskriva att det krävs tillstånd för att driva skola med utbildning för certifikat och för att utöva luftfart som avser utbildning, även om verksamheten inte äger rum i förvärvssyfte. Frågor om sådana tillstånd prövas av den myndighet regeringen bestämmer. Om regeringen bestämmer det, får myndigheten uppdra åt annan att göra prövningen.

Av nuvarande 84 § andra stycket luftfartsförordningen framgår att skolor för sådan utbildning som krävs för certifikat och behörighetsbevis inte får drivas utan tillstånd av Luftfartsstyrelsen även om verksamheten inte äger rum i förvärvssyfte.

Utredningen har föreslagit att det i 7 kap. 8 § nya luftfartslagen föreskrivs att det krävs utbildningstillstånd för att få bedriva flygutbildning. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få föreskriva undantag från kravet på tillstånd när det är fråga om utbildning för privat flygning.

Av artikel 13 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG av den 5 april 2006 om ett gemenskapscertifikat för flygledare (*flygledardirektivet*) framgår att tillhandahållande av utbildning för flygledare, inklusive bedömningsförfaranden i samband med denna, ska vara föremål för certifiering av de nationella tillsynsmyndigheterna. Kraven för certifiering ska avse den tekniska och operativa kompetensen och lämpligheten att anordna utbildningskurser i enlighet med närmare angivna krav.



En ansökan om certifiering ska sändas till de nationella tillsynsmyndigheterna i den medlemsstat där sökanden har sin huvudsakliga verksamhet lokaliserad och, i förekommande fall, sitt säte. Tillsynsmyndigheten ska övervaka att de krav och villkor som fogas till certifikaten uppfylls. De åtgärder som enligt direktivet kan tillgripas mot den som inte längre uppfyller kraven innebär att certifikatet återkallas. En medlemsstat ska erkänna certifikat som har utfärdats i en annan medlemsstat.

Ett krav på att en skola som utbildar personal för flygtrafiktjänst ska vara godkänd av Luftfartsstyrelsen finns för närvarande i BCL-FT 3.1.

Arbete med att införliva flygledardirektivet i svensk rätt pågår för närvarande inom Luftfartsstyrelsen. De nya föreskrifterna beräknas träda i kraft i april 2008. Det framstår som en lämplig ordning att så långt det går genomföra flygledardirektivet genom myndighetsföreskrifter. För att så ska kunna ske bör ett bemyndigande föras in i luftfartslagen, till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, att föreskriva om krav på tillstånd för att här i landet bedriva utbildning av flygledare. En föreskrift om utbildning av flygledare kan föras in i luftfartslagen i anslutning till bestämmelserna om tillstånd att bedriva flygutbildning.



## 12 Vissa bestämmelser för lufttrafiken

### 12.1 Inledning

I supplementet föreslås att 8 kap. 2 § luftfartslagen får en justerad lydelse i förhållande till betänkandets förslag. Vidare har vissa ändringar gjorts i 8 kap. 3 § med hänsyn till att flygtrafik-tjänst i framtiden kan komma att bedrivas i enskild regi (se avsnitt 9.4.4 och författningskommentaren). I övrigt har inga sakliga ändringar gjorts.

### 12.2 Trafikregler för luftfarten

**Supplementets förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om begränsningar i användningen av luftrum i anslutning till flygvägar som luftfartyg ska följa inom svenskt område.

Redan i dag kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om flygvägar som luftfartyg ska följa inom svenskt område samt om flygningar över landets gränser. En motsvarande bestämmelse finns med i 8 kap. 2 § förslaget till ny luftfartslag. Föreskrifter om flygvägar kan gälla flygvägar som utländska luftfartyg ska följa vid överflygningar

över landet men kan också gälla sådana flygvägar som utgör kontrollerat luftrum, dvs. luftrum som övervakas och leds av flygtrafikledningsorgan.

Erfarenheten visar att det ibland kan uppkomma störningar kring sådana flygvägar, exempelvis genom att luftballonger uppehåller sig i närheten av flygvägarna i anslutning till flygplatser. Detta kan öka risken för störningar och tillbud. Det är därför rimligt att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får ett något utökat mandat att meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att använda luftrum i direkt anslutning till sådana flygvägar.

Den justerade paragrafen föreslås få följande lydelse: ”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 meddelas föreskrifter om flygningar över landets gränser.”

### **12.3 Transporter av visst gods**

Enligt utredningens mening syntes det inte finnas något behov av att ha särskilda regler i luftfartslagstiftningen om transport av farligt gods, utan en hänvisning till lagen (1982:821) om transport av farligt gods fick i detta hänseende anses tillräckligt.

Den nämnda lagen har ersatts av en ny lag (2006:263) om transport av farligt gods. Den nya regleringen innebär inte någon väsentlig förändring i förhållande till vad som gällde när utredningen överlämnade sitt betänkande. I supplementet har de nya bestämmelserna endast föranlett att hänvisningen till 1982 års lag om transport av farligt gods bytts ut mot en hänvisning till 2006 års lag med samma rubrik.

# 13 Lufttransporter

## 13.1 Inledning

De civilrättsliga bestämmelserna om transporter med luftfartyg finns i nuvarande 9 kap. luftfartslagen. Utredningen lämnade inga förslag till nya eller justerade bestämmelser i 9 kap. utan föreslog att de redan gällande reglerna skulle föras över till den nya luftfartslagen i oförändrat skick.

Efter det att betänkandet överlämnades har omfattande ändringar gjorts i 9 kap. luftfartslagen. I det följande redovisas överväganden och förslag i anledning av det ändrade rättsläget.

## 13.2 Lag om lufttransporter

**Supplementets förslag:** En ny lag om lufttransporter tillskapas, huvudsakligen bestående av de bestämmelser som i dag återfinns i 9 kap. luftfartslagen (1957:297).

År 2002 beslutade riksdagen en genomgående ändring i 9 kap. luftfartslagen (prop. 2002/03:18, bet. 2002/03:LU2, rskr. 2002/03:65, SFS 2002:1130). Hela kapitlet fick ny lydelse och till luftfartslagen fogades konventionen av den 28 maj 1999 om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (*Montreal-konventionen*) som bilaga. Lagens nya bilaga omfattar 50 sidor.

År 2007 infördes i 9 kap. luftfartslagen kompletterande bestämmelser till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (*förordningen om nekad ombordstigning*) och förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer (*försäkringsförordningen*) (prop. 2006/07:3, bet. 2006/07:CU2, rskr. 2006/07:27, SFS 2006:1395).

Fråga har uppkommit om inte lagstiftningen på luftfartsområdet skulle vinna i överblickbarhet genom att man delar upp den nuvarande lagstiftningen på så sätt att man från den nya luftfartslagen låter bryta ut 9 kap. samt bilagan och låter dessa bestämmelser bilda en separat lag om luftransporter. Därigenom skapas en i huvudsak offentlighetslagstiftning om villkoren för att bedriva luftfart och en civilrättslig lagstiftning som reglerar villkoren mellan transportör och kund.

Genom de ovan redovisade ändringarna har 9 kap. fått en relativt modern utformning och någon mera ingående analys av bestämmelserna där görs inte i detta sammanhang.

I supplementet föreslås vidare att i den nya lagen om luftransporter förs in vissa kompletterande bestämmelser till Europaparlamentets och rådets

– förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG (*förordningen om svarta listan*) (se avsnitt 13.3), och

– förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet (se avsnitt 13.4).

Att bestämmelserna i nuvarande 9 kap. luftfartslagen bryts ut innebär inte någon skillnad i fråga om tillämpliga sanktioner. De bestämmelser om sanktioner som redan finns i 9 kap. tas oförändrade in i den nya lufttransportlagen. I vissa fall består sanktionen i möjligheten att dra in ett lufttrafikföretags operativa licens i enlighet med bestämmelser i EG-förordningar (se närmare prop. 2002/03:18 s. 62 och prop. 2006/07:3 s. 35 f.) Inte heller i dessa fall krävs någon ny reglering.

Av artikel 8.7 i försäkringsförordningen framgår att medlemsstaternas myndigheter i vissa fall får förbjuda ett luftfartyg att lyfta. Ett sådant avgångsförbud ska meddelas om det finns anledning anta att förordningens villkor inte är uppfyllda och ska bestå intill dess att lufttrafikföretaget eller luftfartygsoperatören har förmått visa att man rättar sig efter förordningens minimiförsäkringskrav. I förarbetena till 2007 års ändringar i 9 kap. konstaterades att svensk rätt redan uppfyllde denna föreskrift genom bestämmelsen om avgångsförbud i nuvarande 12 kap. 1 § luftfartslagen (prop. 2006/07:3 s. 35 och 36.). Den bestämmelsen medger att svenska myndigheter beslutar om avgångsförbud och kan enligt sin ordalydelse tillgripas vid bristande uppfyllelse av alla slags villkor som uppställts för luftfärden, således inte bara sådana som emanerar från svensk lag.

Nuvarande 12 kap. § 1 § luftfartslagen har sin motsvarighet i 11 kap. 1 § i supplementets förslag till luftfartslag. Av den paragrafen framgår att Luftfartsstyrelsen 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 luftfartslagen eller som har fastställts med stöd av lagen. Detsamma gäller när annars för flygningen fastställda villkor inte är uppfyllda. Detta innebär inte någon ändring i sak i förhållande till nu gällande regler. Avgångsförbud ska således kunna meddelas enligt den föreslagna bestämmelsen om villkor som fastställts i en EG-förordning inte är uppfyllda.

Dagens regler i 9 kap. är inte straffsanktionerade. Inte heller i fråga om de nya reglerna, som behandlas i avsnitt 13.3 och 13.4,

har det ansetts finnas något behov av att kriminalisera överträdelser. Den nya lagen behöver därför inga straffbestämmelser. Det tas inte heller med några bestämmelser om vite.

### **13.3 Information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför flygningen**

#### **13.3.1 Förordningen om svarta listan**

Genom förordningen om svarta listan fastställs regler om upprättande och offentliggörande av en gemenskapsförteckning över lufttrafikföretag som av säkerhetsskäl förbjuds att bedriva verksamhet inom gemenskapen samt om information till flygpassagerare om vilka lufttrafikföretag som utför de flygningar som dessa passagerare använder.

I kapitel III (artiklarna 10–13) i förordningen om svarta listan finns bestämmelser om information till passagerare och om rätt till återbetalning eller ombokning. Av artikel 10 framgår att bestämmelserna, under vissa närmare angivna förutsättningar, ska gälla transport av passagerare med flyg.

I artikel 11 finns föreskrifter om skyldighet för ”den avtalslutande parten vid luftransporter” att lämna information om vilket lufttrafikföretag som utför flygningen. Med den avtalslutande parten vid luftransporter avses det lufttrafikföretag som ingår ett transportavtal med en passagerare eller, om avtalet avser ett resepaket, en researrangör. Samtliga biljettförsäljare ska också betraktas som avtalslutande parter vid luftransporter.

Som regel ska passageraren informeras om vilket eller vilka lufttrafikföretag som utför flygningen i samband med platsreservationen.

Om namnet på det eller de lufttrafikföretag som utför flygningen ännu inte är känt vid tidpunkten för reservationen, ska den avtalslutande parten vid luftransporter se till att passageraren informeras om namnet på det eller de lufttrafik-



företag som förmodligen kommer att utföra den eller de aktuella flygningarna. I sådana fall ska den avtalsslutande parten vid lufttransporter se till att passageraren informeras om namnet på det eller de lufttrafikföretag som utför flygningen så snart som detta fastställts.

Om det eller de lufttrafikföretag som ska utföra flygningen ändras efter platsreservationen, ska det avtalsslutande lufttrafikföretaget, oberoende av orsaken till ändringen, omedelbart vidta alla lämpliga åtgärder för att säkra att passagerarna informeras om ändringen så snart som möjligt. Passagerarna ska under alla omständigheter informeras vid incheckningen, eller vid ombordstigningen i de fall då det inte krävs någon incheckning för anslutningsflyg.

Lufttrafikföretaget eller researrangören, allt efter omständigheterna, ska se till att den berörda avtalsslutande parten vid lufttransporter informeras om vilket eller vilka lufttrafikföretag som ska utföra flygningen så snart detta blir känt, särskilt om det har skett en ändring.

Om en biljettförsäljare inte har informerats om vilket lufttrafikföretag som ska utföra flygningen, ska biljettförsäljaren inte anses skyldig till att inte ha uppfyllt kraven i artikel 11.

Skyldigheten för den avtalsslutande parten vid lufttransporter att informera passagerarna om vilket eller vilka lufttrafikföretag som ska utföra flygningen ska uttryckligen anges i de allmänna försäljningsvillkor som är tillämpliga på transportavtalet.

Av artikel 12 framgår att en passagerare i vissa fall ska erbjudas den rätt till återbetalning eller ombokning som fastställs i artikel 8 i förordning (EG) nr 261/2004, om ett lufttrafikföretag förts in på svarta listan och belagts med verksamhetsförbud och detta lett till antingen att flygningen ställts in eller att den skulle ha ställts in om den hade ägt rum inom gemenskapen.

### 13.3.2 Kompletterande bestämmelser

**Supplementets förslag:** Konsumentverket ska utöva tillsyn över att lufttrafikföretag, researrangörer och biljettförsäljare fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 11 och 12 i förordningen om svarta listan. Den som inte lämnar föreskriven information till passagerarna ska på marknadsrättslig väg kunna åläggas eller i vissa fall föreläggas att lämna informationen. Talan om åläggande ska kunna väckas vid Marknadsdomstolen av bl.a. Konsumentombudsmannen och den näringsidkare som ingått avtal som rör transport med lufttrafikföretaget, researrangören eller biljettförsäljaren. Bestämmelser av denna innebörd tas in i lagen om lufttransporter.

Av artikel 13 i förordningen om svarta listan framgår att medlemsstaterna ska säkerställa att reglerna i förordningens tredje kapitel efterlevs och fastställa sanktioner vid överträdelser av dessa regler.

Det grundläggande syftet med bestämmelsen om skyldighet att i förväg lämna information om vilket lufttrafikföretag som utför flygningen kan sägas vara att passagerarna ska ha tillgång till god information för att kunna göra väl övervägda val. I Sverige finns i marknadsföringslagen (1995:450) en etablerad rättslig ordning för att åstadkomma att konsumenten får sådan information som anses väsentlig för honom eller henne.

Marknadsföringslagen tillämpas enligt 2 § då näringsidkare marknadsför eller själva efterfrågar produkter i sin verksamhet. Med produkter avses enligt 3 § bl.a. varor och tjänster. Av 4 § följer en plikt för näringsidkaren att vid marknadsföringen lämna information som är av särskild betydelse från konsument-synpunkt. Enligt 15 § kan Marknadsdomstolen ålägga en näringsidkare att lämna sådan information. Av 19 § framgår att ett åläggande kan förenas med vite. Vidare kan Konsumentombudsmannen med stöd av 21 § meddela vitessanktionerade

informationsförelägganden i fall som inte är av större vikt. En näringsidkare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett åläggande som har meddelats med stöd av 15 § ska enligt 29 § ersätta den skada som därigenom uppkommer för en konsument eller någon annan näringsidkare. Talan vid Marknadsdomstolen om åläggande får enligt 38 § väckas av Konsumentombudsmannen, en näringsidkare som berörs av marknadsföringen samt en sammanslutning av konsumenter, näringsidkare eller löntagare.

I 9 kap. 10 § luftfartslagen finns en bestämmelse som gör marknadsföringslagen tillämplig i fall då en transportör underlåter att lämna information till flygpassagerare i artikel 3a eller 6 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage. Konsumentverket utövar tillsyn över att transportörer fullgör sina skyldigheter enligt de aktuella bestämmelserna.

9 kap. 11–13 §§ luftfartslagen innehåller bestämmelser till säkerställande av efterlevanden av förordningen om nekad ombordstigning. Konsumentverket ska utöva tillsyn över att lufttrafikföretag fullgör de skyldigheter som följer av denna förordning. Hit hör enligt artikel 14 i förordningen att informera passagerarna om deras rättigheter. Det är möjligt för Konsumentombudsmannen, näringsidkare som ingått avtal om transport med lufttrafikföretaget och sammanslutningar av konsumenter eller näringsidkare att i Marknadsdomstolen föra talan mot ett lufttrafikföretag som inte fullgör sin informations-skyldighet. En sådan talan har som syfte att ålägga företaget att lämna den aktuella informationen.

Mot bakgrund av den reglering som redan finns framstår det som lämpligt att Konsumentverket utövar tillsyn även över efterlevnaden av bestämmelserna i kapitel III i förordningen om svarta listan och att marknadsrättsliga påföljder kan bli aktuella vid underlåtelse att lämna föreskriven information. I detta supplement föreslås därför att regler med sådant innehåll förs in i en ny lufttransportlag tillsammans med de bestämmelser som

redan finns i nuvarande 9 kap. luftfartslagen. På samma sätt som skett i nuvarande 9 kap. 12 och 13 §§ bör en särskild marknadsrättslig reglering införas, snarare än att Marknadsföringslagens regler görs direkt tillämpliga. Skäl som talar för en sådan ordning är dels att man på detta sätt undviker att ställa upp krav på att informationen ska lämnas "vid marknadsföringen", dels att man säkerställer att det finns medel att tillgripa mot ett felande företag även i det fallet att passagerarna uteslutande utgörs av personer som inte är att anse som konsumenter. De överväganden som gjorts i förarbetena till 2007 års lagändring har bäring även på den föreslagna regleringen (se prop. 2006/07:3 s. 24 ff.). När det gäller bestämmelsernas närmare utformning hänvisas till författningskommentaren.

Efterföljs inte bestämmelsen i artikel 12 i förordningen om svarta listan om rätt till återbetalning eller ombokning, kan talan föras vid allmän domstol. Något behov av att knyta särskilda sanktioner till en sådan civilrättslig reglering förefaller inte finnas.

I augusti 2006 överlämnade 2005 års marknadsföringsutredning betänkandet *Otillbörliga affärsmetoder* (SOU 2006:76) till regeringen. I betänkandet lämnas förslag till en ny marknadsföringslag och följdändringar i bl.a. luftfartslagen. Betänkandet är för närvarande föremål för beredning inom Regeringskansliet. Marknadsföringsutredningens förslag motsvarar i huvudsak den gällande regleringen i de delar som är av intresse här. Det bör noteras att det förslag som bereds innebär att näringsidkaren kan åläggas att lämna information även i s.k. efterköpsituationer, alltså inte bara vid "marknadsföring" i den mening det begreppet har i den nuvarande marknadsföringslagen. Detta har i supplementet inte bedömts vara skäl att överge ordningen med en särskild marknadsrättslig reglering när det gäller lufttransporter.

## **13.4 Personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet**

### **13.4.1 Inledning**

En översiktlig redogörelse för Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet har lämnats i avsnitt 2.3.5. Här ska närmare redogöras för förbudet mot att vägra transport och skyldigheten att lämna information till berörda flygpassagerare.

Av artikel 3 i förordningen framgår att ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör inte med hänvisning till funktionshinder eller nedsatt rörlighet får vägra att godkänna en platsreservation för en flygning som avgår från eller ankommer till en flygplats som omfattas av förordningen eller neka personer med funktionshinder eller personer med nedsatt rörlighet ombordstigning vid en sådan flygplats, förutsatt att personen i fråga har en giltig biljett och en platsreservation.

Förbudet mot att vägra transport har undantag, som framgår av artikel 4, punkterna 1 och 2.

Enligt artikel 4.1 får ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör vägra att godkänna en platsreservation från eller neka ombordstigning för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet för att uppfylla vissa säkerhetskrav eller om flygplanets storlek eller dess dörrar gör det fysiskt omöjligt att ta ombord eller transportera personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Om vägran att godta en platsreservation grundas på sådana skäl ska lufttrafikföretaget, dess agent eller researrangören göra rimliga ansträngningar för att föreslå den berörda personen ett godtagbart alternativ.

Den som nekats ombordstigning på grund av sitt funktionshinder eller sin nedsatta rörlighet och en person som ledsagar denne i enlighet med artikel 4.2 ska erbjudas rätt till återbetalning eller ombokning enligt artikel 8 i förordningen om

nekad ombordstigning. Rätten till val mellan returflygning eller ombokning gäller endast på villkor att alla säkerhetskrav uppfylls.

Av artikel 4.2 framgår att lufttrafikföretaget, dess agent eller en researrangör, för att uppfylla tillämpliga säkerhetskrav, får kräva att personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet ska ledsagas av en person som kan ge den assistans som krävs för personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

Artikel 4.3 innehåller bestämmelser om tillhandahållande av information om säkerhetsregler och begränsningar. Ett lufttrafikföretag eller dess agent ska på närmare angivet sätt offentliggöra de säkerhetsregler som lufttrafikföretaget tillämpar på transport av personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet samt information om eventuella begränsningar avseende transport av dessa personer eller hjälpmedel på grund av flygplanets storlek. En researrangör ska tillhandahålla sådana säkerhetsregler och begränsningar när det gäller flygningar som ingår i paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang som den organiserar, säljer eller bjuder ut för försäljning.

Av artikel 4.4 framgår att den som använder sig av ett undantag från förbudet att vägra transport utan dröjsmål ska underätta personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet om skälen för detta samt att sådan underrättelse på begäran ska lämnas skriftligen senast fem arbetsdagar efter begäran.

### 13.4.2 Överväganden

**Supplementets förslag:** Konsumentverket ska utöva tillsyn över att lufttrafikföretag, deras agenter och researrangörer fullgör de skyldigheter som följer av artikel 4 i förordning (EG) nr 1107/2006.

Ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör som inte lämnar information enligt artikel 4 i förordning (EG) nr 1107/2006 ska kunna åläggas att lämna informationen med tillämpning av samma marknadsrättsliga reglering som gäller i fråga om underlåtenhet att lämna föreskriven information enligt förordningen om nekad ombordstigning och förordningen om svarta listan. En talan vid Marknadsdomstolen ska därutöver kunna väckas av en näringsidkare som på grund av sitt funktionshinder eller sin nedsatta rörlighet inte fått sin platsreservation godkänd eller nekats ombordstigning.

Av artikel 14 i förordning (EG) nr 1107/2006 framgår att varje medlemsstat ska utse ett eller flera organ som ansvarar för genomförandet av förordningen och, när så är lämpligt, vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de rättigheter som tillkommer personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet respekteras. Det utsedda organet ska kunna ta emot klagomål som rör påstådda överträdelser av förordningen från personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, om dessa inte har fått gottgörelse genom att meddela flygplatsens ledningsenhet eller det berörda lufttrafikföretaget (artikel 15.1–3). Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att informera berörda personer om deras rättigheter enligt förordningen och om möjligheten att rikta klagomål till det utsedda organet eller de utsedda organen (artikel 15.4).

Medlemsstaterna ska enligt artikel 16 vidare fastställa regler om sanktioner, som ska vara effektiva, proportionella och avskräckande, för överträdelser av bestämmelserna i

förordningen och vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de tillämpas.

I nu angivna avseenden måste det således undersökas om kompletterande bestämmelser bör införas eller om någon redan befintlig nationell reglering kan vara tillräcklig för att möta förordningens krav.

Regeringen har genom förordningen (2006:1398) om ändring i förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område utsett Luftfartsstyrelsen att vara behörig myndighet när uppgifter ska fullgöras enligt förordning (EG) nr 1107/2006. Ändringen trädde i kraft den 1 januari 2007.

Bestämmelserna i förordning (EG) nr 1107/2006 om förbud mot att vägra transport ligger inom samma område som den reglering som finns i lagen (2003:307) om förbud mot diskriminering. Att vägra en person med funktionshinder transport i strid med förordningens bestämmelser måste anses utgöra sådan diskriminering som den nämnda lagen har till ändamål att motverka. Förordningens definition av person med funktionshinder eller person med nedsatt rörelseförmåga omfattar visserligen en något större krets personer än sådana som har ett funktionshinder i den mening avses i lagen om förbud mot diskriminering. Det kan därför i princip hända att någon vägras transport i strid med förordningens bestämmelser utan att detta utgör diskriminering enligt den nämnda lagen. De åtgärder som lufttrafikföretagen måste vidta för att för att kunna leva upp till lagens krav är emellertid sådana att de gynnar även passagerare som exempelvis har nedsatt rörelseförmåga utan att ha ett sådant funktionshinder som avses i lagen om förbud mot diskriminering. Goda skäl talar därför för att den reglering som redan finns är tillräcklig för att säkerställa att förbudet mot att vägra transport följs i praktiken även i fråga om sådana flygpassagerare. Med hänsyn härtill synes det inte vara motiverat att införa kompletterande bestämmelser till förordningens förbud mot att vägra transport. Det kan dock finnas skäl att återkomma till frågan, när det finns mera erfarenheter av tillämpningen.



Frågan om kompletterande bestämmelser till artiklarna 5–12 behandlas i avsnitt 17.3.

Vad som återstår att överväga är om kompletterande bestämmelser fordras avseende de skyldigheter som lufttrafikföretagen, deras agenter och researrangörerna har enligt artikel 4 i förordningen.

De skyldigheter som är föremål för Konsumentverkets tillsyn enligt andra bestämmelser i nuvarande 9 kap. luftfartslagen (se avsnitt 13.3.2) är av likartat eller näraliggande slag som de skyldigheter som lufttrafikföretag och andra har enligt artikel 4 i förordning (EG) nr 1107/2006. Ett behov av en motsvarande reglering av tillsynen kan därför antas finnas även i fråga om de sistnämnda skyldigheterna.

Det är lämpligt att hålla samman tillsynsuppgifter av likartat eller näraliggande slag inom samma rättsområde i en och samma myndighet. Uppgiften att ha tillsyn över efterlevnaden kan i stor utsträckning förväntas bestå i att bevaka att lufttrafikföretagen, deras agenter och researrangörerna fullgör sin skyldighet att enligt artikel 4 lämna viss information. Därmed liknar uppgiften de tillsynsuppgifter som Konsumentverket redan har. Verket ska vidare enligt 4 § 3 förordningen (2007:1139) med instruktion för Konsumentverket ha ett särskilt ansvar för handikappfrågor inom sitt verksamhetsområde och inom ramen för detta ansvar stödja samt vara samlande och pådrivande i förhållande till övriga berörda parter. Den tillsynsverksamhet som Luftfartsstyrelsen utövar har tydliga kopplingar till det offentlighetsrättsliga regelverket på luftfartens område och är därmed av en annan art än den som skulle komma i fråga enligt artikel 4 i förordningen. Konsumentverket får mot denna bakgrund anses vara den myndighet som är bäst lämpad att utöva tillsyn.

Konsumentverket kommer i sin egenskap av tillsynsmyndighet att ha anledning att bevaka att lufttrafikföretagen, deras agenter och researrangörerna iakttar den skyldighet att lämna information som slås fast i artikel 4. Vidare måste Konsumentverket kontrollera att det inte förekommer avtalsvillkor som ger passagerarna ett sämre skydd än vad

förordningen kräver och som därför ska vara utan verkan enligt artikel 13.

När det gäller tillsynen över informationsskyldigheten kan i huvudsak samma överväganden göras som i fråga om tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna i kapitel III i förordningen om svarta listan (se avsnitt 13.3.2). Ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör som inte lämnar information enligt artikel 4 i förordning (EG) nr 1107/2006 bör således kunna åläggas att lämna informationen med tillämpning av samma förfaranderegler som gäller i fråga om ett åläggande att lämna information enligt artikel 14 i förordningen om nekad ombordstigning.

De rättigheter som enligt förordning (EG) nr 1107/2006 tillkommer personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet gäller även om dessa inte är att anse som konsumenter. Det bör därför finnas sanktioner även i fall då någon avser resa inom ramen för sin näringsverksamhet. För att regleringen ska vara heltäckande måste en talan vid Marknadsdomstolen kunna väckas av andra näringsidkare än sådana som har ingått avtal om transport. En talan bör därför kunna väckas även av en näringsidkare som på grund av sitt funktionshinder eller sin nedsatta rörlighet inte fått sin platsreservation godkänd eller nekats ombordstigning.

Enligt den bedömning som regeringen gjorde i förarbetena till 9 kap. 11–13 §§ luftfartslagen borde det inte föranleda några kompletterande regler att bestämmelserna i förordningen om nekad ombordstigning var tvingande till passagerarnas förmån (prop. 2006/07:3 s. 28 ff.). Regeringen konstaterade bl.a. att lagen (1994:1512) om avtalsvillkor i konsumentförhållanden redan utgjorde ett kraftfullt verktyg i händerna på den som hade tillsyn över förordningen om nekad ombordstigning. Regeringen anförde vidare att, för det fåtal fall där det aktuella avtalsvillkoret riktade sig uteslutande till passagerare som inte vara att anse som konsumenter, det var tillräckligt att passageraren inför domstol med framgång kunde göra gällande att villkoret var ogiltigt,

eftersom det åsidosatte eller begränsade hans eller hennes tvingande rättigheter enligt förordningen.

Motsvarande överväganden kan göras i fråga om passagerarnas rättigheter enligt artikel 4 i förordning (EG) nr 1107/2006. Tillsynsmyndigheten är för alla praktiska fall redan nu försedd med möjligheter att på marknadsrättslig väg ingripa mot lufttrafikföretag och andra som uppställer avtalsvillkor som åsidosätter eller inskränker passagerarnas rättigheter enligt förordningen. Kompletterande regler fordras alltså inte i detta hänseende.



## 14 Ansvaret för skador genom luftfart

### 14.1 Inledning

I 10 kap. i utredningens förslag till luftfartslag finns bestämmelser dels om skadeståndsansvar gentemot tredje man (1 och 2 §§) och preskription (4 §), dels om ansvarsförsäkring (4 §). Eftersom de civilrättsliga bestämmelserna i 9 kap. luftfartslagen föreslås brytas ut och bilda en egen lag om lufttransporter, har kapitlets numrering ändrats supplementets lagförslag.

Frågor om ansvarsförsäkring för luftfartyg behandlas i kapitel 15.

### 14.2 Överväganden

**Supplementets förslag:** De nuvarande bestämmelserna om ansvar för skador som genom luftfart tillfogas personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget lämnas oförändrade.

Utredningen noterade i sitt betänkande att det inte fanns några för Sverige folkrättsligt bindande regler när det gällde ansvaret för tredjemansskador som hade uppkommit vid luftfart och

anförde även att behovet av internationella lösningar syntes vara betydligt mindre än på andra områden inom lufträtten.

Den konvention om tredjemansskador som antogs i Rom 1952 har hittills fått dålig anslutning. ICAO:s råd har emellertid den 31 maj 2004 beslutat att tillsätta en specialgrupp för att modernisera Romkonventionen. Detta arbete kan förväntas ge resultat inom en överskådlig framtid. Det finns därför skäl att anta att Sverige kan komma att tillträda konventionen med följd att den svenska lagstiftningen måste anpassas till de nya internationella reglerna. Med hänsyn till detta framstår det som befogat att avvakta med att göra ändringar i den nu gällande regleringen. I supplementet föreslås därför att ingen ändring nu görs i bestämmelserna om tredjemansskador. Lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart kommer således att fortsätta gälla i avvaktan på de överväganden som kan komma att göras i anledning av den moderniserade Romkonventionen. Inga nya regler förs in i luftfartslagen.

# 15 Ansvarsförsäkring för luftfartyg

## 15.1 Inledning

Utredningen föreslog att det i lag skulle införas ett generellt krav på ansvarsförsäkring såvitt avsåg ansvaret för skador som vid luftfartygs användande i luftfart tillfogades personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget.

Ett skyldighet för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer att ha försäkring för sådant ansvar har numera införts genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer (*försäkringsförordningen*).

Syftet med försäkringsförordningen är att fastställa miniminivåer för det försäkringskydd som lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer ska hålla sig med såvitt gäller sitt ansvar för skador på passagerare, bagage, gods och tredje man (artikel 1.1). Med några undantag – bl.a. undantas statliga luftfartyg – ska förordningen tillämpas på alla lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som flyger inom, till, från eller över en medlemsstats territorium (artikel 2).

Artikel 4 innehåller närmare bestämmelser om försäkringsprinciper. Lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer ska vara försäkrade i enlighet med förordningens krav såvitt gäller sitt luftfartsspecifika skadeståndsansvar i fråga om passagerare, bagage, gods och tredje man. Bestämmelser om sådant skadeståndsansvar kan finnas i såväl internationella konventioner

som i gemenskapsrätten och nationell rätt. Försäkringarna ska omfatta händelser i samband med krigshandlingar, terrorism, flygplanskapning, sabotage, olaga besittningstagande av luftfartyg och civila oroligheter. Försäkringskraven gäller för varje flygning och alldeles oavsett om lufttrafikföretaget eller luftfartygsoperatören äger luftfartyget eller förfogar över det på annan grund.

Förordningen förutsätter för sin effektivitet att det finns möjlighet för medlemsstaternas myndigheter att på ett enkelt sätt kontrollera uppfyllelsen av försäkringskraven. För detta ändamål föreskrivs att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer är skyldiga att visa att de uppfyller förordningens krav genom att hos en behörig myndighet i en eller flera medlemsstater deponera ett försäkringsbevis eller annat bevis om giltig försäkring (artiklarna 5.1, 5.2 och 5.4). För vissa överflygningar gäller att medlemsstaternas myndigheter i stället får avkräva lufttrafikföretaget eller luftfartygsoperatören ett bevis om giltig försäkring (artiklarna 5.3 och 8.2).

När det gäller försäkringsskyddet för det skadeståndsansvar som kan uppkomma gentemot tredje man, dvs. andra än passagerare, tjänstgörande flygbesättning och kabinpersonal, ges miniminivåer i artikel 7. För varje luftfartyg ska försäkringsskyddet per olycka uppgå till minst de belopp som angetts i en särskild tabell. Miniminivåerna har därvid satts i relation till det aktuella luftfartygets högsta godkända startmassa (MTOM), varvid försäkringsnivån blir högre ju större denna massa är. Nivåerna sträcker sig från 750 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för luftfartyg med mindre MTOM än 500 kg till 700 miljoner SDR för luftfartyg vilkas MTOM är 500 000 kg eller större. Värdet av en särskild dragningsrätt fastställs av Internationella valutafonden.

Medlemsstaterna är skyldiga att se till att förordningens bestämmelser efterlevs och att för det ändamålet kunna tillgripa påföljder som är effektiva, proportionella och avskräckande (artiklarna 8.1 och 8.4). Vid behov får medlemsstaterna kräva ytterligare bevis från lufttrafikföretaget, luftfartygsoperatören



eller försäkringsgivaren (artikel 8.3). Såvitt gäller lufttrafikföretag vars operativa licens beviljats i enlighet med licensieringsförordningen får en av dessa påföljder utgöra indragning av licensen (artikel 8.5). Gentemot andra lufttrafikföretag och vissa luftfartygsoperatörer får medlemsstaterna som påföljd tillgripa landningsförbud inom sina respektive territorier (artikel 8.6). Om det – vidare – i ett enskilt fall finns anledning anta att försäkringskraven enligt förordningen inte är uppfyllda, ska luftfartyget i fråga kunna meddelas avgångsförbud intill dess att lufttrafikföretaget eller luftfartygsoperatören har förmått visa att erforderlig försäkring föreligger (artikel 8.7).

## 15.2 Krav på ansvarsförsäkring i luftfartslagen

**Supplementets förslag:** De nuvarande bestämmelserna om ansvarsförsäkring för luftfartyg lämnas oförändrade.

Försäkringsförordningen har föranlett ändringar i nuvarande 10 kap. luftfartslagen (prop. 2006/07:3, bet. 2006/07:CU2, rskr. 2006/07:27, SFS 2006:1395).

I 10 kap. 1 a § erinras om den försäkringsplikt som enligt försäkringsförordningen åvilar lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer när det gäller deras ansvar för tredjemansskador. Av 10 kap. 2 § framgår att regeringen har möjlighet att föreskriva att det även i andra fall ska finnas trafikförsäkring eller motsvarande säkerhet för det ansvar för tredjemansskador som följer av lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

10 kap. 2 a och 2 b §§ innehåller kompletterande bestämmelser till försäkringsförordningen. Av 10 kap. 2 a § framgår bl.a. att Luftfartstyrelsen utövar tillsyn över att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer fullgör sin plikt enligt förordningen att till viss lägsta nivå vara försäkrade för det skadeståndsansvar som de kan ådra sig för skador på personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget. Vidare föreskrivs att ett sådant

försäkringsbevis eller annat bevis om giltig försäkring som avses i artikel 5.1 i förordningen ska ges in till Luftfartsstyrelsen. Genom 10 kap. 2 b § ges Luftfartsstyrelsen möjlighet att för vissa överflygnings- och mellanlandningsfall kräva bevis om giltig försäkring.

Försäkringsförordningen reglerar numera försäkringsplikten för flertalet luftfartyg. Genom förordningen och de kompletterande bestämmelser som har införts i luftfartslagen finns vidare en ordning som syftar till att säkerställa att lufttrafikföretagen och lufttrafikoperatörerna alltid uppfyller de fastslagna minimiförsäkringskraven. Något behov av att i den svenska lagstiftningen föra in ett generellt krav på ansvarsförsäkring förefaller inte finnas längre. Om det visar sig vara motiverat med försäkringsplikt utanför förordningens tillämpningsområde, har regeringen möjlighet att föreskriva att trafikförsäkring ska finnas. I supplementet föreslås mot denna bakgrund att bestämmelserna om ansvarsförsäkring i den nuvarande luftfartslagen lämnas oförändrade.

## 16 Flygräddningstjänst, bärgning och undersökning av luftfartsolyckor

Ändringar har gjorts i 11 kap. i utredningens lagförslag, till en början såtillvida att numreringen har ändrats till 10 kap.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart (se avsnitt 2.3.5) har genomförts i nationell lagstiftning bl.a. genom ändringar i nuvarande 11 kap. luftfartslagen (prop. 2006/07:110, bet. 2006/07:TU13, rskr. 2006/07:199, SFS 2007:495). Följdändringar har gjorts i 4 kap. 6 § och 7 kap. 52 § sekretesslagen (1980:100). I detta supplement har därför motsvarande ändringar gjorts i förslaget till luftfartslag och förslaget till lag om ändring i sekretesslagen. För en närmare redogörelse för dessa och andra justeringar hänvisas till författningskommentaren.

Sedan utredningen överlämnat sitt betänkande har räddningstjänstlagen (1986:1102) och räddningstjänstförordningen (1986:1107) ersatts av lagen (2003:778) och förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor. Hänvisningarna i den föreslagna luftfartslagen och förordningen har justerats i anledning av detta.



## 17 Tillsyn m.m.

### 17.1 Inledning

Supplementets förslag överensstämmer i fråga om tillsyn i form av verksamhetskontroll i huvudsak med betänkandet. Vissa ändringar har emellertid gjorts i förhållande till utredningens förslag och redovisas i det följande.

### 17.2 Tillsynsåtgärder

<p><b>Supplementets förslag:</b> Tillsynsåtgärder ska få företas stickprovsvis om det sker på ett icke-diskriminerande sätt.</p>
--

Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG av den 21 april 2004 om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen har harmoniserade metoder införts som ska säkerställa att internationella säkerhetsnormer verkligen följs inom gemenskapen genom en harmonisering av regler och förfaranden för rampinspektioner av de luftfartyg från tredje land som landar på flygplatser belägna i medlemsstaterna. Med rampinspektioner avses granskning av luftfartyg från tredje land i enlighet med bilaga II till direktivet (artikel 2 c). En rampinspektion ska omfatta alla eller ett urval av de punkter som anges i bilagan, t.ex. kontroll av att de dokument

som krävs för internationella flygningar finns tillgängliga och är giltiga.

Enligt artikel 4.1 ska varje medlemsstat fastställa lämpliga metoder för att säkerställa att rampinspektioner genomförs med avseende på de luftfartyg från tredje land som landar på någon av medlemsstatens flygplatser som är öppen för internationell luftfart, om misstanke föreligger om att dessa luftfartyg inte överensstämmer med internationella säkerhetsnormer.

Av artikel 4.2 framgår att medlemsstaterna får fastställa bestämmelser för genomförande av rampinspektioner enligt ett stickprovsförfarande, utan att särskild misstanke föreligger, under förutsättning att sådana bestämmelser är förenliga med gemenskapsrätten och internationell rätt. Ett sådant förfarande ska genomföras på ett icke-diskriminerande sätt.

Direktivet har genomförts i svensk rätt genom förordningen (2006:436) om ändring i luftfartsförordningen. Av 24 § tredje stycket framgår att besiktningar av luftfartyg får ske i form av stickprovskontroller utan att det finns någon särskild misstanke om de genomförs på ett icke-diskriminerande sätt.

Det förslag till luftfartsförordning som finns i detta supplement innehåller ingen motsvarande bestämmelse. Med hänsyn till hur regleringen av tillsynen är uppbyggd i förslaget till luftfartslag, där allmänna regler om verksamhetskontroll har samlats på ett ställe, bör i lagen införas en bestämmelse om att tillsynsåtgärder får företas stickprovsvis om det sker på ett icke-diskriminerande sätt.

I sammanhanget kan det vara idé att nämna några ord om ordet "tillsyn" i detta lagstiftningsärende. Tillsynsutredningens slutbetänkande *Tillsyn Förslag om en tydligare och effektivare offentlig tillsyn* (SOU 2004:100) behandlar frågan om tillsyn och lanserar en förhållandevis snäv definition av ordet i 2 § i utredningens förslag till tillsynslag. Ett sådant snävt synsätt avses inte här. Här ska "tillsyn" anses omfatta alla de fall då en myndighet har en övervakande eller styrande funktion. Ordet har nyligen använts på detta vidare synsätt i lagstiftningsarbetet om genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv

2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart (jfr kapitel 16).

## **17.3 Personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet**

### **17.3.1 Inledning**

En översiktlig redogörelse för Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet har lämnats i avsnitt 2.3.5. Överväganden knutna till artiklarna 3 och 4 i förordningen har redovisats i avsnitt 13.4.

Det finns skäl att i anslutning till luftfartslagens bestämmelser om tillsyn göra vissa överväganden om kompletterande bestämmelser till artiklarna 5–12 i förordningen. Några särskilda sanktioner för att trygga efterlevnaden av dessa bestämmelser har inte införts i svensk rätt.

Artikel 5 i förordningen föreskriver att flygplatsens ledningsenhet ska ange ankomst- och avresepunkter där personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet enkelt kan anmäla sin ankomst till flygplatsen och begära assistans.

Artikel 6 innehåller bestämmelser om skyldighet för lufttrafikföretag, deras agenter och researrangörer att under närmare angivna former ta emot och vidarebefordra information om behov av assistans för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

Artiklarna 7–9 innehåller bestämmelser om assistans på flygplatser. Flygplatsens ledningsenhet ansvarar för att assistans som anges i bilaga I till förordningen tillhandahålls personer med funktionshinder eller nedsatt rörelseförmåga. Hit hör exempelvis åtgärder som är nödvändiga för att berörda personer ska kunna checka in och registrera bagage och gå ombord på flygplanet.

Om en erkänd assistanshund krävs ska denna beredas plats, förutsatt att lufttrafikföretaget, dess agent eller researrangören har underrättats om detta. Av artikel 10 framgår att lufttrafikföretag är skyldiga att utan extra avgift tillhandahålla viss assistans, som anges i bilaga II till förordningen. Hit hör bl.a. transport av erkända assistanshundar och assistans för att ta sig till toaletten.

Enligt artikel 11 ska att lufttrafikföretag och flygplatsernas ledningsenheter se till att personal som tillhandahåller direkt assistans till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet vet hur man ska tillgodose behoven hos personer med olika former av funktionsnedsättning eller rörelsehinder och se till att personalen får viss utbildning.

Av artikel 12 framgår att om rullstolar, hjälpmedel vid förflyttning eller andra hjälpmedel kommer bort eller skadas i hanteringen på flygplatsen eller under transporten på flygplanet ska den passagerare som äger utrustningen erhålla ersättning i enlighet med internationell lagstiftning, gemenskapslagstiftningen och nationell lagstiftning.

### 17.3.2 Överväganden

**Supplementets förslag:** Luftfartsstyrelsen ska utöva tillsyn över att den som har skyldigheter enligt artiklarna 5–11 i förordning (EG) nr 1107/2006 följer dessa bestämmelser. Luftfartsstyrelsen ska få meddela de förelägganden som behövs för att bestämmelserna ska följas.

EG-förordningen gör det nödvändigt för medlemsstaterna att överväga behovet av kompletterande bestämmelser.

Varje medlemsstat ska sålunda utse ett eller flera organ som ansvarar för genomförandet av förordningen och, när så är lämpligt, vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de rättigheter som tillkommer personer med funktionshinder



eller nedsatt rörlighet respekteras (artikel 14). Det utsedda organet ska kunna ta emot klagomål som rör påstådda överträdelser av förordningen från personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, om dessa inte har fått gottgörelse genom att meddela flygplatsens ledningsenhet eller det berörda lufttrafikföretaget (artikel 15.1–3). Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att informera berörda personer om deras rättigheter enligt förordningen och om möjligheten att rikta klagomål till det utsedda organet eller de utsedda organen (artikel 15.4).

Medlemsstaterna ska vidare fastställa regler om sanktioner, som ska vara effektiva, proportionella och avskräckande, för överträdelser av bestämmelserna i förordningen och vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de tillämpas (artikel 16).

Regeringen har genom förordningen (2006:1398) om ändring i förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område utsett Luftfartsstyrelsen att vara behörig myndighet när uppgifter ska fullgöras enligt förordning (EG) nr 1107/2006. Ändringen trädde i kraft den 1 januari 2007.

Efterföljs inte civilrättsliga regler om skadat eller försvunnet bagage kan talan föras vid allmän domstol. I denna promemoria föreslås därför inte några särskilda bestämmelser i anledning av artikel 12 i förordningen.

Det återstår att överväga behovet av kompletterande bestämmelser till artiklarna 5–11, som i huvudsak avser assistans på flygplatser och under lufttransport. Någon redan befintlig nationell reglering som kan vara tillräcklig för att möta förordningens krav i dessa delar finns inte.

Som redan har framgått är Luftfartsstyrelsen är den myndighet som ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de rättigheter som tillkommer personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet respekteras. För att kunna bedriva en effektiv tillsyn bör Luftfartsstyrelsen kunna meddela de förelägganden som behövs för att säkerställa att exempelvis en flygplatsledning följer förordningens regler. En bestämmelse med detta innehåll bör föras in i luftfartslagen.

Att ett föreläggande kan förenas med vite framgår av den allmänna bestämmelsen om vite i 13 kap. 11 § i supplementets förslag till luftfartslag.

Reglerna om rätt till assistans och därmed sammanhängande frågor har ingen tydlig anknytning till något särskilt kapitel i den föreslagna luftfartslagen. Det framstår därför som lämpligt att den föreslagna paragrafen tar plats bland de allmänna bestämmelserna om tillsyn i 12. kap. i den nya luftfartslagen. Detta föranleder vissa redaktionella ändringar i utredningens lagförslag.

Att utöva den tillsyn som krävs för att säkerställa att förordningen följs torde inte kräva att tillsynsmyndigheten i särskild ordning ges tillträde till luftfartyg, flygplatser eller andra objekt. Bestämmelsen som gör det möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om uppgiftsskyldighet bör däremot vara tillämplig även i fråga om den aktuella tillsynsverksamheten.

## 18 Forum i mål av lufträttslig art

Utredningen föreslog att inga särskilda forumregler skulle införas för brottmål och tvistemål med lufträttslig anknytning. Någon annan bedömning har inte gjorts i detta supplement.



## 19 Överklagande av Luftfartsverkets och Luftfartsstyrelsens beslut

Utredningens förslag till 13 kap. 2 § i den nya luftfartslagen motsvaras i supplementet av 12 kap. 4 §. Bestämmelsen har justerats med anledning av att Luftfartsstyrelsen inrättats men överensstämmer i övrigt med betänkandets förslag.

I supplementet finns vidare ett förslag till en bestämmelse (12 kap. 5 §) om att Luftfartsstyrelsens beslut om tillstånd att inrätta och driva flygplatser får överklagas av en sådan ideell förening som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken. Förslaget motsvarar en bestämmelse som sedan 2005 finns i nuvarande 14 kap. 2 a § luftfartslagen (prop. 2004/05:65, bet. 2004/05:MJU11, rskr. 2004/05:193, SFS 2005:187). Bestämmelsen har justerats med hänsyn till att begreppen allmän och enskild flygplats har utmönstrats i den föreslagna lagstiftningen.

I detta sammanhang kan några anmärkningar göras om vad som numera sägs om överklagande i instruktionerna till de berörda myndigheterna. Förordningen (2007:959) med instruktion för Luftfartsstyrelsen saknar bestämmelser om överklagande. Av 19 § förordningen (2007:1156) med instruktion för Luftfartsverket framgår att verkets beslut som rör antagning till utbildning i flygtrafikledningstjänst inte får överklagas.



## 20 Militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

**Supplementets bedömning:** Regelverket för militär luftfart och statsluftfart ska ses över. Därför förs gällande bestämmelser över till den nya lagen i ett i det närmaste oförändrat skick. Erforderlig anpassning ska göras i ett senare skede.

En instans som redovisat negativa reaktioner i samband med remissbehandlingen är Försvarmakten.

Utredningsuppdraget omfattade endast den civila luftfarten. Trots det har utredningen enligt Försvarmakten gjort ett antal ställningstaganden till det militära luftfartssystemet utan att man har utrett och analyserat de för militär luftfart specifika frågorna.

Försvarmakten har också påtalat att regelverket kring den militära luftfarten bör ses över och moderniseras. Detta regelverk har inte anpassats till dagens situation där Sverige deltar i militär samverkan med andra stater, och främmande länders militära plan flyger i svenskt luftrum. Inte heller där svensk industri producerar militära flygplan för andra staters behov. Reglerna säger inget om vad som gäller när ett svenskt företag provflyger ett militärt flygplan innan leverans har skett till Försvarmakten.

Försvarmakten har vidare framhållit bl.a. att 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 innehåller en uppdelning av militär och civil luftfart som inte överensstämmer med nuvarande svenska regelverk, vilket kan ställa till problem, i synnerhet som EG-rätten gäller före motsvarande svenska bestämmelser.

En översyn av gällande regelverk för den militära luftfarten är därför ett starkt önskemål från Försvarmaktens sida.

Andra erfarenheter under senare tid pekar på att det kan finnas ett behov av klarläggande av om ett luftfartyg ska behandlas som ett statsluftfartyg eller som ett vanligt civilt luftfartyg.

Från den civila luftfartens synvinkel är det självfallet också önskvärt med en sådan uppdatering så att gränsdragningen mellan civil och militär luftfart blir klar och entydig.

Vidare har det kommit signaler om att även gränsdragningen mellan civil luftfart och annan luftfart för statsändamål till och från föranleder tillämpningsproblem. Med annan luftfart för statsändamål avses sådan luftfart som en stat utför utan något syfte att intjäna pengar och oftast kan ses som en utlöpare av statens makt att agera på olika sätt och som primärt inte riktar sig till allmänheten. Det gäller t.ex. flygningar som polisen utför vid bevakningsuppdrag, som Kustbevakningen utför i sin verksamhet och flygningar med de s.k. regeringsplanen.

Inriktningen är att inom kort tillsätta en arbetsgrupp inom Regeringskansliet för att se över regleringen av militär luftfart och statsluftfart. Mot denna bakgrund förs gällande bestämmelser över till den nya lagen i ett i det närmaste oförändrat skick. Regleringen av militär luftfart i supplementets förslag till luftfartsförordning ska ses som en exemplifiering



## 21 Straffrättsliga frågor

### 21.1 Inledning

Lufträttsutredningen har gjort en total översyn av ansvarsbestämmelserna i nuvarande luftfartslagen och luftfartsförordningen och närmare övervägt frågor om kravet på subjektivt rekvisit, onykterhet vid luftfart, straff vid överträdelser av EG-förordningar, s.k. oregerliga passagerare och svensk strafflags tillämplighet i rummet. Onykterhet vid luftfart har behandlats i kapitel 7.

Vissa ändringar har gjorts i utredningens förslag till ansvarsbestämmelser när det gäller s.k. blankettstraffstadganden (se avsnitt 21.2). Beträffande övriga ändringar, som i huvudsak är av redaktionell art, hänvisas till författningskommentaren.

Utredningen har föreslagit att vissa överträdelser av EG-förordningarna i tredje luftfartspaketet ska straffbeläggas i luftfartslagen. Tredje luftfartspaketet är för närvarande föremål för omarbetning (se avsnitt 11.2.2). Någon ändring i utredningens förslag bör emellertid inte göras förrän detta arbete är avslutat.

## 21.2 Blankettstraffstadganden

**Supplementets förslag:** Ansvarsbestämmelserna i luftfartslagen justeras så att endast överträdelser av bestämmelser i lag, i föreskrifter som meddelats av regeringen eller i EG-förordningar straffbeläggs med fängelse.

Luftfartslagen innehåller en rad bemyndiganden till regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, annan myndighet att meddela föreskrifter i olika frågor. Nuvarande 13 kap. 2 § luftfartslagen, liksom motsvarande bestämmelse i utredningens lagförslag, innehåller straffstadganden av innebörd att den som bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av ett sådant normgivningsbemyndigande döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

De nämnda ansvarsbestämmelserna är s.k. blankettstraffstadganden enligt vilka förutsättningarna för straffbarhet inte anges i själva lagen utan i föreskrifter på en lägre konstitutionell nivå. Högsta domstolen har i rättsfallet NJA 2005 s. 33 slagit fast att 8 kap. 7 § andra stycket regeringsformen inte tillåter att förvaltningsmyndigheter och kommuner fyller ut blankettstraffstadganden med fängelse i straffskalan på ett sådant sätt att den gärning som härigenom straffbeläggs anges helt eller i det väsentliga i deras föreskrifter.

Mot denna bakgrund bör blankettstraffstadgandena i luftfartslagen ändras så att endast överträdelser av föreskrifter meddelade av regeringen straffbeläggs med fängelse. I den mån motsvarande föreskrifter, som meddelats av den myndighet som regeringen bestämmer, bör straffsanktioneras, kan detta ske genom att regeringen i förordning föreskriver att överträdelser ska medföra böter. I något fall kan det vara motiverat att i stället ta bort fängelse ur straffskalan. De närmare övervägandena i dessa frågor redovisas i författningskommentaren i anslutning till de berörda ansvarsbestämmelserna.

De ändringar som gjorts i förhållande till utredningens lagförslag har i detta supplement beaktats vid utformningen av ansvarsbestämmelserna i förslaget till luftfartsförordning.

Straffsanktioner kan även komma i fråga för överträdelser av EG-förordningar. En sådan förordning är emellertid i det sammanhanget att anse som likställd med svensk lag (jfr NJA 2007 s. 227). Fängelse kan därför ingå i straffskalan.



## 22 Konsekvensbeskrivning

Enligt Lufträttsutredningens mening hade de förslag som lades fram i betänkandet ingen betydelse för den kommunala självstyrelsen, och inte heller några beaktansvärda regionalpolitiska konsekvenser. Den lagstiftning som utredningsuppdraget rörde och de förslag till ändringar som föreslogs var enligt kommitténs mening jämställdhetspolitiskt neutrala. Förslagen var inte heller av det slaget att de hade någon betydelse för de integrationspolitiska målen. Utredningen bedömde att dess förslag inte var av den karaktären att de fick några konsekvenser för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, utöver vad som behandlats i kapitel 21 i betänkandet. I de nämnda frågorna görs ingen annan bedömning i detta supplement.

I fråga om kostnadskonsekvenserna av förslagen kan följande anföras. När det gäller den särskilda kontrollen är utredningens förslag överspelat till följd av den nya lagstiftningen om luftfartsskydd. Detta supplement innehåller inga förslag som i sak ändrar den gällande regleringen.

I förslaget till lag om lufttransporter finns bestämmelser som innebär att Konsumentverket tillförs tillsynsuppgifter i fråga om Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG och förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder

och personer med nedsatt rörlighet (se avsnitt 13.3 och 13.4). Dessa uppgifter kan inte väntas leda till annat än marginella kostnadsökningar. Det tillhör redan verkets uppdrag att i olika avseenden utöva tillsyn över resebranschen, bl.a. enligt bestämmelser i nuvarande 9 kap. luftfartslagen. Verket har även ett särskilt ansvar för handikappfrågor inom sitt verksamhetsområde. De nya uppgifter bör utan beaktansvärda svårigheter kunna inordnas i den tillsynsverksamhet som redan bedrivs. Eventuellt uppkommande kostnadsökningar ska finansieras inom ramen för befintliga anslag.

Även Luftfartsstyrelsen tillförs tillsynsuppgifter i fråga om förordning (EG) nr 1107/2006 (se avsnitt 17.3). Luftfartsstyrelsen är emellertid redan behörig myndighet när uppgifter ska fullgöras enligt denna förordning. Förslaget kan inte antas medföra några kostnadsökningar som inte kan finansieras inom befintliga ramar.

Utredningens förslag att det skulle fordras drifttillstånd för firmaflyg har frångåtts i detta supplement. Inte heller föreslås några ändringar av gällande regler om ansvarförsäkring. Vad utredningen haft att anföra i fråga om förslagets betydelse för företagen är därför inte längre aktuellt.

Förslaget om konkurrensutsättning av den lokala flygtrafiktjänsten kan på sikt medföra vissa kostnadsbesparingar för de berörda – kommunala och privata – flygplatserna. Det saknas emellertid underlag för några säkra prognoser i denna fråga. Förslagen i detta supplement bedöms inte heller i övrigt ha någon beaktansvärd betydelse för företagets villkor i förhållande till vad som gäller för närvarande.

## 23 Författningskommentar

### 23.1 Förslaget till luftfartslag

Ordet "Luftfartsverket" i olika böjningsformer har genomgående bytts ut mot "Luftfartsstyrelsen" i motsvarande form. Det enda undantaget finns i 12 kap. 4 §, som motsvarar 13 kap. 2 § i utredningens lagförslag. Det har inte ansetts nödvändigt att i den följande kommentaren vid varje berörd paragraf anmärka denna ändring.

Vad som i betänkandet sägs om Luftfartsverket gäller numera som regel Luftfartsstyrelsen. I det följande görs anmärkningar i denna fråga endast när det av någon särskild anledning bedömts vara påkallat.

Ändringar av redaktionell karaktär, t.ex. att ordet "han" i vissa paragrafer bytts ut mot "han eller hon", anmärks som regel inte.

#### 1 kap. Inledande bestämmelser

##### 1 §

Tredje stycket i utredningens förslag har utgått med anledning av förslaget i detta supplement att de civilrättsliga bestämmelserna om lufttransporter ska föras i en särskild lag om lufttransporter.

## 2 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 1 § fjärde stycket i utredningens förslag

## 3 §

Paragrafen, som saknar motsvarighet i utredningens förslag, behandlas närmare i avsnitt 4.2.

## 4 §

Paragrafen, som saknar motsvarighet i utredningens förslag, innehåller en hänvisning till den lag om lufttransporter som i detta supplement föreslås ersätta 9 kap. luftfartslagen.

## 5 §

Paragrafen motsvarar 2 § i utredningens förslag. I sak har vissa ändringar gjorts i *första stycket*.

Hänvisningen till bestämmelserna i 9 kap. i utredningens lagförslag utgått. Dessa bestämmelser finns i förslaget till lag om lufttransporter i detta supplement.

Av skäl som redovisas i avsnitt 14.2 och 15.2 har bestämmelserna i nuvarande 10 kap. luftfartslagen oförändrade förts in i 9 kap. i supplementets lagförslag. Av dessa bestämmelser är det endast 9 kap. 6 § (motsvarande nuvarande 10 kap. 3 §) som har tillämplighet på militär luftfart.

Med hänsyn till att bestämmelserna om militär luftfart ska ses över har också hänvisningen till den nya lagens straffbestämmelser utgått i förhållande till betänkandet.

## 6 §

Paragrafen motsvarar 3 § i utredningens förslag.

## 7 §

Paragrafen överensstämmer med 4 § i utredningens förslag.

En särskild straffbestämmelse för den som använder ett oregistrerat luftfartyg inom svenskt område finns i 13 kap. 4 § första stycket 1. Med stöd av 10 § kan föreskrivas undantag från



kravet på registrering beträffande luftfartyg som är av särskild beskaffenhet.

#### 8 §

Paragrafen överensstämmer med 5 § i utredningens förslag.

En straffbestämmelse som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 2.

#### 9 §

Paragrafen överensstämmer med 6 § i utredningens förslag.

En straffbestämmelse som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 3.

#### 10 och 11 §§

Paragraferna motsvarar 7 och 8 §§ i utredningens förslag.

#### 12 §

Paragrafen, som saknar motsvarighet i utredningens förslag, innehåller ett bemyndigande till regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, annan myndighet att föreskriva att utrustning som används i eller för luftfart ska följa vissa standarder när utrustningen har betydelse för flygsäkerheten. Se avsnitt 4.3.

## 2 kap. Registrering, nationalitet och märkning

Kapitlet överensstämmer i huvudsak med utredningens förslag.

#### 1 §

Paragrafen, som har justerats i förhållande till utredningens förslag, överensstämmer i huvudsak med nuvarande 2 kap. 1 § luftfartslagen.

Enligt utredningens förslag skulle den nuvarande inskrivningsdagboken för luftfartyg som fördes vid Stockholms tingsrätt integreras med luftfartygsregistret. Utredningens

delbetänkande *Rättigheter i luftfartyg* (SOU 1997:122) har delvis omsatts i lagstiftning (prop. 2003/04:27, bet. 2003/04:LU10, rskr. 2003/04:135). Lagstiftningen har i vissa delar fått ett annat innehåll än vad utredningen föreslagit. Inskrivning av förvärv av och nyttjanderätt till luftfartyg sker numera i ett nytt register – inskrivningsregistret för luftfartyg – som förs av Luftfartsstyrelsen. En förutsättning för inskrivning är att luftfartyget är infört i det svenska luftfartygsregistret (1 § andra stycket lagen 1955:227 om inskrivning av rätt till luftfartyg). Luftfartygsregistret kvarstår oförändrat.

Utredningens förslag om ett integrerat register är således överspelat. Det saknas därför skäl att ändra den aktuella bestämmelsen.

#### 4 §

Paragrafen överensstämmer med utredningens förslag. Det nuvarande kravet på att ett luftfartyg måste ha ett luftvärdighetsbevis och, i förekommande fall, ett miljövårdighetsbevis för att få registreras i luftfartygsregistret slopas.

Som skäl för bestämmelsen anförde utredningen (avsnitt 5.3 i SOU 1997:122) att rådets direktiv 80/51/EEG av den 20 december 1979 om begränsning av buller från underljudsluftfartyg, som ändrats genom rådets direktiv 83/206/EEG, innebar att vissa luftfartyg inte fick registreras i en medlemsstat. Sådana luftfartyg kunde enligt gällande bestämmelser inte få något miljövårdighetsbevis och därför inte heller registreras i luftfartygsregistret. Eftersom utredningen föreslagit att kravet på miljövårdighetsbevis skulle slopas, borde det i stället införas en uttrycklig möjlighet för regeringen eller den myndighet regeringen bestämde att av miljöskäl föreskriva att vissa typer av luftfartyg inte fick registreras i Sverige.

Direktiv 80/51/EG har numera upphävts genom EASA-förordningen. Det är emellertid fortfarande påkallat att av miljöskäl begränsa rätten att registrera flygplan (se t.ex. rådets direktiv 89/629/EEG av den 4 december 1989 om begränsning av

buller från civila jetmotordrivna underljudsflygplan). Utredningens förslag bör därför stå kvar.

#### 7 §

Paragrafen, som har ändrats i förhållande till utredningens förslag, överensstämmer helt med nuvarande 2 kap. 9 § luftfartslagen. Den sistnämnda bestämmelsen ändrades senast genom SFS 2004:81 (prop. 2003/04:27, bet. 2003/04:LU10, rskr. 2003/04:135). Den nya lydelsen överensstämmer i huvudsak med utredningens förslag.

#### 8 §

Paragrafen har ändrats i förhållande till utredningens förslag på så sätt att en mening har lagts till i *första stycket*. Om en nyttjanderätt har skrivits in i inskrivningsregistret för luftfartyg, ska anteckning göras även i luftfartygsregistret om upplåtaren eller brukaren begär det.

Enligt 3 a § lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart är en av förutsättningarna för att nyttjanderätts-havaren ska vara ansvarig i stället för ägaren att anteckning om nyttjanderätten har gjorts i luftfartsregistret. Utredningen har föreslagit att den bestämmelsen ska ändras på så sätt att även en inskrivning enligt lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg får en sådan verkan (se SOU 1997:122, avsnitt 9.4). Det är emellertid inte aktuellt att göra en sådan ändring. För att ansvaret enligt 1922 års lag ska kunna föras över på nyttjanderättsinnehavaren bör i stället möjligheten stå öppen att anteckna nyttjanderätten i luftfartsregistret även i de fall inskrivning har skett.

#### 13 §

En straffbestämmelse som ansluter till denna paragraf finns i 13 kap. 4 § första stycket 5.

### 3 kap. Luftvärdighet och miljövärldighet

Kapitlet överensstämmer i huvudsak med utredningens förslag. Som framgått i kapitel 5 har de svenska bestämmelserna om luftvärldighet och miljövärldighet fått en mer begränsad betydelse, eftersom dessa frågor numera i första hand regleras 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 (*EASA-förordningen*) och bestämmelser som har meddelats med stöd av den förordningen.

#### 1 §

En straffbestämmelse för den som använder ett luftfartyg i strid med första stycket första meningen finns i 13 kap. 4 § första stycket 6.

#### 4 §

Paragrafens tre första stycken överensstämmer med utredningens förslag. I *fjärde stycket*, som är nytt, anges som ett förtydligande att ett bevis som har utfärdats med stöd av EASA-förordningen ska jämföras med ett svenskt bevis enligt denna paragraf. Se avsnitt 5.3.

En straffbestämmelse i anslutning till paragrafen finns i 13 kap. 6 § första stycket 1.

#### 5 §

Paragrafen motsvarar 4 § fjärde stycket i utredningens förslag.

#### 6–8 §§

Paragraferna motsvarar 5–7 §§ i utredningens förslag.

#### 9 §

Paragrafen, som motsvarar 8 § i utredningens förslag, har justerats i språkligt hänseende. Att i detta sammanhang tala om "fartygets ägare eller, om fartyget inte brukas av ägaren, den som

brukar det i hans ställe” har bedömts tynga texten i onödan. Uttrycket har därför ersatts med ”fartygets ägare eller brukare”.

#### 10 §

Paragrafen överensstämmer med 9 § i utredningens förslag.

#### 11 §

Paragrafen överensstämmer med 10 § i utredningens förslag. En straffbestämmelse som anknyter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 7.

### 4 kap. Flygcertifikat m.m.

Detta kapitel överensstämmer i huvudsak med utredningens förslag.

#### 1 och 2 §§

En straffbestämmelse som ansluter till paragraferna finns i 13 kap. 4 § första stycket 8.

#### 6 §

Av skäl som redovisas i avsnitt 9.6 bör det i vissa fall vara möjligt att frånga kravet att ett elevtillstånd ska vara utfärdat i Sverige. Ett elevtillstånd ska även kunna vara sådant att det enligt föreskrifter som utfärdats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska godtas i Sverige.

#### 20 §

Paragrafen har ändrats i förhållande till utredningens förslag.

Enligt utredningens förslag, som motsvarar nuvarande 4 kap. 12 § luftfartslagen, ska ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat återkallas tills vidare om det på sannolika skäl kan antas att det kommer att återkallas slutligt eller begränsas. Av skäl som redovisas i avsnitt 6.2 föreslås i detta supplement att det även ska vara

möjligt att begränsa tillståndet eller certifikatet i avvaktan på ett slutligt avgörande.

#### 21 §

*Första stycket första punkten* har justerats som en anpassning till 5 kap. 7 § första stycket 1 körkortslagen (1998:488). Uttrycket ”alkoholhaltiga drycker eller andra medel” har bytts ut mot ”alkohol eller annat ämne”.

Enligt 4 kap. 11 § i utredningens förslag till luftfartsförordning får ett beslut om omhändertagande meddelas av bl.a. chefer för flygtrafikledningsenheter. Denna befogenhet har tagits bort i supplementets förslag till förordning. Se avsnitt 9.4.4.

#### 28 §

Bemyndigandet i *andra stycket* till regeringen att uppdra åt annan än myndighet att pröva frågor om omhändertagande av certifikat står kvar. Bedömningen i detta supplement är emellertid att något sådant uppdrag inte behöver lämnas för närvarande. Se avsnitt 9.4.4.

Paragrafen har justerats med anledning av den ändring som gjorts i 20 §. Frågor om att tills vidare begränsa ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat ska prövas av allmän förvaltningsdomstol under de förutsättningar som anges i *tredje stycket*.

Luftfartsstyrelsens beslut att avslå en begäran om nedsättning av spärrtid kan överklagas med stöd av 12 kap. 4 §.

#### 32 §

Av skäl som redovisas i avsnitt 6.3 har paragrafen ändrats i förhållande till utredningens förslag så att det anges att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att en förare av ett luftfartyg och annan ska föra flygdagbok och hur detta ska ske.

## 5 kap. Luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord

Kapitlet överensstämmer i huvudsak med utredningens förslag.

### 2 §

En straffbestämmelse som ansluter till första stycket finns i 13 kap. 6 § första stycket 3.

### 8 §

En straffbestämmelse som ansluter till första stycket finns i 13 kap. 4 § första stycket 10.

### 9 §

Det kan anmärkas att bestämmelsen hänger samman med 10 kap. 7 § angående undersökning av olyckor (11 kap. 7 § i utredningens förslag).

*Tredje stycket* har ändrats på så sätt att den rapporterings-skyldighet som regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får besluta ska kunna gälla inte endast för medlemmar av besättningen utan även för andra som utfört arbete som har samband med den berörda flygningen. Övervägandena finns i kapitel 8. Vidare har uttrycket "händelser" bytts ut mot "olyckor och tillbud". Ändringen är föranledd av de nya bestämmelserna om händelserapportering i 10 kap. Det bemyndigande som lämnas i detta stycke avser inte sådan rapporteringskyldighet som regleras i 10 kap. 8–10 §§.

I *fjärde stycket*, som är nytt, görs en hänvisning till bestämmelserna i 10 kap. om rapportering av händelser inom civil luftfart.

Att paragrafen är tillämplig även på militär luftfart framgår av 1 kap. 5 § första stycket 1.

### 10 §

Den motsvarande bestämmelsen för vägtrafikens del finns numera i 3 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276). Tjänstgöring

under påverkan av berusningsmedel straffbeläggs 13 kap. 2 och 3 §§. En straffbestämmelse som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 11.

## 6 kap. Flygplatser och den övriga markorganisationen

1–3, 5–7, 9 och 10 §§ överensstämmer med utredningens förslag. 13–17 §§ i utredningens förslag, med bestämmelser om luftfartsskyddet på flygplatser m.m., har utgått eftersom sådana bestämmelser numera finns i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd och i den lagen åberopade EG-rättsakter. Även utredningens 19 § har utgått, av skäl som redovisas i avsnitt 7.3.

### 2 §

En straffbestämmelse som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 12.

### 4 §

*Första stycket* har ändrats på så sätt att staten inte undantas från kravet på tillstånd. Övervägandena finns i avsnitt 9.2.2.

Det kan anmärkas att bestämmelsen om lokaliseringsprovning numera finns i 2 kap. 6 § miljöbalken.

En straffbestämmelse som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 13.

### 7 §

En straffbestämmelse som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 13.

### 8 §

I *tredje stycket* har en möjlighet införts att begränsa ett drifttillstånd tills vidare, om det på sannolika skäl kan antas att ett tillståndet kommer att begränsas slutligt. Övervägandena finns i avsnitt 9.3.



*10 §*

En straffbestämmelse som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 14.

*11 §*

Paragrafen har ändrats i förhållande till utredningens förslag. Till en början har bestämmelsen i tredje stycket utgått av skäl som redovisas i avsnitt 9.4.3.

Paragrafen har vidare ändrats för att göra det möjligt för annan än staten att tillhandahålla flygtrafiktjänst vid flygplats på uppdrag av flygplatsinnehavaren. Övervägandena finns i avsnitt 9.4.4.

Enligt det nya *tredje stycket*, som saknar motsvarighet i utredningens förslag, får flygtrafiktjänst i luftrum i anslutning till en flygplats ombesörjas av den som erhållit sådant uppdrag av innehavaren av flygplatsen. Det luftrum som avses är det kontrollerade luftrum som inrättas vid en flygplats för att skydda luftfarten vid start och landning. Det framgår vidare att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver omfattningen av det berörda luftrummet.

I *tredje stycket* finns slutligen ett stadgande om att den som erhållit uppdraget får lämna tillstånd i form av klarering och anvisningar om färdväg till luftfartyg. Härigenom införs stöd i lag för att överlämna sådana förvaltningsuppgifter, som innefattar myndighetsutövning, till enskilda utförare av flygtrafiktjänst.

*12 §*

I paragrafen, som saknar motsvarighet i utredningens förslag, finns en bestämmelse om tystnadsplikt för den som har fullgjort uppgifter inom flygtrafiktjänst. Övervägandena finns i avsnitt 9.4.5.

*13 §*

Paragrafen motsvarar delvis 12 § i utredningens förslag.

*Första stycket* innehåller en hänvisning till lagen (2004:1100) om luftfartsskydd och i den lagen åberopade EG-rättsakter.

*Andra stycket* överensstämmer i huvudsak med 12 § andra stycket i utredningens förslag.

#### 14 §

Paragrafen motsvarar 18 § i utredningens förslag.

En bestämmelse om straff för den som bryter mot *första stycket* finns i 13 kap. 4 § första stycket 15.

Av skäl som utvecklas i avsnitt 9.7 har *andra stycket* ändrats i förhållande till utredningens förslag. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska även i fortsättningen få meddela föreskrifter om tillträde till flygplatser.

#### 15 §

Paragrafen överensstämmer med 20 § i utredningens förslag.

#### 16 §

Paragrafen, som motsvarar 21 § i utredningens förslag, behandlas särskilt i avsnitt 9.5.2.

#### 17 §

Paragrafen motsvarar 22 § i utredningens förslag.

Arbetet med att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG av den 5 april 2006 om ett gemenskaps-certifikat för flygledare (*flygledardirektivet*) pågår för närvarande inom Luftfartstyrelsen. Flygledardirektivet har bedömts kunna genomföras genom myndighetsföreskrifter. Medlemsstaterna ska som regel erkänna certifikat som har utfärdats av en annan medlemsstats nationella tillsynsmyndighet i enlighet med bestämmelserna i direktivet. Föreskrifter angående godtagande i Sverige av utländska certifikat kan avse såväl erkännande som godkännande.

I *första stycket* har en ändring gjorts i förhållande till utredningens förslag. Av skäl som redovisas i avsnitt 9.6 ska regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer kunna

meddela föreskrifter även om godtagande av utländska elevtillstånd. Ett certifikat för flygledarelev enligt flygledardirektivet är i detta sammanhang att betrakta som ett elevtillstånd.

Straffbestämmelser i anslutning till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 16 och 6 § första stycket 4.

#### 18 §

Paragrafen överensstämmer med 23 § i utredningens förslag.

#### 19 §

Paragrafen motsvarar 24 § i utredningens förslag. Vissa ändringar har gjorts i förhållande till det förslaget. Övervägandena redovisas i avsnitt 9.9.2.

Bestämmelsen i *första stycket* har förtydligats genom att ett exempel anges på hur märken, belysning och andra anordningar kan utgöra en fara för flygsäkerheten, nämligen genom att de liknar signaler för luftfarten.

*Andra stycket* är nytt i förhållande till utredningens förslag. I likhet med vad som gäller enligt nuvarande 6 kap. 11 § första stycket luftfartslagen bör föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer inte kunna innebära avsevärt men för markägarna eller dem som har särskild rätt till marken.

*Tredje stycket*, som motsvarar andra stycket i utredningens förslag, har justerats något. För att det tydligare ska framgå vad som avses har ordet "luftrum" ersatts med uttrycket "tillhörande inflygnings- eller utflygningsprocedurer". Detta uttryck omfattar även standardiserade flygvägar, cirkling och landning.

Markering av flyghinder kan vara nödvändig i fall då en befintlig flygplats byggs om, t.ex. genom att nya banor anläggs, eller nya procedurer börjar användas. Enligt supplementets förslag ska inte bara den som inrättar en ny flygplats med tillhörande inflygnings- och utflygningsprocedurer, utan även den som vidtar ändringar av en befintlig flygplats eller tillhörande procedurer, betala kostnaderna för markering av flyghinder.

#### 20 §

Paragrafen motsvarar utredningens förslag till 9 kap. 2 a § plan- och bygglagen (1987:10). Av skäl som utvecklas i avsnitt 9.9.1 har bestämmelsen förts in i den nya luftfartslagen.

Begreppet ”sammanhållen bebyggelse” har samma innebörd som i plan- och bygglagen (se prop. 1985/86:1 och bet. 1986/87:BoU1).

I förslaget till luftfartsförordning finns ett bemyndigande till Luftfartsstyrelsen att meddela närmare föreskrifter om innehållet i en flygsäkerhetsanmälan. Sådana föreskrifter är av verkställighetskaraktär och kräver därför inget bemyndigande i lag.

#### 21 §

I paragrafen, som är ny, finns en hänvisning till lagen (2000:150) om marktjänster.

### 7 kap. Tillstånd att bedriva luftfart

Av skäl som redovisas i avsnitt 11.2.3 har 1 § i utredningens lagförslag utgått.

#### 1 §

Paragrafen motsvarar 2 § i utredningens förslag. Av skäl som redovisas i avsnitt 11.3 har kravet på drifttillstånd för firmaflyg i *första stycket* utgått.

En straffbestämmelse som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 17.

#### 2 §

Paragrafen överensstämmer med 3 § i utredningens förslag.

#### 3 §

Paragrafen överensstämmer i huvudsak med 4 § i utredningens förslag.

Av 1 kap. 3 § i supplementets lagförslag framgår att när det i luftfartslagen 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. I *första stycket* har därför orden ”Europeiska ekonomiska samarbetsområdet” och ”EES-stat” bytts ut mot ”Europeiska unionen” respektive ”EU-stat”. Vidare har tredje stycket i utredningens förslag utgått.

#### 4 §

Paragrafen överensstämmer med 5 § i utredningens förslag.

En straffbestämmelse för den som vid utövande av luftfart åsidosätter villkor som har meddelats med stöd av *första stycket* finns i 13 kap. 4 § första stycket 19.

#### 5 §

Paragrafen, som motsvarar 6 § i utredningens förslag, har ändrats på så sätt att det i *andra stycket* andra meningen anges att om det på sannolika skäl kan antas att ett drifttillstånd kommer att begränsas slutligt, får det begränsas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande. Övervägandena finns i avsnitt 11.4.

#### 6 §

Paragrafen överensstämmer i sak med 7 § i utredningens förslag.

Straffbestämmelser som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 17 och 19.

#### 7 §

Paragrafen motsvarar delvis 8 § i utredningens förslag.

I *första stycket* har som ett förtydligande angivits att det är flygutbildning som bedrivs här i landet som kräver tillstånd.

*Andra stycket* motsvarar fjärde stycket i utredningens förslag. Andra stycket i det förslaget har utgått, eftersom det inte bedömts vara påkallat att särskilt föreskriva att ett tillstånd ska vara utfärdat i Sverige.

Av *tredje stycket*, som saknar motsvarighet i utredningens förslag, framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att det krävs tillstånd för att här i landet bedriva utbildning av flygledare. Bemyndigandet har tillkommit för att Luftfartsstyrelsen ska kunna meddela föreskrifter i anledning av artikel 13 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG av den 5 april 2006 om ett gemenskapscertifikat för flygledare (*flygledardirektivet*). Se avsnitt 11.5.

*Fjärde stycket* motsvarar 8 § tredje stycket i utredningens förslag. Hänvisningen till den paragraf i kapitlet som anger de formella förutsättningarna för att erhålla ett svenskt drifttillstånd har tagits bort. När det gäller utbildning av flygledare är dessa krav inte fullt ut förenliga med EG-rätten på området (jfr artikel 13.3 i flygledardirektivet). Inte heller när det gäller flygskolor har det bedömts vara nödvändigt att ställa upp samma krav på anknytning till Sverige som gäller för drifttillstånd enligt 3 §.

Straffbestämmelser som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 17 och 19 samt 6 § första stycket 5.

#### 8§

Paragrafen överensstämmer med 9 § i utredningens förslag.

Straffbestämmelser som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 17 och 18.

#### 9§

Paragrafen överensstämmer med 10 § i utredningens förslag.

Det kan anmärkas att 7 § förordningen (2007:959) med instruktion för Luftfartsstyrelsen innehåller en bestämmelse som motsvarar den upphävda 2 § andra stycket förordningen (1988:78) med instruktion för Luftfartsverket (jfr betänkandet s. 401).

En straffbestämmelse som ansluter till paragrafens *andra stycke* finns i 13 kap. 4 § första stycket 19.

### 10 §

I paragrafen, som motsvarar 11 § i utredningens förslag, har den ändringen gjorts att andra stycket utgått. Det har inte bedömts vara nödvändigt att särskilt föreskriva att ett tillstånd ska vara utfärdat i Sverige.

En straffbestämmelse som ansluter till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 18.

## 8 kap. Vissa bestämmelser för lufttrafiken

Kapitlet överensstämmer i huvudsak med utredningens förslag.

### 1 §

En straffbestämmelse som ansluter till trafikreglerna finns i 13 kap. 1 §.

### 2 §

Paragrafen har ändrats i förhållande till utredningens förslag på så sätt att normgivningsbemyndigandet har utvidgats till att omfatta även föreskrifter om begränsningar i användningen av luftrum i anslutning till flygvägar. Bakgrunden redovisas i avsnitt 12.2.

### 3 §

*Andra stycket*, som behandlar situationen att ett luftfartyg utan föreskrivit tillstånd kommer in i ett restriktionsområde, har ändrats något i förhållande till utredningens förslag. Enligt förslaget skulle det inträffade anmälas till närmaste flygtrafikledningsenhet. Flygtrafiktjänst kan i framtiden komma att bedrivas i enskild regi. Det kan därför i vissa fall vara lämpligt att anmälan görs till en statlig flygtrafikledningsenhet, även om denna skulle ligga längre bort. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om var anmälan ska göras med stöd av *fjärde stycket*.

I anslutning till andra stycket kan även anmärkas att det i 1 kap. 10 § (1 kap. 7 § i utredningens lagförslag) finns en möjlighet att beträffande s.k. luftfartyg av särskild beskaffenhet göra undantag från bl.a. bestämmelserna i 8 kap.

Enligt en mening som lagts till i *fyärde stycket* får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva att enskild får besluta om åtgärder enligt denna paragraf. Övervägandena finns i avsnitt 9.4.4.

En straffbestämmelse i anslutning till paragrafen finns i 13 kap. 4 § första stycket 20.

#### 4 §

I *tredje stycket* har hänvisningen till 1982 års lag om transport av farligt gods bytts ut mot en hänvisning till 2006 års lag med samma rubrik. Se avsnitt 12.3.

### 9 kap. Ansvaret för skador genom luftfart

Av skäl som har redovisats i kapitel 13 förslås i supplementet att En ny lag om lufttransporter – huvudsakligen bestående av de bestämmelser som i dag återfinns i 9 kap. luftfartslagen – tillskapas. Det förslag till 9 kap. som finns här motsvarar därför 10 kap. i utredningens lagförslag.

Utredningens förslag till nya bestämmelser om ansvaret för skador genom luftfart har utgått. Kapitlet överensstämmer i stället med nuvarande 10 kap. luftfartslagen. Endast paragrafernas numrering har ändrats. Övervägandena redovisas i kapitel 14 och 15. En översyn av bestämmelserna kommer att ske senare i en annan ordning.



## 10 kap. Flygräddningstjänst, bärgning undersökning av luftfartsolyckor och rapportering av händelser

Kapitlet motsvarar 11 kap. i utredningens lagförslag. Rubriken har ändrats med anledning av att nya bestämmelser om rapportering av händelser m.m. har införts (8–10 §§). 2–5 §§ överensstämmer med utredningens förslag.

### 1 §

I *första stycket* har hänvisningen till den numera upphävda räddningstjänstlagen (1986:1102) bytts ut mot en hänvisning till lagen (2003:778) om skydd mot olyckor. Enligt 4 kap. 2 § den sistnämnda lagen ska den myndighet som regeringen bestämmer ansvara för räddningstjänst vid flyghaverier inom Sveriges sjöterritorium – med undantag för vattendrag, kanaler, hamnar och andra insjöar än Vätern, Vättern och Mälaren – och inom Sveriges ekonomiska zon. Myndigheten ska också ansvara för de insatser mot skador som behövs, när ett luftfartyg är nödställt eller när fara hotar lufttrafiken, samt ansvara för efterforskning av luftfartyg som saknas. Av 4 kap. 2 § första stycket förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor framgår att Luftfartsstyrelsen svarar för flygräddningstjänst.

I övrigt överensstämmer paragrafen i huvudsak med utredningens förslag.

### 4 §

Luftpantborgenärer är även enligt den nya försäkringsavtalslagen (2005:104), som ersatt lagen (1927:77) om försäkringsavtal, undantagna från den krets av intressenter till vars förmån försäkring gäller (se 9 kap. 1 § försäkringsavtalslagen).

### 6 §

*Första stycket* har justerats i förhållande till utredningens förslag så att det framgår att anteckning om anspråk på panträtt antecknas i inskrivningsregistret för luftfartyg. Som framgått i

kommentaren till 2 kap. 1 § är utredningens förslag om ett integrerat register överspelat.

#### 7 §

Paragrafen överensstämmer helt med nuvarande 11 kap. 7 § luftfartslagen. Denna paragraf fick sin senaste lydelse genom SFS 2007:495 (prop. 2006/07:110, bet. 2006/07:TU13, rskr. 2006/07:199.)

#### 8 §

Paragrafen, som motsvarar nuvarande 11 kap. 8 § luftfartslagen, är ny i förhållande utredningens lagförslag. Bestämmelserna i 11 kap. 8–10 §§ luftfartslagen har tillkommit för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart. För närmare redovisning av förarbeten, lagrådsbehandling, överväganden och liknande hänvisas till prop. 2006/07:110, bet. 2006/07:TU13 och rskr. 2006/07:199.

I *första stycket* anges att händelser inom civil luftfart ska rapporteras till behörig myndighet.

Vad som menas med händelser definieras i *andra stycket*. Av artikel 2 i direktivet framgår att med händelse avses driftsavbrott, defekt, fel eller annan onormal omständighet som har eller kan ha inverkat på flygsäkerheten men inte har lett till haverier eller allvarliga tillbud enligt definitionerna i artikel 3 a och k i rådets direktiv 94/56/EG av den 21 november 1994 om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart. I nuvarande 11 kap. 8 § andra stycket luftfartslagen finns en definition som ungefär svarar mot direktivets. I detta supplement har lydelsen justerats något för att bättre svara mot direktivets definition. Orden ”även om” har bytts ut mot ”när”.

#### 9 och 10 §§

Paragraferna, som saknar motsvarighet i utredningens lagförslag, överensstämmer i sak helt med nuvarande 11 kap. 9 och 10 §§ luftfartslagen.

## 11 kap. Särskilda bestämmelser

Kapitlet motsvarar 12 kap. i utredningens förslag. 2–4 §§ överensstämmer helt med utredningens förslag. 6 § har utgått av skäl som redovisas i avsnitt 7.3.

### 1 §

Paragrafen överensstämmer med utredningens förslag, bortsett från att ordet ”Luftfartsverket” bytts ut mot ”Luftfartsstyrelsen” och motsvarande justeringar.

Enligt paragrafen får Luftfartsstyrelsen eller den som myndigheten utser förbjuda en flygning och hindra ett luftfartyg från att avgå. Bestämmelsen kan tillgripas vid bristande uppfyllelse av villkor som fastställts för luftfärden. Hit hör även villkor enligt EG-förordningar (se avsnitt 13.2). De motsvarande bestämmelserna för sjöfartens del finns numera i 6 kap. fartygssäkerhetslagen (2003:364).

### 5 §

Paragrafen, som delvis motsvarar utredningens förslag, innehåller en hänvisning till lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation.

## 12 kap. Tillsyn, överklagande m.m.

Kapitlet motsvarar 13 kap. i utredningens förslag.

### 1 §

Paragrafens tre första stycken motsvarar utredningens förslag. Förslagets fjärde stycke har sin motsvarighet i 3 §.

I *första stycket* anges att 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. I 9 kap. finns särskilda bestämmelser om

tillsyn Det har därför inte bedömts vara nödvändigt att ta med även det kapitlet i den tillsyn som regleras i paragrafen.

I *andra stycket* föreskrivs att tillsynsmyndigheten får anlita annan vid tillsynen om regeringen föreskriver det. Bemyndigandet att anlita utomstående innebär att även enskilda på myndighetens uppdrag kan fullgöra tillsynsuppgifter.

*Tredje stycket* har omformulerats med förebild i 25 § andra stycket lagen (2006:985) om energideklaration för byggnader. För att det tydligt ska framgå att rätten till tillträde inte är mer omfattande än vad som följer av dess ändamål anges i bestämmelsen att omedelbart tillträde ska ges i den utsträckning det behövs för tillsynen. Det anges vidare uttryckligen att rätten till tillträde inte omfattar bostäder.

*Fjärde stycket*, som är en nyhet i förhållande till utredningens förslag, motsvarar delvis nuvarande 24 § tredje stycket luftfartsförordningen. Se avsnitt 17.2.

## 2 §

Paragrafen, som saknar motsvarighet i utredningens förslag, innehåller bestämmelser om tillsyn över efterlevnaden av vissa bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. Övervägandena finns i avsnitt 17.3.2.

Av *första stycket* framgår att Luftfartsstyrelsen utövar tillsyn över att den som har skyldigheter enligt artiklarna 5–11 i förordning (EG) nr 1107/2006 följer dessa bestämmelser.

Enligt *andra stycket* får Luftfartsstyrelsen meddela de förelägganden som behövs för att de aktuella bestämmelserna ska följas. Av 13 kap. 11 § framgår att ett sådant föreläggande får förenas med vite.

## 3 §

Paragrafen motsvarar 1 § fjärde stycket i utredningens lagförslag. För att bestämmelsen ska kunna tillämpas i fråga om tillsyn såväl enligt 1 som 2 § har det ansetts lämpligt att placera den i en

särskild paragraf. Någon ändring i sak är inte avsedd i förhållande till utredningens förslag.

#### 4 §

Paragrafen motsvarar 2 § i utredningens förslag.

I *första stycket* har ordet "Luftfartsverkets" bytts ut mot "Luftfartsstyrelsens", eftersom beslut som rör trafikillstånd fattas av Luftfartsstyrelsen.

*Andra stycket* har ändrats i förhållande till utredningens förslag på så sätt att det avser överklaganden även av Luftfartsstyrelsens beslut.

#### 5 §

Paragrafen, som saknar motsvarighet i utredningens förslag, har i huvudsak samma innehåll som nuvarande 14 kap. 2 a § luftfartslagen. Se kapitel 19.

#### 6 och 7 §§

Paragraferna överensstämmer helt med 3 och 4 §§ i utredningens förslag.

#### 8 §

Paragrafen motsvarar 5 § i utredningens förslag. Sedan Sverige tillträtt Montrealkonventionen är behovet av att i författningstext hänföra sig till Warszawakonventionen och Guadalajarakonventionen begränsat. Därför har definitionerna av de två sistnämnda konventionerna utgått.

### 13 kap. Ansvarsbestämmelser

Kapitlet motsvarar 14 kap. i utredningens förslag. 1, 3 och 7 §§ överensstämmer helt med det förslaget.

## 2 §

Paragrafen överensstämmer i huvudsak med 14 kap. 2 § i utredningens lagförslag.

Utredningen föreslog att sista meningen i *första stycket* skulle lyda: ”Villfarelse angående alkoholkoncentrationen fritar inte från ansvar.” I supplementet har denna mening utgått av skäl som redovisas i avsnitt 7.1. I sak innebär detta inte någon ändring.

*Andra stycket* motsvaras på vägtrafikområdet av 4 § andra stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

## 4 §

Paragrafen har justerats i förhållande till utredningens förslag. De gärningar som straffbeläggs anges nu helt eller i det väsentliga i lag eller föreskrifter som har meddelats av regeringen. Som en följd av dessa justeringar har nya ansvarsbestämmelser införts i förslaget till luftfartsförordning. Bakgrunden till ändringarna redovisas i avsnitt 21.2. Även vissa redaktionella ändringar har gjorts.

*Punkten 1* har i sak ändrats i fråga om förbud, som har meddelats av miljöskäl, mot att använda luftfartyg inom svenskt område. Endast sådana föreskrifter som meddelats av regeringen straffsanktioneras enligt denna punkt. Föreskrifter som har meddelats av Luftfartsstyrelsen är straffsanktionerade enligt 13 kap. 1 § första stycket 1 i förslaget till luftfartsförordning.

*Punkten 3* har i sak ändrats på så sätt att endast föreskrifter som regeringen har meddelat straffsanktioneras. I fråga om föreskrifter som Luftfartsstyrelsen har meddelat rörande restriktionsområden finns i stället en straffbestämmelse i 13 kap. 1 § första stycket 2 luftfartsförordningen.

*Punkten 5* har ändrats på motsvarande sätt.

*Punkten 6* har inte ändrats. Vad som är luft- eller miljövårdighet kan visserligen preciseras genom myndighetsföreskrifter med stöd av 3 kap. 2 §. Begreppen får emellertid sin huvudsakliga innebörd dels genom EASA-förordningen med

tillämpningsföreskrifter, dels genom 3 kap. 1 § andra och tredje styckena.

*Punkten 7* överensstämmer med utredningens förslag. Det bör anmärkas att med föreskrivet tillstånd avses, utöver tillstånd enligt 3 kap. 11 §, tillstånd enligt bestämmelser som finns i EASA-förordningen med tillämpningsföreskrifter.

*Punkten 8* har ändrats. Föreskrifter som regeringen har meddelat omfattas av denna punkt medan vissa motsvarande myndighetsföreskrifter straffsanktioneras i 13 kap. 1 § första stycket 5 luftfartsförordningen.

*Punkterna 9–11* motsvarar punkterna 10–12 i utredningens förslag. Omnumreringen är en följd av att punkten 9 i utredningens förslag har utgått ur paragrafen (jfr 6 § första stycket 3).

Enligt *punkten 12*, som motsvarar punkten 13 i utredningens förslag, föreskrivs straffansvar för den som landar inom ett område där det med stöd av 6 kap. 2 § har meddelats förbud att landa. Beslut om landningsförbud har karaktären av normbeslut (se betänkandet s. 379). Punkten har därför ändrats så att fängelse finns i straffskalan bara när det gäller överträdelser av förbud som har meddelats av regeringen. Landningsförbud som har meddelats av Luftfartsstyrelsen straffsanktioneras i 13 kap. 1 § första stycket 10 i förslaget till luftfartsförordning.

*Punkterna 13–16* motsvarar punkterna 14–17 i utredningens förslag.

*Punkterna 17 och 18* motsvarar punkten 18 i utredningens förslag. I punkten 17 föreskrivs straffansvar för gärningar som innebär utövande av luftfart utan tillstånd som krävs enligt bestämmelser i lag. Enligt punkten 18 straffbeläggs utövande av luftfart utan tillstånd som har föreskrivits av regeringen. I 13 kap. 1 § första stycket 14 i förslaget till luftfartsförordning finns en bestämmelse om straff för den som bryter mot ett av Luftfartsstyrelsen föreskrivet krav på tillstånd för att hyra in eller hyra ut ett luftfartyg.

*Punkten 21* har justerats i förhållande till utredningens förslag och överensstämmer i sak med nuvarande 13 kap. 2 § 15 luft-

fartslagen. Justeringen är motiverad av att bestämmelserna i den nuvarande luftfartslagen om ansvarsförsäkring och säkerhet har lämnats oförändrade i supplementets lagförslag.

#### 5 §

Paragrafen överensstämmer med utredningens förslag. De bestämmelser som på detta sätt straffsanktioneras är för närvarande föremål för översyn (se avsnitt 11.2.2). Det kommer därför sannolikt finnas skäl att senare omarbета paragrafen. I nuläget saknas emellertid underlag för att ändra utredningens förslag.

#### 6 §

Straffstadgandet enligt punkten 4 i utredningens förslag har utgått, eftersom 9 kap. 22 § luftfartslagen har upphävts och saknar motsvarighet i supplementets lagförslag.

I *punkten 3*, som motsvarar 4 § första stycket 9 i utredningens förslag, föreskrivs straffansvar för den som inte fullgör sin skyldighet att se till att ett luftfartyg är bemannat på föreskrivet sätt. Eftersom ett sådant straffstadgande kan antas få sitt väsentliga innehåll genom andra föreskrifter än lag eller förordning framstår det inte som motiverat att behålla fängelse i straffskalan.

*Punkten 4* motsvarar punkten 3 i utredningens förslag.

I *punkten 5*, som är ny, föreskrivs straffansvar för den som bedriver utbildning av flygledare utan föreskrivet tillstånd. Bakgrunden till stadgandet är kravet i artikel 18 flygledardirektivet att medlemsstaterna fastställer sanktioner som ska tillämpas vid överträdelse av de nationella bestämmelser som har antagits enligt direktivet.

*Punkten 6* motsvarar punkten 5 i utredningens förslag.

#### 8 §

I paragrafen, som saknar motsvarighet i utredningens förslag, anges att den som bryter mot vad som sägs om tystnadsplikt i 6 kap. 12 § första stycket kan dömas till ansvar enligt bestämmel-



serna om brott mot tystnadsplikt i 20 kap. 3 § brottsbalken. Se avsnitt 9.4.5.

#### 9–11 §§

Paragraferna överensstämmer i sak helt med 8–10 §§ i utredningens förslag.

#### *Ikraftträdande och övergångsbestämmelser*

Den nya lagstiftningen bör träda i kraft den 1 juli 2008. Övergångsbestämmelserna har justerats i följande avseenden i förhållande till utredningens förslag.

Av skäl som redovisas i kapitel 14 bör lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart tills vidare fortsätta gälla. Lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats och lagen (1984:283) med vissa bestämmelser för Scandinavian Airlines Systems flygpassagerarterminal i Malmö har redan upphävts (se avsnitt 2.5.3 och 2.5.5).

Sedan bestämmelserna i nuvarande 9 kap. luftfartslagen lyfts ut, finns inte något behov av övergångsbestämmelser till luftfartslagen med anknytning till Warszawakonventionen. Sådana föreskrifter har i stället tagits upp i övergångsbestämmelserna till den nya lagen om lufttransporter.

Beträffande skador som uppkommit genom luftfart innebär den nya luftfartslagen ingen ändring i sak. Det behövs därför inga övergångsbestämmelser i denna del.

## **23.2 Förslaget till lag om ändring i brottsbalken**

Endast redaktionella ändringar har gjorts i utredningens lagförslag.

### **23.3 Förslaget till lag om ändring i miljöbalken**

Utredningen föreslog ändringar i 1 kap. 2 och 7 §§ miljöbalken. 1 kap. 2 § upphörde att gälla den 1 januari 2007 (prop. 2005/06:182, bet. 2005/06:MJU25, rskr. 2005/06:387, SFS 2006:1014). Förslaget i den delen har därför utgått. Därutöver har vissa redaktionella ändringar gjorts i utredningens förslag.

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

Endast redaktionella ändringar har gjorts i utredningens lagförslag.

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

Endast redaktionella ändringar har gjorts i utredningens förslag. Det kan anmärkas att ett förslag till ändring i 15 § atomansvarighetslagen för närvarande bereds inom Miljödepartementet. Det förslaget syftar till att byta ut hänvisningen till den upphävda räddningstjänstlagen (1986:1102) mot en hänvisning till lagen (2003:778) om skydd mot olyckor (jfr prop. 2002/03:119 s. 127).

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

Utredningens lagförslag har endast ändrats redaktionellt.

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

Endast redaktionella ändringar har gjorts i utredningens lagförslag.

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

Endast redaktionella ändringar har gjorts i utredningens lagförslag.

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

Endast redaktionella ändringar har gjorts i utredningens lagförslag.

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

Vissa redaktionella ändringar har gjorts i utredningens förslag. Vidare har hänvisningen till den nuvarande luftfartslagen i 7 *kap.* 52 § ersatts med en hänvisning till den nya luftfartslagen.

Till utveckling av skälen för den föreslagna ändringen kan följande anmärkas, utöver vad som angetts i betänkandet. I nuvarande 4 kap. 5 § tredje stycket luftfartslagen anges att elevtillstånd endast får ges till den som kan anses lämplig att inneha certifikat. I förslaget till ny luftfartslag har den motsvarande bestämmelsen, som finns i 4 kap. 9 § första stycket, fått en något annorlunda formulering. Det sägs sålunda att ett elevtillstånd eller ett flygcertifikat får utfärdas endast för den som med hänsyn till sina personliga förhållanden kan anses lämplig att

inneha ett elevtillstånd eller ett certifikat. Som en följd av den nya lydelsen bör det i sekretesslagen uttryckligen anges att sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha elevtillstånd.

När det gäller ändringen i bilagan till sekretesslagen kan konstateras att samma handlingsoffentlighet bör gälla i fråga om utfärdande och förnyande av miljövärdighetsbevis som i fråga om luftvärdighetsbevis.

### **23.11 Förslaget till lag om ändring i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor**

#### *2 kap. 4 §*

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

Enligt utredningens förslag skulle en motsvarande ändring göras i 43 § räddningstjänstlagen (1986:1102). Räddningstjänstlagen upphörde att gälla den 1 januari 2004, då lagen om skydd mot olyckor trädde i kraft.

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

Av skäl som redovisas i avsnitt 9.9.1 har den av utredningen föreslagna bestämmelsen förts in i 6 kap. luftfartslagen.

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

Utredningens lagförslag har endast ändrats redaktionellt.

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

Endast redaktionella ändringar har gjorts i utredningens lagförslag.

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

Endast redaktionella ändringar har gjorts i utredningens lagförslag.

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

Endast redaktionella ändringar har gjorts i utredningens lagförslag.

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

Utredningens lagförslag har endast ändrats redaktionellt.

### **23.18 Förslaget till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg**

58 §

Hänvisningarna till bestämmelser i den nuvarande luftfartslagen har ersatts med hänvisningar till motsvarande bestämmelser i den nya luftfartslagen. Någon saklig ändring är inte avsedd.

### **23.19 Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken**

2 §

De allmänna övervägandena finns i avsnitt 7.2.

Regleringen i *andra stycket* omfattar dels personer som tjänstgör ombord på luftfartyg, dels personer som avses i 6 kap. 18 § den nya luftfartslagen, dvs. flygledare i flygtrafikledningstjänst och flygtekniker samt, i den mån regeringen har föreskrivit det, annan personal inom markorganisationen med tjänstgöring som är av betydelse för säkerheten.

Det krävs att personen kan misstänkas för brott mot nykterhetsbestämmelserna i luftfartslagen eller annat brott på vilket fängelse kan följa, om brottet har begåtts i samband med tjänstutövningen. En sådan misstanke kan uppstå t.ex. genom det sätt på vilket personen utövat sin tjänst, hans beteende i övrigt eller andra omständigheter. Undersökningen får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet.

Förutsättningarna för att genomföra en ögonundersökning är delvis andra än dem som anges i paragrafens första stycke. Viktiga skillnader är att det inte krävs att den misstänkte är förare eller att brottsmisstanken har samband med själva framförandet av luftfartyget för att en ögonundersökning ska kunna

komma i fråga. Detta motiverar att bestämmelser om ögonundersökning vid luftfart förs in i ett eget stycke i paragrafen.

### **23.20 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister**

#### 5 §

En hänvisningarna till den nuvarande luftfartslagen har ersatts med en hänvisning till den nya luftfartslagen.

### **23.21 Förslaget till lag om lufttransporter**

#### 1 §

I paragrafen anges att lagen innehåller bestämmelser om lufttransporter.

#### 2 §

Paragrafen hänvisar till andra lagar inom luftfartsområdet som reglerar frågor om det civilrättsliga ansvaret för skador som genom luftfart tillfogas personer eller egendom som inte transporteras med luftfartyget.

#### 3 §

Paragrafen, som motsvarar nuvarande 9 kap. 1 § luftfartslagen, erinrar om att bestämmelser om lufttransporter finns i vissa EG-förordningar och att dessa bestämmelser har företräde framför svensk lag.

I *första stycket* har det tillägget gjorts att Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG och Europa-

parlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet har angetts vara sådana förordningar.

I *tredje stycket* erinras om att kompletterande bestämmelser till fem av förordningarna finns i 12–17 §§.

#### 4–13 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 9 kap. 2–10 §§ luftfartslagen.

#### 14 §

I paragrafen ges kompletterande bestämmelser till förordning (EG) nr 261/2004 (*förordningen om nekad ombordstigning*), förordning (EG) nr 2111/2005 (*förordningen om svarta listan*) och förordning (EG) nr 1107/2006. Paragrafen anger att det är Konsumentverket som har att utöva tillsyn över att vissa angivna aktörer fullgör skyldigheter som följer av de nämnda förordningarna.

Av *första punkten* framgår att Konsumentverket utövar tillsyn över att lufttrafikföretag fullgör de skyldigheter som följer av förordningen om nekad ombordstigning. I fråga om den tillsynen innebär förslaget ingen ändring i sak i förhållande till vad som gäller enligt nuvarande 9 kap. 11–13 §§ luftfartslagen.

Enligt *andra punkten* ska Konsumentverket utöva tillsyn över att lufttrafikföretag, researrangörer och biljettförsäljare fullgör de skyldigheter som följer av artiklarna 11 och 12 i förordningen om svarta listan. Begreppen lufttrafikföretag och biljettförsäljare har därvid den innebörd som följer av artikel 2 i den förordningen. Av övervägandena, som finns i avsnitt 13.3, framgår att de berörda aktörernas skyldigheter består i att lämna information om vilket lufttrafikföretag som utför flygningen samt att i vissa fall erbjuda passagerarna rätt till återbetalning eller ombokning.

Av *tredje punkten* framgår att Konsumentverket har att utöva tillsyn över att lufttrafikföretag, deras agenter och researrangörer fullgör de skyldigheter som följer av artikel 4 i förordning (EG)



nr 1107/2006. Övervägandena finns i avsnitt 13.4. Begreppen lufttrafikföretag och researrangör har därvid den innebörd som följer av artikel 2 i förordningen. Skyldigheterna består i att erbjuda den som nekats ombordstigning på grund av sitt funktionshinder eller sin nedsatta rörlighet, liksom en ledsagare till denne, rätt till återbetalning eller ombokning samt att lämna i förordningen angiven information.

#### 15 §

Paragrafen kompletterar förordningen om nekad ombordstigning, förordningen om svarta listan och förordning (EG) nr 1107/2006 genom att föreskriva en marknadsrättslig påföljd för aktörer som underlåter att lämna information som föreskrivs i förordningarna. Övervägandena finns i avsnitt 13.3 och 13.4.

Av *första stycket* framgår till en början att påföljden består i en möjlighet att ålägga företaget att lämna informationen.

I *punkten 1* anges att påföljden kan meddelas ett lufttrafikföretag som inte lämnar information enligt artikel 14 i förordningen om nekad ombordstigning. Av *punkterna 2 och 3* framgår att detsamma gäller ett lufttrafikföretag, en researrangör eller en biljettförsäljare som inte lämnar information till passagerare enligt artikel 11 i förordningen om svarta listan respektive ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör som inte lämnar information enligt artikel 4 i förordning (EG) nr 1107/2006.

*Andra stycket* innehåller vissa bestämmelser om förfarandet. Det framgår till en början att en talan om åläggande väcks vid Marknadsdomstolen.

Kretsen av taleberättigade har utvidgats något i förhållande till vad som gäller enligt nuvarande 9 kap. 12 § andra stycket luftfartslagen. Eftersom inte endast lufttrafikföretag utan även researrangörer och biljettförsäljare ska kunna åläggas att lämna information enligt förordningen om svarta listan följer av *punkten 2* att talerätt tillkommer näringsidkare som har slutit avtal som rör transport med någon sådan aktör. "Avtal som rör

transport” kan vara avtal om transport med lufttrafikföretaget men även andra avtal där lufttransport utgör en komponent, t.ex. en paketresa. Av artikel 2 c i förordningen om svarta listan framgår att samtliga biljettförsäljare ska betraktas som avtalslutande parter vid lufttransporter. Av *punkten 3*, som avser fallet att information inte har lämnats i enlighet med artikel 4 i förordning 1107/2006, framgår att talerätt tillkommer även en näringsidkare som på grund av funktionshinder eller nedsatt rörlighet inte fått sin platsreservation godkänd eller nekats ombordstigning.

#### 16 §

Av paragrafen, som motsvarar nuvarande 9 kap. 13 § luftfartslagen, framgår att Konsumentombudsmannen i fall som inte är av större vikt får meddela föreläggande om åläggande att lämna information.

#### 17 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 9 kap. 14 § luftfartslagen.

#### *Ikraftträdande och övergångsbestämmelser*

Lagen bör träda i kraft den 1 juli 2008.

Några särskilda övergångsbestämmelser behövs inte fråga om de bestämmelser som utan att någon ändring görs i sak flyttas över från nuvarande 9 kap. luftfartslagen.

Det har i övergångsbestämmelserna tagits upp ett antal föreskrifter om att lagstiftning som hänför sig till Warszawa-konventionen i dess äldre lydelse i vissa fall ska fortsätta att gälla. Dessa föreskrifter överensstämmer i sak med övergångsbestämmelserna till lagen (2002:1130) om ändring i luftfartslagen (1957:297).

I enlighet med allmänna principer bör de kompletterande bestämmelserna till förordning (EG) nr 2111/2005 och förordning (EG) nr 1107/2006 tillämpas endast för tid efter

ikraftträdandet. Några särskilda övergångsbestämmelser är därför inte behövliga i denna del.