

Nr 69

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till luftfartslag m. m.; given Stockholms slott den 1 februari 1957.

Under återopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till

- 1) luftfartslag;
- 2) lag angående ändrad lydelse av 7 § lagen den 22 april 1938 (nr 121) om hittegoods; samt

- 3) lag om ändrad lydelse av 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken.

De vid propositionen fogade lagförslagen är av följande lydelse:

GUSTAF ADOLF

Herman Zetterberg

Propositionens huvudsakliga innehåll

Sverige är anslutet till den år 1944 i Chicago avslutade konventionen angående internationell civil luftfart jämte vissa med konventionen sammanhörande överenskommelser. Ehuru den svenska luftfartslagstiftningen i stort sett står i överensstämmelse med denna internationella reglering, har en översyn av den svenska lagstiftningen mot bakgrund av konventionen och sammanhörande överenskommelser ansetts påkallad.

Sedan denna översyn nu ägt rum, föreslås genom propositionen, att vissa gällande, delvis föråldrade bestämmelser rörande luftfarten ersättes med en tidsenlig luftfartslag, som omfattar hela den offentliga lufträtten jämte vissa anslutande privaträttsliga förhållanden. I stora delar innebär den föreslagna luftfartslagen främst en modernisering av nu gällande rätt, men i viktiga avseenden, särskilt i fråga om luftfartygs befälhavare och om tjänsten ombord,

om markorganisationen och om undersökning av luftfartsolyckor, föreslås bestämmelser till vilka motsvarighet nu icke finnes.

Förslaget till luftfartslag har utarbetats i nära samarbete med utredningar inom Danmark, Finland och Norge. Avsikten är att nya luftfartslagar skall träda i kraft samtidigt i de under utredningsarbetet samverkande länderna.

F ö r s l a g
till
L U F T F A R T S L A G

Häriigenom förordnas som följer.

FÖRSTA AVDELNINGEN

Om civil luftfart

1 KAP.

Inledande bestämmelser

1 §.

Luftfart må här i riket äga rum allenast med de inskränkningar och under de villkor, som följa av denna lag och med stöd därav meddelade föreskrifter eller som eljest stadgas i lag eller författning.

2 §.

Luftfart må ej äga rum med andra luftfartyg än sådana som hava svensk nationalitet eller nationalitet i främmande stat, med vilken slutits överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område.

När särskilda skäl äro därtill, äger Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen medgiva att luftfart må äga rum utan hinder av vad i första stycket sägs, så ock bestämma villkoren därför.

3 §.

Konungen äger att av militära skäl eller av hänsyn till allmän ordning och säkerhet inskränka eller förbjuda luftfart inom viss del av riket. Efter Konungens bemyndigande må ock luftfartsstyrelsen av hänsyn till allmän ordning och säkerhet inskränka eller för högst två veckor förbjuda luftfart inom visst område.

Under utomordentliga förhållanden eller då eljest hänsyn till allmän säkerhet kräver det äger Konungen tillfälligt inskränka eller förbjuda luftfart inom hela riket.

4 §.

Denna lag skall, där ej annat följer av vad i lagen är stadgat, med avseende å svenskt luftfartyg lända till efterrättelse jämväl vid luftfart utom riket, såvitt det är förenligt med lag i främmande stat som efter överenskommelse eller eljest är tillämplig.

2 KAP.

Om registrering av luftfartyg, dess nationalitet och märkning

Registrering

1 §.

Över luftfartyg skall hos luftfartsstyrelsen föras register (*luftfartygsregister*).

Om inskrivning av rätt till luftfartyg samt om vissa internationella förhållanden beträffande rätt till luftfartyg är särskilt stadgat.

2 §.

Luftfartyg må registreras här i riket endast om ägaren är svenska staten, svensk kommun eller annan sådan menighet, svensk medborgare eller svenskt dödsbo eller ock bolag, förening, annat samfund, stiftelse eller annan sådan inrättning med svensk nationalitet.

Konungen äger, beträffande luftfartyg som i regel nyttjas med utgångspunkt här i riket, medgiva att det må införas i registret utan hinder av vad i första stycket sägs.

3 §.

Ej må luftfartyg, som är registrerat i främmande stat, registreras här i riket, med mindre det avföres ur den främmande statens register.

4 §.

Luftfartyg må icke registreras, med mindre det har luftvärdighetsbevis som utfärdats eller godkänts här i riket.

5 §.

Ansökan om registrering av luftfartyg skall göras skriftligen av ägaren och innehålla för registreringen nödiga upplysningar rörande fartyget, ägaren och dennes förvärv av fartyget. Ansökningen skall åtföljas av utredning till styrkande av att sökanden är ägare av fartyget och att i övrigt de i 2—4 §§ upplagda villkoren äro uppfyllda, så ock av handling som utmärker när, var och av vem fartyget är byggt.

6 §.

Registret skall för varje luftfartyg innehålla fartyget tillkommande nationalitets- och registreringsbeteckning, de uppgifter som äro nödiga för att identifiera det, upplysning angående äganderätten till fartyget och ägarens fång samt huruvida fartyget är intecknat, hänvisning till fartygets luftvärdighetsbevis ävensom anteckning om tiden, då fartyget införas i registret, ändring i äganderätten registreras eller fartyget avföres ur registret, så ock i övrigt vad Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen föreskriver.

7 §.

Sker ändring i äganderätten till luftfartyg som införts i registret eller ändras ägarens nationalitet eller undergår fartyg efter registreringen ändring av betydelse för fartygets identifiering, vare ägaren skyldig att därom ofördröjligen göra anmälan till luftfartsstyrelsen för införande i registret. Samma skyldighet åligger vid ändring i äganderätten jämväl den förutvarande ägaren.

Införes i registret ny ägare av intecknat luftfartyg, åligger det luftfartsstyrelsen att ofördröjligen underrätta inskrivningsdomaren därom.

Anmäles ny ägare av luftfartyg men finnes utredningen ej vara sådan att han kan införas i registret, skola ändock däri anmärkas hans namn, det uppgivna fånget och dagen då anmälan skedde.

8 §.

Luftfartyg skall avföras ur registret, om ägaren begär det.

Samma lag vare, om det i 2 § första stycket för registrering uppställda villkoret ej längre är uppfyllt och Konungen icke jämlikt andra stycket i samma paragraf medgiver att fartyget det oaktat må kvarstå i registret, så ock om fartyget förolyckats, upphuggits eller annorledes förstörts eller om det efter anträdd luftfärd ej avhörts under en tid av tre månader. Har omständighet som nu sagts inträffat, åligger det ägaren att ofördröjligen göra anmälan därom till registret, såvida sådan ej skett på grund av vad i 7 § stadgas.

Har luftfartyg sedan tre år icke haft gällande luftvärdighetsbevis, må fartyget avföras ur registret, där ägaren ej inom tid, som luftfartsstyrelsen bestämmer, visar att fartyget är luftvärdigt.

9 §.

Luftfartyg, som är intecknat, må ej på grund av ägarens begäran eller annan i 8 § avsedd omständighet avföras ur registret, med mindre i ärendet företes bevis från inskrivningsdomaren, att inteckningshandlingen uppvissats för honom samt att inteckningshavaren samtyckt till åtgärden, men i registret skall göras anmärkning om vad i ärendet förekommit.

Avföres luftfartyg ur registret eller sker i registret anmärkning som i första stycket sägs, skall inskrivningsdomaren ofördröjligen underrättas därom.

10 §.

Innehaves luftfartyg på grund av köp utan att äganderätten övergått å innehavaren, skola i registret antecknas innehavarens namn och den rätt som tillkommer honom. Det åligger dem som slutit avtalet att ofördröjligen göra anmälan därom till luftfartsstyrelsen.

Upplåter någon luftfartyg för obestämd tid eller för en tid av minst två veckor till annan för att av denne nyttjas för egen räkning, skall på begäran av upplåtaren eller innehavaren i registret göras anteckning om upplåtelsen.

11 §.

Har å utrikes ort luftfartyg byggts för svensk räkning eller övergått i svensk ägo och äro de i 2 och 3 §§ för registrering angivna villkoren uppfyll-
da, må fartyget, i enlighet med bestämmelser som Konungen meddelar, för
viss tid antecknas i ett särskilt bihang till luftfartygsregistret.

Nationalitet

12 §.

Sedan luftfartyg införts i luftfartygsregistret, äger det svensk nationalitet.

Om införandet i registret skall luftfartsstyrelsen utfärda bevis (*nationali-
tets- och registreringsbevis*).

13 §.

Där luftfartyg avförts ur registret eller anmärkning skett enligt 9 §,
skall fartygets ägare eller, i fall då fartyget avförts ur registret till följd av
att det övergått till utländsk ägare, den förre ägaren ofördröjligen återställa
nationalitets- och registreringsbeviset till luftfartsstyrelsen. Har eljest änd-
ring i förhållande, varom beviset innehåller upplysning, införts i registret,
skall fartygsägaren ofördröjligen avlämna beviset till luftfartsstyrelsen, som
antecknar ändringen å beviset eller, där så finnes lämpligare, utfärdar nytt
bevis.

14 §.

Luftfartyg, som antecknats i bihanget till luftfartygsregistret, äger svensk
nationalitet så länge anteckningen gäller.

Om anteckningen i bihanget skall luftfartsstyrelsen utfärda interimistiskt
nationalitets- och registreringsbevis.

15 §.

Svenskt luftfartyg skall, när det nyttjas till luftfart, hava svenskt natio-
nalitets- och registreringsbevis.

Utländskt luftfartyg skall vid luftfart inom svenskt område hava motsva-
rande bevis från främmande stat, med vilken slutits överenskommelse om
rätt till sådan luftfart.

Nyttjas luftfartyg jämlikt medgivande som avses i 1 kap. 2 § andra styc-
ket, gäller vad Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartssty-
relsen föreskriver.

Märkning

16 §.

Luftfartyg, som införts i luftfartygsregistret eller antecknats i bihanget,
skall märkas i enlighet med sin nationalitets- och registreringsbeteckning.
Märkena skola föras så länge fartyget kvarstår i registret eller bihanget.

Luftfartyg, som är registrerat i främmande stat med vilken slutits överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område, skall vid sådan luftfart vara märkt i enlighet med föreskrifterna i hemlandet.

Nyttjas luftfartyg jämlikt medgivande som avses i 1 kap. 2 § andra stycket, gäller vad Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen föreskriver.

3 KAP.

Om luftvärdighet

1 §.

Luftfartyg skall, när det nyttjas till luftfart, vara luftvärdigt.

Ej må luftfartyg anses luftvärdigt, med mindre det är så konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet samt äger sådana flygegenskaper, att säkerhetens krav äro tillgodosedda.

2 §.

Luftfartyg skall undergå besiktning enligt vad Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen föreskriver, så ock i övrigt med avseende å luftvärdigheten vara underkastat tillsyn av luftfartsstyrelsen.

Besiktning och tillsyn må enligt vad Konungen bestämmer av luftfartsstyrelsen uppdragas åt särskild sakkunnig eller myndighet inom eller utom riket.

3 §.

Sedan luftfartyg vid besiktning eller annorledes funnits vara luftvärdigt, skall luftfartsstyrelsen utfärda bevis därom (*luftvärdighetsbevis*). Beviset må utfärdas för viss tid och begränsas till att avse luftfart av viss art eller inom visst område. Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen äger föreskriva, att i beviset eller därvid fogad handling skall angivas vad vid fartygets nyttjande skall iakttagas för att det skall anses luftvärdigt.

Luftvärdighetsbevis må förnyas, om fartyget finnes vara luftvärdigt enligt de krav som gälla då förnyelsen skall ske. Luftfartsstyrelsen äger åt sakkunnig eller myndighet som avses i 2 § andra stycket uppdraga att förnya luftvärdighetsbevis.

4 §.

Svenskt luftfartyg skall, när det nyttjas till luftfart, hava svenskt eller av luftfartsstyrelsen godkänt utländskt luftvärdighetsbevis.

Utländskt luftfartyg skall vid luftfart inom svenskt område hava luftvärdighetsbevis som i första stycket sägs eller i främmande stat utfärdat eller godkänt bevis som enligt överenskommelse med den staten skall erkännas här i riket.

Luftfartsstyrelsen må enligt vad Konungen bestämmer medgiva, att luftfartyg må nyttjas till luftfart utan hinder av vad i första och andra styckena sägs.

5 §.

Där luftfartyg, för vilket luftvärdighetsbevis utfärdats här i riket, icke undergår föreskriven besiktning eller med avseende å fartyget eller dess utrustning vidtages ändring som må antagas hava betydelse för luftvärdigheten, vare beviset, om ej luftfartsstyrelsen bestämmer annat, ogiltigt intill dess fartyget förklarats luftvärdigt. Samma lag vare, där fartyget eller dess utrustning lidit skada som uppenbarligen är av betydelse för luftvärdigheten och skadan icke avhjälpes i den ordning luftfartsstyrelsen bestämmer.

Förekommer eljest omständighet som må antagas hava betydelse för luftvärdigheten, äger luftfartsstyrelsen förklara beviset ogiltigt intill dess fartyget förklarats luftvärdigt.

Är luftvärdighetsbevis ogiltigt, skall det på anmaning ofördröjligen avlämnas till luftfartsstyrelsen.

6 §.

Vad i 3 och 5 §§ är stadgat om svenskt luftvärdighetsbevis skall äga motsvarande tillämpning i fråga om godkännande av utländskt luftvärdighetsbevis samt förnyelse och ogiltighet av sådant godkännande.

7 §.

Ägare av luftfartyg som nyttjas till luftfart eller, om annan i ägarens ställe brukar fartyget, denne skall vaka över fartygets luftvärdighet samt, i enlighet med bestämmelser som meddelas av luftfartsstyrelsen, så snart ske kan till styrelsen anmäla omständighet av betydelse för luftvärdigheten, så ock i övrigt lämna för tillsynen nödiga upplysningar.

8 §.

Luftfartsstyrelsen så ock den som erhållit uppdrag varom i 2 § andra stycket sägs äger tillträde till luftfartyg för verkställande av förrättning enligt detta kapitel och må därvid påkalla erforderlig medverkan av fartygets ägare eller, om annan i ägarens ställe brukar fartyget, denne samt av dess befälhavare och besättning. Förrättningen skall så utföras, att såvitt möjligt fartygets trafikförhållanden icke rubbas och i övrigt större olägenhet ej förorsakas än som är oundvikligt.

9 §.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen äger, för prövning av luftfartygs flygegenskaper eller eljest av särskild anledning, medgiva att luftfartyg må nyttjas till luftfart utan hinder av vad förut i detta kapitel är stadgat.

10 §.

För rätt att bygga luftfartyg eller å sådant fartyg utföra underhålls-, reparations- och ändringsarbeten må Konungen, där hänsyn till säkerheten kräver det, föreskriva att tillstånd erfordras av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av luftfartsstyrelsen. Vad nu sagts skall äga motsvarande tillämpning beträffande tillbehör och reservdelar till luftfartyg.

4 KAP.

Om luftfartygs bemanning

1 §.

Luftfartyg skall vara bemannat på betryggande sätt.

Närmare föreskrifter om bemanningen meddelas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av luftfartsstyrelsen.

Fartygets ägare eller, om annan i ägarens ställe brukar fartyget, denne skall sörja för att fartyget är behörigen bemannat.

2 §.

Luftfartygs bemanning skall vara underkastad tillsyn av luftfartsstyrelsen.

Luftfartsstyrelsen må enligt vad Konungen bestämmer uppdraga åt särskild sakkunnig eller myndighet inom eller utom riket att biträda vid tillsynen.

3 §.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen meddelar föreskrifter om de villkor som, beträffande medborgarskap, ålder, skicklighet, lämplighet och i övrigt, skola gälla för behörighet att tjänstgöra å luftfartyg.

4 §.

För den som uppfyller fastställda villkor för behörighet att vara förare å luftfartyg eller därå förrätta annan tjänst som Konungen bestämmer utfärdar luftfartsstyrelsen bevis därom (*luftfartscertifikat*). Certifikatet skall utfärdas för viss tid. Det må begränsas till att avse viss typ av luftfartyg eller till luftfart av viss art eller inom visst område.

Luftfartscertifikat må förnyas, om innehavaren finnes uppfylla de villkor som gälla då förnyelsen skall ske.

5 §.

Den som å luftfartyg förrättar tjänst som avses i 4 § skall hava svenskt eller av luftfartsstyrelsen godkänt utländskt luftfartscertifikat eller i främmande stat utfärdat eller godkänt certifikat som enligt överenskommelse

med den staten skall erkännas här i riket. I internationell luftfart skall dock den som förrättar sådan tjänst å svenskt fartyg hava svenskt eller av luftfartsstyrelsen godkänt utländskt certifikat.

När skäl äro därtill, äger luftfartsstyrelsen bestämma att certifikat, som för svensk medborgare utfärdats i främmande stat, ej må godtagas för luftfart inom svenskt område.

Luftfartsstyrelsen må enligt vad Konungen bestämmer meddela tillstånd att tjänstgöra å luftfartyg utan hinder av vad i första stycket första punkten sägs.

6 §.

Svenskt luftfartscertifikat må av luftfartsstyrelsen återkallas för viss tid, tills vidare eller för dess återstående giltighetstid, om innehavaren begår förseelse i tjänsten eller av betydelse för denna eller om han eljest icke uppfyller de villkor som gälla för tjänsten.

Förekommer anledning antaga att förhållande som avses i första stycket är för handen, må luftfartsstyrelsen omedelbart sätta certifikatet ur kraft intill dess frågan om återkallelse prövats.

När certifikat blivit återkallat eller satt ur kraft, skall det ofördröjligen avlämnas till luftfartsstyrelsen.

7 §.

Vad i 4 och 6 §§ är stadgat om svenskt luftfartscertifikat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om godkännande av utländskt luftfartscertifikat samt förnyelse och återkallelse av sådant godkännande.

8 §.

Om skyldighet för innehavare av luftfartscertifikat att anmäla omständighet av betydelse för hans behörighet samt att underkasta sig undersökningar och prov bestämmer Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen.

9 §.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen äger, för utbildningsändamål eller eljest av särskild anledning, medgiva att luftfartyg må nyttjas till luftfart utan hinder av vad förut i detta kapitel är stadgat.

5 KAP.

Om luftfartygs befälhavare och om tjänsten ombord

1 §.

Å svenskt luftfartyg skall, när det nyttjas till luftfart, finnas befälhavare. Befälhavaren äger högsta myndighet ombord.

2 §.

Befälhavaren skall vaka över fartygets luftvärdighet ävensom tillse att fartyget är behörigen utrustat, bemannat och lastat samt att luftfärd jämväl i övrigt förberedes och genomföres i enlighet med gällande bestämmelser.

Vad i 3 kap. 7 § stadgas om skyldighet att anmäla omständighet av betydelse för luftvärdigheten och i övrigt lämna för tillsynen nödiga upplysningar äger motsvarande tillämpning beträffande befälhavaren.

3 §.

Det åligger befälhavaren att hava uppsikt över fartyget och dess besättning samt passagerare och gods.

När så prövas nödigt, må befälhavaren tillfälligt ålägga medlem av besättningen att utföra annat arbete än det för vilket han anställts. Passagerare skall noggrant iakttaga vad befälhavaren föreskriver i fråga om ordningen ombord.

Befälhavaren må vägra att taga ombord och äger landsätta medlem av besättningen, passagerare och gods, när omständigheterna kräva det.

4 §.

För upprätthållande av lydnaden och ordningen ombord äger befälhavaren bruka det våld, som med hänsyn till omständigheterna kan anses förvarligt.

Då fartyget är i fara eller nöden eljest kräver det, har befälhavaren rätt att bruka varje medel, som är nödvändigt för att framtvinga lydnad eller återställa ordningen. Det åligger i sådant fall envar av besättningen att utan särskild anmaning lämna befälhavaren nödigt bistånd.

Göres större våld än som är medgivet, vare lag som eljest för sådant fall är stadgad.

5 §.

Förövas å fartyget svårare brott, skall befälhavaren såvitt möjligt vidtaga för utredning i saken nödiga åtgärder, som ej utan våda kunna uppskjutas.

Befälhavaren skall, så långt omständigheterna medgiva, sörja för att den brottslige icke avviker och äger för sådant ändamål taga honom i förvar till dess han kan överlämnas till svensk polisman eller, utom riket, till behörig utländsk myndighet eller, där hinder icke möter, till svensk konsul.

Föremål som må antagas äga betydelse för utredning om brottet må av befälhavaren tagas i förvar till dess det kan överlämnas till polisman eller myndighet som avses i andra stycket.

6 §.

Befälhavaren skall tillse att föreskrivna fartygshandlingar finnas ombord och föras i enlighet med givna bestämmelser.

7 §.

Råkar fartyget i nöd, vare befälhavaren pliktig att göra allt som står i hans makt för att rädda ombordvarande samt bevara fartyg och gods. Måste fartyget övergivnas, skall befälhavaren såvitt möjligt sörja för att fartygshandlingarna bringas i säkerhet.

8 §.

Inträffar vid fartygets nyttjande olyckshändelse, som medför att någon avlider eller får allvarlig kroppsskada eller att betydande skada uppstår å fartyget eller egendom som icke befordras därmed, skall befälhavaren ofördröjligen sörja för att luftfartsstyrelsen underrättas om händelsen och snarast möjligt avgiva rapport till styrelsen. Samma lag vare, när allvarlig fara för sådan händelse förelegat eller något inträffat som tyder på väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen.

Är befälhavaren ur stånd att uppfylla vad sålunda föreskrivits, skall det fullgöras av fartygets ägare eller, om annan i ägarens ställe brukade fartyget, av denne.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen äger begränsa underrättelseplikten ävensom utsträcka den till att åvila jämväl medlem av besättningen, så ock föreskriva att underrättelse skall givas även annan än luftfartsstyrelsen.

9 §.

Envar som gör tjänst ombord skall noggrant efterkomma förmans order angående tjänsten, vederbörligen tillgodose ombordvarandes säkerhet och bästa, sorgfälligt vårda fartyg och gods samt i övrigt med omsorg och nit fullgöra sina åligganden.

10 §.

Ej må någon göra tjänst ombord, därest han på grund av påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller till följd av sjukdom eller uttröttnings eller av annan sådan orsak icke kan på betryggande sätt fullgöra vad honom åligger.

11 §.

Konungen bestämmer, i vad mån föreskrifterna i detta kapitel skola tillämpas i fråga om utländskt luftfartyg vid luftfart inom svenskt område.

6 KAP.

Om flygplatser och markorganisationen i övrigt

Allmänna bestämmelser

1 §.

Flygplats så ock annan anläggning för luftfarten skall uppfylla säkerhetens krav.

Närmare bestämmelser om inrättande samt om underhåll och drift av sådan anläggning och om tillsyn därå meddelas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av luftfartsstyrelsen.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen äger bestämma huruvida och under vilka förutsättningar, utan intrång i enskild rätt, sjö eller annat område må nyttjas för luftfartygs landning och uppstigning utan att hava särskilt inrättats för ändamålet.

2 §.

Konungen äger förordna om inrättande av luftled ävensom bestämma annat område, inom vilket lufttrafiken skall vara underkastad särskild reglering.

3 §.

Till tryggnad och underlättande av luftfarten anordnas flygsäkerhetstjänst.

Om tillstånd i vissa fall

4 §.

För inrättande och drift av flygplats till allmänt bruk (*allmän flygplats*) erfordras tillstånd av Konungen, såvida annan än staten skall utöva driften.

Konungen äger föreskriva, att allmän flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller kortvarighet eller andra särskilda omständigheter må inrättas eller drivas utan tillstånd varom i första stycket sägs.

5 §.

Tillstånd att inrätta eller driva allmän flygplats må meddelas allenast där hinder icke möter av hänsyn till det allmänna.

6 §.

Vid meddelande av tillstånd skola bestämmas de villkor som finnas erforderliga. Konungen må förordna luftfartsstyrelsen att i särskilda avseenden bestämma villkoren.

Tillståndet må begränsas till viss tid och lösningsrätt förbehållas kronan.

7 §.

Åsidosätter innehavare av tillstånd i väsentlig mån för verksamheten gällande föreskrifter eller måste det antagas att han är oförmögen att behörigen fullgöra sina förpliktelser med avseende å anläggningen och dess drift, må Konungen återkalla tillståndet.

8 §.

Konungen äger bestämma, att för inrättande och drift av annan anläggning för luftfarten än allmän flygplats erfordras tillstånd av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av luftfartsstyrelsen.

Villkoren bestämmas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av luftfartsstyrelsen.

Om godkännande

9 §.

Allmän flygplats så ock annan anläggning för luftfarten som Konungen bestämmer skall, innan den tages i bruk, godkännas i den ordning Konungen förordnar. Vid godkännandet skola knytas erforderliga villkor.

Där fastställda villkor i väsentlig mån åsidosättas eller anläggningen eljest, till följd av ändrade bestämmelser eller annan omständighet, icke uppfyller de krav som gälla för sådan anläggning, ankommer på den myndighet som meddelat godkännandet att återkalla det.

Förekommer omständighet som kan medföra att kraven för godkännande ej längre äro uppfyllda, åligger det anläggningens innehavare att så snart ske kan göra anmälan därom till luftfartsstyrelsen. Är omständigheten av beskaffenhet att medföra fara vid anläggningens begagnande, skall innehavaren, utan att avvakta vederbörande myndighets beslut, vidtaga de åtgärder som påkallas för att hindra att anläggningen eller den del därav, varom fråga är, vidare användes.

Om luftfartshinder och expropriation

10 §.

Om förbud i vissa fall mot bebyggelse till hinder för luftfarten stadgas i byggnadslagen.

Angående rätt att genom expropriation taga fastighet eller särskild rätt till fastighet i anspråk för anläggning för den allmänna samfärdselns främjande förordnas i lagen om expropriation.

11 §.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen äger meddela bestämmelser som, utan att avsevärt men tillskyndas ägare av mark eller innehavare av särskild rätt därtill, äro ägnade att förebygga att märken, belysningsanläggningar eller andra inrättningar så anordnas, att trafiksäkerheten utsättes för fara. Konungen äger föreskriva vilka åtgärder som må vidtagas, därest sådana bestämmelser överträdas.

Övriga bestämmelser

12 §.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen äger föreskriva vilka flygplatser som må nyttjas för internationell eller inrikes luftfart eller eljest för olika slag av luftfart.

13 §.

För begagnande av allmän flygplats eller annan anläggning för luftfarten, som är upplåten till allmänt bruk, må avgift uppbäras enligt grunder som bestämmas av Konungen.

Sådan avgift må, när den är förfallen till betalning, uttagas genom utmätning utan föregående dom eller utslag.

14 §.

Allmän flygplats så ock annan anläggning för luftfarten, som är upplåten till allmänt bruk, skall på enahanda villkor som för svenska luftfartyg i internationell fart vara öppen för utländska luftfartyg i motsvarande fart, såvida de äro hemmahörande i stat med vilken slutits överenskommelse om sådan förmån.

15 §.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen äger fastställa villkor för behörighet att inom markorganisationen eller eljest, annorstädes än å luftfartyg, förrätta tjänst varav trafiksäkerheten är beroende, så ock meddela bestämmelser om certifikat för sådan tjänst.

16 §.

Vad i 5 kap. 10 § stadgas skall äga motsvarande tillämpning i fråga om trafikledare och markmekaniker, så ock den som förrättar annan tjänst som Konungen med hänsyn till trafiksäkerheten bestämmer.

7 KAP.

Om tillstånd till luftfartsverksamhet

1 §.

Luftfart i regelbunden trafik (*linjefart*) i förvärvssyfte må ej utövas här i riket utan tillstånd av Konungen.

För annan luftfart i förvärvssyfte inom riket erfordras tillstånd av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av luftfartsstyrelsen. Konungen må dock bestämma, att sådan luftfart med hänsyn till dess art eller ringa omfattning må utövas utan tillstånd.

Konungen äger föreskriva, att tillstånd av luftfartsstyrelsen erfordras för luftfart som avser utbildning, för flyguppvisning eller flygtävling samt för annan luftfartsverksamhet av särskild art, ändå att verksamheten icke äger rum i förvärvssyfte.

2 §.

Tillstånd må meddelas allenast där hinder icke möter av hänsyn till det allmänna.

3 §.

Såvitt angår befordran av passagerare eller gods allenast från ort till annan inom riket eller annan inrikes fart, må tillstånd meddelas endast svenska staten, svensk kommun eller annan sådan menighet, svensk medborgare eller svenskt dödsbo, svenskt aktiebolag, vars aktiebrev äro ställda till viss man, ävensom svenskt handelsbolag, vari ej finnes utländsk bolagsman, samt förening, annat samfund, stiftelse eller annan sådan inrättning här i riket, såframt styrelsens samtliga medlemmar äro svenska medborgare. Tillstånd må dock icke meddelas aktiebolag, med mindre dess aktier till ett kapitalvärde och ett röstvärde av minst två tredjedelar tillkomma den, åt vilken tillstånd enligt denna paragraf må meddelas; är denne svenskt aktiebolag, skall det svenska inflytandet däri vara säkerställt i samma omfattning som i det tillståndssökande bolaget.

Äro de sålunda uppställda förutsättningarna ej längre för handen, vare tillståndet förfallet, där icke rättelse sker inom tid, som bestämmes av den myndighet vilken meddelat tillståndet.

Konungen äger medgiva undantag från vad i denna paragraf stadgas, när särskilda skäl äro därtill.

4 §.

Vid meddelande av tillstånd skola bestämmas de villkor som finnas erforderliga. Ankommer det på Konungen att giva tillståndet, må Konungen förordna luftfartsstyrelsen att i särskilda avseenden bestämma villkoren.

Tillståndet må begränsas till viss tid och lösningsrätt förbehållas kronan.

5 §.

Äsidosätter innehavare av tillstånd i väsentlig mån för verksamheten gällande föreskrifter eller måste det antagas att han är oförmögen att behörrigen upprätthålla verksamheten, må den myndighet som meddelat tillståndet återkalla det.

6 §.

Har Konungen genom överenskommelse med främmande stat medgivit luftfart inom svenskt område, vare, där Konungen så bestämmer, särskilt tillstånd enligt detta kapitel ej behövt. Konungen må i sådant fall förordna luftfartsstyrelsen att meddela de närmare bestämmelser som finnas erforderliga.

7 §.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen må föreskriva, under vilka förutsättningar luftfartyg eller tillbehör eller reservdelar till luftfartyg må upplåtas till annan för att av denne nyttjas för egen räkning.

8 KAP.

Vissa bestämmelser för lufttrafiken

1 §.

Angående vad vid luftfärd skall iakttagas för att undvika sammanstötning eller annan olyckshändelse och för att i övrigt förebygga skada eller olägenhet förordnar Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen.

2 §.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen äger bestämma flygvägar som luftfartyg har att följa vid färd inom svenskt område samt meddela särskilda föreskrifter beträffande färd över rikets gräns, såsom angående var gränsen må passeras och vilken flygplats som skall brukas vid luftfartygs avgång eller ankomst.

3 §.

När allmän ordning och säkerhet kräver det, må luftfartyg anmanas att landa. Anmaningen skall ofördröjligen efterkommas. Har annan anvisning ej givits, skall fartyget landa på närmaste allmänna flygplats inom riket, å vilken landning är möjlig. Inkommer luftfartyg i område, där luftfart enligt 1 kap. 3 § är förbjuden, skall det omedelbart lämna området och anmälan om vad som inträffat göras på snabbaste sätt. Fartyget skall, om annan anvisning ej givits, så snart ske kan landa såsom nyss sagts.

Eftersättes vad sålunda är stadgat, må fartygets färd hindras med erforderliga medel.

Konungen eller den Konungen bemyndigar bestämmer vem som äger utöva befogenhet varom i första eller andra stycket sägs samt meddelar närmare föreskrifter om tillämpningen i övrigt av vad där stadgas.

4 §.

Krigsmateriel må icke utan medgivande av Konungen eller den Konungen bemyndigar befordras med luftfartyg. Vad i denna lag skall förstås med krigsmateriel bestämmer Konungen.

Konungen eller den Konungen bemyndigar äger att av hänsyn till allmän ordning och säkerhet förbjuda befordran med luftfartyg av annat gods än krigsmateriel eller meddela närmare bestämmelser om sådan befordran.

Konungen eller den Konungen bemyndigar äger ock bestämma, huruvida och under vilka villkor fotografiapparat må medföras och brukas å luftfartyg inom svenskt område.

5 §.

Såvitt ej i denna lag eller eljest förordnas annat, bestämmer Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen vilka fartygshandlingar som skola finnas för luftfartyg, huruvida de skola medföras ombord samt huru de skola upprättas, föras och förvaras.

6 §.

Ej må någon förvägras att taga del av innehållet i fartygshandlingar, såvitt hans rätt är beroende därav.

7 §.

Angående skyldighet för den som förrättar tjänst å luftfartyg att medföra luftfartscertifikat eller annan handling förordnar Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen.

8 §.

Luftfartsstyrelsen må, där så prövas nödigt, visitera luftfartyg samt granska fartygshandlingarna och de handlingar som skola medföras av dem som förrätta tjänst å fartyget.

9 §.

Om vad vid luftfärd skall iakttagas i hälsovårds-, pass-, tull- och andra sådana hänseenden stadgas särskilt.

9 KAP.

Om befordran med luftfartyg

1 §.

Angående befordran med luftfartyg av passagerare, resgoods eller gods, vilken utföres mot vederlag eller av lufttrafikföretag verkställes vederlagsfritt, stadgas i lagen om befordran med luftfartyg.

10 KAP.

Om ansvarighet för skada i följd av luftfart

1 §.

Om ansvarighet för skada, som i följd av luftfartygs begagnande i luftfart tillfogas person eller egendom som icke befordras med fartyget, stadgas i lagen angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

2 §.

För ansvarighet som avses i 1 § skall, där Konungen så förordnar, finnas försäkring eller motsvarande säkerhet som Konungen bestämmer.

3 §.

Är någon, vilken förrättar tjänst å luftfartyg, pliktig att ersätta skada som i följd av luftfart uppkommit genom hans fel eller försummelse i tjänsten, äger rätten att, med hänsyn till felets eller försummelsens lindriga beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt, nedsätta ersättningen efter vad som prövas skäligt. Vad sålunda stadgats skall äga motsvarande tillämpning beträffande den som inom markorganisationen eller eljest, annorstädes än å luftfartyg, förrättar tjänst varav trafiksäkerheten är beroende.

11 KAP.

**Om flygräddningstjänst och bärgning samt om undersökning av
luftfartsolyckor**

Flygräddningstjänst

1 §.

Föreskrifter angående åtgärder, då luftfartyg är saknat, förolyckat eller nödställt eller fara hotar lufttrafiken (*flygräddningstjänst*), meddelas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av luftfartsstyrelsen.

Konungen må ålägga ägare eller innehavare av luftfartyg samt dem som göra tjänst å sådant fartyg eller vid flygplats eller annan anläggning för luftfarten skyldighet att medverka i flygräddningstjänsten, så ock meddela bestämmelser om ersättning av allmänna medel för sådan medverkan.

Bärgning

2 §.

Den som bärgar förolyckat eller nödställt luftfartyg eller ombordvarande gods eller något, som hört till sådant fartyg eller gods, så ock envar som medverkar vid bärgningen har rätt att, vare sig bärgningen ägt rum till sjöss, på land eller i luften, få bärgarlön i enlighet med de grunder, som jämlikt 225—227 §§ sjölagen gälla vid bärgning av fartyg och gods. Till andel i lön som skall utgå för bärgningen vare ock den berättigad, vilken under den nöd som föranlett bärgningen räddat människor från fartyget eller medverkat vid deras räddning. Har någon eljest för bevarande av luftfartyg eller gods vidkänts särskilda kostnader, som varit oundgängliga för bevarandet av fartyget eller godset, varde ock dessa honom ersätta.

Har gods eller något, som hört till gods, bärgats eller bevarats, häfte ägaren med det bärgade eller bevarade, men svare ej personligen.

Rätt till bärgarlön skall icke tillkomma den som medverkat vid bärgningsföretag trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, ägare eller innehavare. Vad sålunda stadgats skall äga motsvarande tillämpning beträffande kostnader för bevarande av fartyg och gods.

3 §.

Borgenär, som har fordran å bärgarlön eller å ersättning för kostnader som avses i 2 §, njute i fartyget eller godset luftpanträtt med förmånsrätt framför de i 17 kap. handelsbalken omförmälda borgenärerna, såframt bärgarlönen eller ersättningen hänför sig till åtgärder vilka slutförts här i riket.

I första stycket avsedda fordringar skola, var i förhållande till fordringens belopp, njuta lika rätt om de härröra av samma händelse; eljest skall yngre fordran äga företräde framför äldre.

Utan borgenärens samtycke må icke, innan betalning för dennes fordran guldits eller säkerhet därför blivit ställd, luftfartyget lämna det ställe, där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet slutfördes, eller godset av ägaren tagas i besittning.

4 §.

Angående luftpanträttshavares rätt till ersättning, som utgår på grund av tagen försäkring, är särskilt stadgat.

Har luftfartygets eller godsets ägare på annan grund fordran å ersättning för skada å egendomen, skall luftpanträtt i egendomen tillika omfatta sådan fordran; och skall i nu angivet hänseende vad i 272 och 279 §§ sjölagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

5 §.

Försäljes luftfartyg eller gods efter utmätning eller under konkurs i den ordning som för försäljning av utmätt sådan egendom är stadgad, upphøre luftpanträtten i fartyget eller godset, men borgenären äge få del i köpeskillingen enligt vad därom är särskilt stadgat.

Lossas gods, som häftar för fordran, till avsändares eller lastemottagares förfogande, upphøre luftpanträtten i godset. Utlämnas godset utan borgenärens tillstånd, vare den som mottager godset med kunskap om fordringen ansvarig för denna, dock icke utöver det värde godset hade vid lossningen.

6 §.

Luftpanträtt i luftfartyg, som är registrerat här i riket, upphøre efter tre månader från det åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av fartyget avslutades, såvida icke inom nämnda tid borgenärens anspråk på panträtt blivit anmält till inskrivningsdomaren för anteckning i inskrivningsboken för luftfartyg samt dessutom överenskommelse träffats om panträttens belopp eller talan om panträtten väckts i laga ordning.

Är fartyget registrerat i främmande stat, som biträtt den i Genève den 19 juni 1948 avslutade konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, vare lag som i första stycket sägs, med iakttagande av att anmälan skall ske hos den myndighet som för inskrivningsboken för fartyget.

I fall då fartyget icke är registrerat eller då det är registrerat i annan främmande stat än i andra stycket sägs, upphöre luftpanträtten i fartyget efter ett år från det åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades, såframt ej inom nämnda tid överenskommelse träffats om panträttens belopp eller talan om panträtten väckts i laga ordning.

Undersökning av luftfartsolyckor

7 §.

Inträffar vid luftfartygs nyttjande olyckshändelse, som medför att någon avlider eller får allvarlig kroppsskada eller att betydande skada uppstår å fartyget eller egendom som icke befordras därmed, skall undersökning verkställas angående olyckshändelsen och dess orsaker samt uppkomna skador.

När allvarlig fara för sådan olyckshändelse förelegat eller något inträffat som tyder på väsentligt fel hos fartyget eller markorganisationen, skall ock undersökning äga rum.

8 §.

Undersökning varom i 7 § sägs skall verkställas av en undersökningskommission.

I kommissionen skall erforderlig teknisk och juridisk sakkunskap vara företrädd.

9 §.

Kommissionens ledamöter utses av luftfartsstyrelsen, där ej Konungen finner anledning förordna en eller flera ledamöter.

Finner Konungen omfattningen av timad olycka, luftfartsstyrelsens befattningsmeddelande med saken eller annan sådan grund föranleda därtill, äger Konungen förordna särskild undersökningskommission.

10 §.

På sätt Konungen förordnar skall kommissionen underrätta dem saken kan angå samt bereda dem tillfälle att anföra vad de akta nödigt till bevakande av sin rätt. De äga, såvitt det kan ske utan men för utredningen, närvara vid undersökning å olycksplatsen samt eljest vid kommissionens utredningsarbete.

11 §.

Kommissionen skall utföra sitt arbete i samråd med polismyndighet eller åklagare, som i saken leder förundersökning jämlikt 23 kap. rättegångsbalcken.

I avvaktan på att kommissionen börjar sin verksamhet har luftfartsstyrelsen att i samråd med polismyndighet eller på annat lämpligt sätt företa de åtgärder för säkerställande av utredningen, som finnas nödiga och icke utan våda kunna uppskjutas.

12 §.

Kommissionen må hålla förhör med envar som antages kunna lämna upplysning av betydelse för utredningen samt granska föremål som kan antagas äga sådan betydelse.

Såframt undersökningen finnes eljest icke kunna behörigen fullföljas, må kommissionen påkalla utredning genom polismyndighet. Vid sådan utredning skall vad i 23 kap. rättegångsbalken är stadgat gälla i tillämpliga delar; tvångsmedel som avses i 24—28 kap. rättegångsbalken må dock användas allenast i den mån anledning förekommer att brott som hör under allmänt åtal föröfvats.

Finner kommissionen nödigt att vittne eller sakkunnig höres vid domstol eller att föreläggande meddelas någon att såsom bevis tillhandahålla skriftlig handling eller föremål, må kommissionen göra framställning där- om hos den allmänna underrätt, inom vars område händelsen timat eller den vistas som skall höras eller åtgärden eljest angår. Rätten skall anställa förhör eller meddela föreläggande, därest laga hinder ej möter. Angående åtgärd som nu sagts skall i tillämpliga delar gälla vad som är stadgat om bevisupptagning i rättegång utom huvudförhandling.

13 §.

Anträffas luftfartyg eller gods, som befordrats med luftfartyg, eller något, som hört till sådant fartyg eller gods, och förekommer anledning antaga att luftfartsolycka timat, må vad som anträffats icke avlägsnas eller rubbas utan tillstånd av polismyndighet eller undersökningskommission, med mindre det sker för att rädda människoliv eller eljest synnerliga skäl äro därtill.

Har någon tillvaratagit egendom som avses i första stycket, skall anmälan därom ofördröjligen göras hos polismyndighet eller undersökningskommission, som äger omhändertaga egendomen när det finnes påkallat.

12 KAP.

Särskilda bestämmelser

1 §.

Förekommer, då luftfärd skall anträdas, anledning antaga att luftfartyg icke är luftvärdigt eller behörigen bemannat eller att eljest för sådan färd i denna lag eller med stöd därav fastställda villkor ej äro uppfyllda, må luftfärden förbjudas och fartyget hindras att avgå. Beslut härom meddelas

av luftfartsstyrelsen eller av den som erhållit styrelsens bemyndigande därtill. I sistnämnda fall skall beslutet omedelbart underställas styrelsens prövning.

2 §.

Innehavaren av allmän flygplats må hindra luftfartyg att lämna flygplatsen innan avgifter, som enligt 6 kap. 13 § skola utgå med anledning av fartygets senaste ankomst, uppehåll och avgång, blivit guldna eller säkerhet ställts.

Konungen äger förordna, att vad i första stycket sägs ej skall gälla internationell fart som Konungen bestämmer.

3 §.

Angående frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg är särskilt stadgat.

4 §.

Konungen förordnar efter vilka grunder avgifter och övriga kostnader för förrättningar enligt denna lag skola bestämmas.

Sådan kostnad må, när den är förfallen till betalning, uttagas genom utmätning utan föregående dom eller utslag.

5 §.

Om innehav och nyttjande av radioanläggning och radiomottagningsapparat å luftfartyg eller inom markorganisationen stadgas särskilt.

13 KAP.

Ansvarsbestämmelser

1 §.

Överträder någon förbud eller föreskrift som Konungen meddelat med stöd av 1 kap. 3 §, dömes till fängelse eller straffarbete i högst två år eller, om brottet är ringa, till dagsböter.

Överträdelse av förbud eller föreskrift som eljest meddelats med stöd av 1 kap. 3 § straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

2 §.

Lämnar någon oriktig uppgift vid ansökan om luftfartygs införande i luftfartygsregistret eller antecknande i bihanget till registret eller vid annan ansökan eller anmälan enligt 2 kap., straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Framför någon luftfartyg, som är märkt med oriktig nationalitets- och registreringsbeteckning eller eljest saknar i denna lag eller med stöd därav föreskrivna märken, dömes till fängelse eller straffarbete i högst två år eller, om brottet är ringa, till dagsböter.

3 §.

Nyttjas luftfartyg utan lov till luftfart, ehuru det saknar luftvärdighetsbevis eller eljest icke är luftvärdigt enligt vad i 3 kap. sägs, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Samma lag vare, om luftfartyg utan lov nyttjas till luftfart ehuru det icke är bemannat enligt vad i 4 kap. sägs.

4 §.

Den som å luftfartyg förrättar tjänst varom i 4 kap. 4 § sägs utan att hava erforderligt luftfartscertifikat, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Till samma straff dömes den som utan att hava erforderligt certifikat förrättar tjänst som avses i 6 kap. 15 §.

5 §.

Sätter sig någon som gör tjänst å luftfartyg upp mot befälhavaren och vägrar honom lydnad, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Till samma straff dömes befälhavare som försummar att, när luftfartyg är i nöd, göra vad på honom ankommer enligt 5 kap. 7 §.

6 §.

Den som vid förande av luftfartyg eller utövning av annan tjänst ombord eller vid utövning av tjänst som avses i 6 kap. 16 § varit så påverkad av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen som i 5 kap. 10 § sägs, dömes till fängelse eller straffarbete i högst två år eller, om brottet är ringa, till dagsböter, dock ej under tjugufem.

7 §.

Inrättar eller driver någon utan erforderligt tillstånd flygplats eller annan anläggning som avses i 6 kap. eller upplåter eller driver någon sådan anläggning utan att den är godkänd, där det kräves, straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Samma lag vare, där någon utövar luftfart utan att hava i 7 kap. föreskrivet tillstånd.

8 §.

Asidosätter någon vid utövning av tjänst å luftfartyg eller eljest trafikföreskrift som meddelats med stöd av 8 kap. 1 eller 2 §, eller underlåter någon att landa enligt vad i 8 kap. 3 § sägs, straffes med dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Samma lag vare, om krigsmateriel eller annat gods befordras med luftfartyg i strid mot 8 kap. 4 § första eller andra stycket eller föreskrift som meddelats med stöd därav.

9 §.

Nyttjas luftfartyg till luftfart utan att enligt 10 kap. 2 § föreskriven försäkring eller säkerhet finnes, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år.

10 §.

Försummar någon, i annat hänseende än förut sagts, vad enligt 1—6 eller 8 kap. åligger honom, straffes med dagsböter.

Samma lag vare, där någon bryter mot vad i 11 kap. 13 § sägs.

11 §.

Straff enligt denna lag må ej ådömas, där gärningen skett av oaktsamhet som var ringa.

12 §.

Till straff enligt denna lag må ej dömas för gärning, som är särskilt belagd med straff i allmänna strafflagen.

13 §.

Förövar ägaren av luftfartyg eller någon som är i hans ställe uppsåtligen gärning varom i 1 § första stycket sägs eller medverkar därtill, må luftfartyget förklaras förverkat till kronan, såframt det är påkallat till förebyggande av brott eller eljest särskilda skäl föreligga och det ej är uppenbart obilligt; finnes fartyget ej i behåll, må i stället värdet förklaras förverkat. Vad nu sagts gälle dock ej mot den som i god tro förvärvat fartyget eller särskild rätt därtill.

Avser förverkandeförklaring luftfartyg som besväras av luftpanträtt eller inteckning, må domstolen ock förklara att panträtten i fartyget skall upphöra. Finnes i annat fall någons rätt till fartyget böra oaktat förverkandeförklaringen bestå, göre domstolen förbehåll därom.

Bestämmelserna i första och andra styckena skola i tillämpliga delar gälla jämväl krigsmateriel och gods som avses i 8 kap. 4 § andra stycket, såframt ägaren därav eller någon som är i hans ställe förövar gärning som i 8 § andra stycket i detta kapitel sägs eller medverkar därtill.

14 KAP.

Vissa bestämmelser om lagens tillämpning

1 §.

I fråga om luftfartyg som icke hava förare ombord eller som framdrivas annorledes än med motor eller eljest äro av särskild beskaffenhet äger Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen att, där hinder ej möter av hänsyn till trafiksäkerheten eller det allmänna, medgiva undantag från vad i 2—8 kap. stadgas, så ock meddela de särskilda föreskrifter som finnas erforderliga.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen äger ock meddela föreskrifter om sådana för rörelse i luften inrättade föremål, som icke äro att hänföra till luftfartyg.

2 §.

Över luftfartsstyrelsens beslut enligt denna lag må klagan föras hos Konungen genom besvär. Utan hinder av besvär skall beslutet, där ej annat angives, lända till efterrättelse intill dess annorlunda blivit förordnat.

3 §.

Närmare föreskrifter rörande tillämpningen av denna lag meddelas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av luftfartsstyrelsen.

4 §.

Konungen må bestämma, att vad i denna lag sägs om luftfartsstyrelsen skall i ett eller flera hänseenden i stället gälla annan myndighet som Konungen förordnar.

ANDRA AVDELNINGEN

Om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

15 KAP.

1 §.

I fråga om luftfart med svenska militära luftfartyg samt om militära flygplatser och annan militär markorganisation meddelas, i de ämnen i vilka beträffande civil luftfart stadganden äro givna i denna lag, bestämmelser av Konungen eller den Konungen bemyndigar.

Vad i 10 kap. 3 § ävensom 11 kap. 2 § första och tredje styckena samt 13 § är stadgat med avseende å civil luftfart skall dock gälla jämväl i fall som avses i första stycket.

2 §.

Beträffande luftfart med svenska luftfartyg, som utan att vara militära nyttjas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, gäller vad i denna lag, med undantag av 11 kap. 3—6 §§, är stadgat om civil luftfart.

Konungen eller den Konungen bemyndigar äger i fråga om luftfartyg som avses i första stycket medgiva ytterligare undantag från vad som enligt denna lag gäller om civil luftfart, dock icke såvitt angår de i 1 § andra stycket angivna lagrummen, så ock meddela de särskilda föreskrifter som finnas erforderliga.

3 §.

Huruvida och på vilka villkor främmande militära luftfartyg eller andra främmande luftfartyg, som nyttjas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, må vinna tillträde till svenskt område, bestämmer Konungen eller den Konungen bemyndigar.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Konungen eller den Konungen bemyndigar äger, innan nya lagen trätt i kraft, med tillämpning därav meddela föreskrift eller beslut som har avseende å tiden efter ikraftträdandet.

Genom denna lag upphävas

lagen den 7 september 1914 (nr 182) angående förbud mot lufttrafik över svenskt område;

lagen den 12 maj 1955 (nr 228) om registrering av luftfartyg samt om bärgning av sådant fartyg m. m.; och

förordningen den 26 maj 1922 (nr 383) om luftfart.

Utan hinder av vad nu sagts behåller tillstånd, förbud eller annat dylikt beslut som meddelats med stöd av äldre lag eller författning sin giltighet jämväl efter nya lagens ikraftträdande.

Förekommer i lag eller författning hänvisning till stadgande som ersatts genom bestämmelse i nya lagen, skall den bestämmelsen i stället tillämpas.

F ö r s l a g

till

L a g

angående ändrad lydelse av 7 § lagen den 22 april 1938 (nr 121)
om hittegoods

Härigenom förordnas, att 7 § lagen den 22 april 1938 om hittegoods skall
erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

7 §.

*Beträffande fynd som har samband
med luftfartsolycka skall iakttagas
vad i 11 kap. 13 § luftfartslagen
stadgas.*

I den — — — — — till efterrättelse.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

F ö r s l a g

till

L a g**om ändrad lydelse av 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken**

Härigenom förordnas, att 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)***19 KAP.****1 §.**

Laga domstol i brottmål är rätten i den ort, där brottet förövades. Brott anses förövat å den ort, där den brottsliga handlingen företogs, och, om brottet fullbordades eller, vid försök, det tillämnade brottet skulle hava fullbordats å annan ort, även å den orten. Förövades brottet å orter under skilda domstolar, äge de lika behörighet. Har det skett å svenskt fartyg under resa inom eller utom riket, vare även rätten i den ort, dit den misstänkte med fartyget först ankommer eller där han gripits eller eljest uppehåller sig, behörig.

Laga domstol i brottmål är rätten i den ort, där brottet förövades. Brott anses förövat å den ort, där den brottsliga handlingen företogs, och, om brottet fullbordades eller, vid försök, det tillämnade brottet skulle hava fullbordats å annan ort, även å den orten. Förövades brottet å orter under skilda domstolar, äge de lika behörighet. Har det skett å svenskt fartyg *eller luftfartyg* under resa inom eller utom riket, vare även rätten i den ort, dit den misstänkte med fartyget *eller luftfartyget* först ankommer eller där han gripits eller eljest uppehåller sig, behörig.

Är, då — — — — — uppehåller sig.

Åtal för — — — — — det lämpligt.

2 §.

Åtal för brott, som förövats å ort utom riket eller å utländskt fartyg under resa inom eller utom riket,

Åtal för brott, som förövats å ort utom riket eller å utländskt fartyg *eller luftfartyg* under resa inom eller

¹ Senaste lydelse av 19 kap. 1 § se SFS 1954: 432.

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

upptages, om ej Konungen för visst fall förordnar annat, av den rätt, där den misstänkte skall svara i tvistemål i allmänhet, eller av rätten i den ort, där han gripits eller eljest uppehåller sig.

utom riket, upptages, om ej Konungen för visst fall förordnar annat, av den rätt, där den misstänkte skall svara i tvistemål i allmänhet, eller av rätten i den ort, där han gripits eller eljest uppehåller sig.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1958.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 20 augusti 1956.

N ä r v a r a n d e:

Ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden ZETTERBERG, ERICSSON. ANDERSSON, NORUP, HEDLUND, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM, LINDSTRÖM LANGE, LINDHOLM.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Zetterberg, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *luftfartslag* samt anför därvid följande.

Den 24 februari 1950 uppdrog Kungl. Maj:t åt 1945 års lufträttssakkunniga att verkställa revision av förordningen den 26 maj 1922 (nr 383) om luftfart, den s. k. luftfartsförordningen, jämväl i de delar, som icke redan omfattades av de sakkunnigas uppdrag, samt att i övrigt upptaga de med de sakkunnigas arbetsuppgifter sammanhängande lagstiftningsspörsmål, som under utredningens förlopp kunde bli aktuella inom lufträttens område. Kungl. Maj:t förordnade samtidigt, att det meddelade uppdraget beträffande revision av luftfartsförordningen jämte därmed sammanhängande spørsmål skulle utföras av en sektion av de sakkunniga, bestående av riksmarskalken L. B. Ekeberg, tillika ordförande, f. d. hovrättsrådet och divisionsordföranden H. Chr. Wikander, tillika vice ordförande, samt f. d. hovrättsrådet, direktören G. A. Björklund. Med stöd av Kungl. Maj:ts vid samma tillfälle givna bemyndigande tillkallade jag den 2 november 1950 överdirektören, numera generalsekreteraren E. C. R. Ljungberg och ombudsmannen E. Norman att såsom experter delta i sektionens överläggningar. Kungl. Maj:t förordnade vidare den 2 mars 1951 hovrättsassessorn, numera hovrättsrådet K. J. E. Sidenbladh att vara ledamot i utredningen.

I direktiven för utredningen framhölls, att huvuduppgiften bleve att till skapa en efter luftfartens nutida utveckling avpassad motsvarighet till luftfartsförordningen. Utredningsarbetet skulle avse luftfartsförordningen i dess helhet, oberoende av om bestämmelserna vore av privaträttslig eller offentligrättslig natur.

De sakkunniga, som utfört sitt uppdrag i samarbete med kommittéer i Danmark, Finland och Norge, har sedermera avgivit ett den 31 oktober 1955 dagtecknat betänkande med förslag till luftfartslag (SOU 1955: 42). Över detta betänkande har efter remiss yttranden avgivits av Svea hovrätt, hovrätten för Västra Sverige, riksåklagarämbetet, chefen för försvarsstaben, chefen för flygvapnet, generalpoststyrelsen, telestyrelsen, byggnadsstyrelsen, luftfartsstyrelsen, generaltullstyrelsen, rikets allmänna kartverk, kommerskollegium, Stockholms handelskammare, Skånes handelskammare, handelskammaren i Göteborg, sjöfartsstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelsen i Stockholms län, länsstyrelsen i Östergötlands län, som inhämtat yttrande av Östergötlands och Södermanlands handelskammare, länsstyrelsen i Malmöhus län, som infortrat yttrande av landsfogden i länet, polis-kammaren i Malmö, Föreningen Malmöhus läns landsfiskaler och Skånes handelskammare, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, vars yttrande är åtföljt av ett från landsfogden i länet infortrat utlåtande, länsstyrelsen i Skaraborgs län, vilken likaledes bifogat ett från landsfogden i länet infortrat yttrande, länsstyrelsen i Norrbottens län, styrelsen för Sveriges advokatsamfund, Aktiebolaget Aerotransport, vilket som eget yttrande åberopat ett av Scandinavian Airlines System (SAS) avgivet utlåtande, Kungl. svenska aeroklubben, Skandinavisk flyg personal förening, Svenska aeroplan aktiebolaget, Svenska försäkringsbolags riksförbund samt Svenska flygförsäkringspoolen. Tillfälle att avgiva utlåtande över betänkandet har beretts även Svensk flygtjänst aktiebolag, Aktiebolaget Jordbruksflyg, Ostermans aero aktiebolag och Airtaco aktiebolag, vilka emellertid icke inkommit med något yttrande.

Sedan ärendet varit föremål för övervägande inom justitiedepartementet, anhåller jag nu att få upptaga detsamma till behandling.

I. Huvudgrunderna för lagstiftningen

Den svenska rättens förhållande till internationella överenskommelser. Luftfartsförordningen är, liksom den därtill anslutande kungörelsen den 20 april 1928 (nr 85) med vissa bestämmelser rörande tillämpningen av luftfartsförordningen, den s. k. tillämpningskungörelsen, att se mot bakgrunden av den i Paris den 13 oktober 1919 avslutade konventionen angående reglering av internationell luftfart, till vilken Sverige givit sin anslutning genom Kungl. Maj:ts beslut den 12 juli 1927. I samband med det andra världskriget har emellertid nya internationella överenskommelser tillkommit, vilka avlöst den på grund av luftfartens utveckling delvis mindre tidsenliga Pariskonventionen. Dessa överenskommelser, som avslutats den 7 december 1944 vid den internationella civila luftfartskonferensen i Chicago, utgöres — förutom av själva slutakten — dels av den redan 1947 ur kraft satta interimsoverenskommelsen angående internationell civil luftfart, dels ock av följande överenskommelser av mer permanent natur, nämligen

1) konventionen angående internationell civil luftfart (Convention on

International Civil Aviation, benämnd luftfartskonventionen eller Chicago-konventionen);

2) transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer (International Air Services Transit Agreement, kallad transitöverenskommelsen); och

3) överenskommelsen angående internationell lufttrafik (International Air Transport Agreement, benämnd lufttrafiköverenskommelsen).

Även de fyra i Chicago avslutade överenskommelserna har erhållit svensk anslutning. Genom proposition nr 333 till 1945 års riksdag föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att godkänna dessa. Sedan riksdagen bifallit förslaget, godkände Sverige interimsoverenskommelsen den 29 juni 1945 (SÖ 1945 nr 2) samt transit- och lufttrafiköverenskommelserna den 15 november samma år (SÖ 1945 nr 3 och 4). Luftfartskonventionen åter ratificerades av Sverige den 27 september 1946 (SÖ 1946 nr 2).

Den centrala överenskommelsen, luftfartskonventionen, består av fyra huvudavdelningar. Den första innehåller de egentliga bestämmelserna rörande luftfart. Sålunda meddelas vissa allmänna principer om fördragsslutande stats höghetsrätt över sitt territorium och om civila och statliga luftfartyg. Vidare gives stadganden rörande rätt för luftfartyg, som är hemmahörande i en fördragsslutande stat, att flyga över annan konventionsstats område, om luftfartygs nationalitet, om åtgärder för underlåtande av internationell luftfart, om villkor som måste uppfyllas med avseende å luftfartyg, främst rörande luftvärdighetsbevis, certifikat för ombord å luftfartyg tjänstgörande personal och inskränkningar beträffande last, samt slutligen angående internationella normer och rekommendationer i fråga om luftfart.

Luftfartskonventionens andra huvudavdelning innehåller bestämmelser om upprättande av en internationell organisation, Internationella civila luftfartsorganisationen (International Civil Aviation Organization, i förkortning benämnd ICAO), vilken senare erhållit säte i Montreal och anknutits till Förenta Nationerna. Organisationens ändamål och uppgift är enligt art. 44 att utveckla principerna och tekniken för internationell luftfart samt att främja planläggning och utveckling av internationell lufttrafik genom att trygga säker och planmässig utveckling av den internationella civila luftfarten över hela världen; uppmuntra konstruerande och användande av luftfartyg för fredliga syften; uppmuntra utvecklingen av luftleder, flygplatser och annan markorganisation för internationell civil luftfart; tillgodose folkens behov av trygg, regelbunden, effektiv och ekonomisk luftbefordran; förebygga ekonomiskt slöseri till följd av osund konkurrens; säkerställa att de fördragsslutande staternas rättigheter till fullo respekteras och att envar fördragsslutande stat har skälig möjlighet att genom lufttrafikföretag bedriva internationell lufttrafik; undvika diskriminering mellan fördragsslutande stater; befordra flygsäkerheten i internationell luftfart; samt i allmänhet i alla hänseenden befordra utvecklingen av internationell civil luftfart.

Konventionens tredje huvudavdelning innehåller särskilda bestämmelser rörande internationell lufttrafik, och i den fjärde huvudavdelningen meddelas föreskrifter bl. a. om ratifikation ävensom vissa definitioner.

Transit- och lufttrafiköverenskommelserna anger vilka rättigheter de fördragsslutande staterna tillerkänner varandra med avseende å regelbunden internationell lufttrafik. Dessa överenskommelser innehåller ett antal bestämmelser som utbrutits ur förslaget till luftfartskonvention med hänsyn till att de under konferensen i Chicago visade sig icke kunna vinna lika allmän anslutning som konventionen i övrigt.

Som nämnts upptager luftfartskonventionens första huvudavdelning stadganden angående internationella normer och rekommendationer i fråga om luftfart. Enligt art. 37 förbinder sig envar fördragsslutande stat till samarbete för att säkerställa största möjliga likformighet i fråga om författningar, normer, tillämpningsförfaranden och organisation med avseende å luftfartyg, personal, luftleder och övrig markorganisation i alla hänseenden, där sådan likformighet kan underlätta och främja luftfarten. I detta syfte skall ICAO antaga och, om så finnes erforderligt, tid efter annan ändra internationella normer och tillämpningsförfaranden med avseende å förbindelsetjänst och andra hjälpmedel för luftfarten, inbegripet markbeteckningar; utmärkande av flygplatser och landningsfält; trafikregler för luftfart och flygtrafikreglering; certifikat för flygande personal och för mekaniker; luftfartygs luftvärdighet; registrering och identifiering av luftfartyg; samlande och utbyte av meteorologiska underrättelser; resedagböcker; flygkartor; tull- och invandringsförfaranden; luftfartyg i nöd och undersökning av luftfartsolyckor; ävensom sådana andra ämnen rörande luftfartens säkerhet, regelbundenhet och effektivitet, som tid efter annan synes påkallade. Vad sålunda fastställts skall jämlikt art. 38 gälla för alla konventionsstater, som icke i viss ordning anmäler avvikelse därifrån.

Med stöd av art. 37 har ICAO antagit vissa normer och rekommendationer (Standards and Recommended Practices) jämte ändringar till åtskilliga av dessa. Normerna och rekommendationerna har utfärdats i ett antal s. k. annex till luftfartskonventionen. Nya upplagor plägar utgivas efter mera genomgripande ändringar. Sålunda utfärdade annex avser:

- annex 1: luftfartscertifikat (Personnel Licensing);
- annex 2: trafikregler för luftfart (Rules of the Air);
- annex 3: meteorologi (Meteorology);
- annex 4: flygkartor (Aeronautical Charts);
- annex 5: måttenheter att användas vid förbindelse med luftfartyg (Dimensional Units to be used in Air-Ground Communications);
- annex 6: luftfartygs nyttjande i internationell förvärvsmässig lufttrafik (Operation of Aircraft — International Commercial Air Transport);
- annex 7: luftfartygs nationalitets- och registreringsbeteckningar (Aircraft Nationality and Registration Marks);
- annex 8: luftfartygs luftvärdighet (Airworthiness of Aircraft);
- annex 9: underlättande av luftfart (Facilitation);

annex 10: teletjänst för luftfarten (Aeronautical Telecommunications);
annex 11: flygtrafikledning (Air Traffic Services), omfattande flygkontrolltjänst, flyginformationstjänst och alarmeringstjänst (Air Traffic Control Service, Flight Information Service, Alerting Service);
annex 12: flygräddningstjänst (Search and Rescue);
annex 13: undersökning av luftfartsolyckor (Aircraft Accident Inquiry);
annex 14: flygplatser (Aerodromes); samt
annex 15: informationstjänst för luftfarten (Aeronautical Information Services).

Luftfartskonventionen har vunnit vidsträckt anslutning och ICAO räknar för närvarande mer än sextio medlemsstater. Transit- och lufttrafiköverenskommelserna har däremot tillträtts endast av ett mindre antal stater. Transitöverenskommelsen har godkänts av ungefär två tredjedelar av medlemsstaterna i ICAO, bland dem de flesta ledande luftfartsnationerna. Lufttrafiköverenskommelsen åter räknar, sedan vissa stater uppsagt sitt godkännande därav, endast ett tiotal anslutna stater, spridda över större delen av jordytan. Av de europeiska staterna är, förutom Sverige, blott Nederländerna, Grekland och Turkiet anslutna till denna överenskommelse, de båda sistnämnda staterna dock med viss reservation.

De sakkunniga har funnit en av de viktigaste uppgifterna för förevarande lagstiftningsarbete vara att bringa den svenska civila lufträtten i överensstämmelse med innehållet i luftfartskonventionen — av vilken de sakkunniga utarbetat en reviderad översättning — samt transit- och lufttrafiköverenskommelserna. De har emellertid framhållit, att man måste beakta även andra internationella konventioner på lufträttens område, främst den i Genève den 19 juni 1948 avslutade konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, den s. k. inskrivningskonventionen. Visserligen har denna införlivats med svensk rätt genom lagstiftning utanför luftfartsförordningen, nämligen lag den 12 maj 1955 (nr 227) om inskrivning av rätt till luftfartyg, lag samma dag (nr 228) om registrering av luftfartyg samt om bärgning av sådant fartyg m. m., i det följande kallad registreringslagen, och lag samma dag (nr 229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg jämte vissa till dessa anslutande lagar. Samtliga dessa lagar har trätt i kraft den 1 februari 1956. De sakkunniga har emellertid funnit, att vad registreringslagen innehåller om registrering av luftfartyg och om dess nationalitet samt om bärgning och ersättning för vissa kostnader faller inom ramen för luftfartslagen, och därför föreslagit, att dessa stadganden jämte därtill anknyttande ansvarsbestämmelser inarbetas i luftfartslagen.

Vid avfattningen av förevarande förslag har vidare viss hänsyn måst tagas till det förhållandet, att konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, avslutad i Warszawa den 12 oktober 1929, och konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg, upprättad i Rom den 29 maj 1933, införlivats med svensk rätt. Beträffande den

förra av dessa konventioner, luftbefordringskonventionen, har detta skett genom lag den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med luftfartyg, och i fråga om den senare, kvarstadskonventionen, genom lag den 4 januari 1939 (nr 6) om frihet från kvarstad och skingsringsförbud för vissa luftfartyg. Ytterligare har måst beaktas, att i fråga om skada, som tillfogats tredje man på jordytan av främmande luftfartyg, föreligger en i Rom den 7 oktober 1952 avslutad konvention, vilken undertecknats av Sverige den 11 augusti 1954 men ännu icke ratificerats.

De sakkunniga. De sakkunniga har framhållit, att luftfartsförordningen visserligen måste anses såsom synnerligen framsynt. De har emellertid funnit, att frånsett den internationella regleringen på lufträttens område den snabba utvecklingen av luftfarten medfört att luftfartsförordningen i åtskilliga hänseenden numera icke är fullt tidsenlig.

En fråga av mer allmän räckvidd är enligt de sakkunniga, om och i vad mån formen av civillag rätteligen bör givas åt vissa delar av luftfartsförordningarna. De har anmärkt, att man i denna fråga under de nordiska överläggningarna å svensk och finsk sida i viss mån hyst en annan uppfattning än den som omfattats å dansk och norsk sida, en motsättning som i själva verket går tillbaka till nu gällande rätt. I Sverige sker regleringen för närvarande i det väsentliga genom en efter riksdagens hörande utfärdad kungl. förordning. Danmarks och Norges, med den svenska luftfartsförordningen i sak i det väsentliga överensstämmande, huvudförfattningar äger däremot båda karaktären av lag. Den finska rätten intager i förevarande avseende i huvudsak samma ståndpunkt som den svenska.

Såsom skäl för att i viss utsträckning använda civillagsformen även beträffande ämnen, som för närvarande regleras i luftfartsförordningen, har de sakkunniga funnit tala bl. a. önskvärdheten av att uppnå överensstämmelse med det förfaringssätt, som på sjörettens område iakttagits beträffande motsvarande förhållanden. De har erinrat om att sjölagen innehåller bestämmelser, när fartyg skall anses såsom svenskt, samt de grundläggande reglerna bl. a. om fartygsregistrering, sjövärdighet och bemanning. De sakkunniga har även betonat den av dem föreslagna väsentliga skärpningen av straffbestämmelserna.

Om de sakkunniga sålunda förmenat det icke vara fullt riktigt att reglera lufträtten administrativt i så stor utsträckning som hittills varit fallet, har det å andra sidan synts dem vara av vikt att icke utsträcka regleringen i formen av lag alltför långt. De har framhållit att utvecklingen på luftfartens område alltför försiggår med sådan snabbhet, att åtskilligt ännu ej kan anses moget för reglering genom lag, och i detta sammanhang erinrat om ICAO:s verksamhet i fråga om internationella normer och rekommendationer, som kommer till uttryck i annexen till luftfartskonventionen.

Den antydda motsättningen mellan svensk-finsk och dansk-norsk uppfattning har emellertid enligt de sakkunniga medfört, att i viss utsträck-

ning det svenska förslaget, liksom även det finska, är mera återhållsamt än de danska och norska förslagen i fråga om användande av reglering i formen av lag. I denna fråga har emellertid de sakkunniga ytterligare anfört, att betydelsen av denna motsättning dock minskas därigenom att man varit helt ense om att eftersträva — som det uttalats å dansk sida — »at selve luftfartsloven kun kom til at indeholde de mere almindelige og faste regler, der ikke kunde påregnes væsentligt påvirkede af luftfartens kommende udvikling, således at de mere tekniske særregler blev udstedt i henhold til loven og lettere kunde ændres, efterhånden som forholdene måtte gøre det påkrævet», och att å de olika sidorna stora ansträngningar gjorts för att överbrygga motsättningen. Särskilt i sådana hänseenden, där största möjliga överensstämmelse mellan de olika texterna på grund av det pågående samarbetet på lufttrafikens område eller av annan orsak ansetts vara av väsentlig betydelse, har de sakkunniga ansett sig böra medverka till kompromisser, vilka innebär att det svenska lagförslaget i vissa avseenden må hända blivit något utförligare än som i och för sig varit nödigt.

Det viktigaste av de sakkunnigas författningsförslag är förslaget till luftfartslag. Det är uppdelat på två avdelningar, en om civil luftfart, d. v. s. luftfart som icke sker för statsändamål, och den andra om viss statlig luftfart, nämligen militär luftfart samt luftfart med icke-militära luftfartyg för statsändamål. Denna uppdelning har av de sakkunniga ansetts främja reda och överskådlighet. De sakkunniga påpekar också, att förfaringsättet står i överensstämmelse med att luftfartskonventionen principiellt avser blott den civila luftfarten.

Avdelningen om civil luftfart är i sin tur indelad i kapitel, medan den andra avdelningen i sin helhet utgör ett kapitel. I likhet med vad fallet är i de danska och finska förslagen men i motsättning till förhållandet i den norska texten är paragraferna upptagna med särskild nummerföljd inom varje kapitel. De sakkunniga har anfört, att ett viktigt skäl för detta förslag har varit att man måste räkna med att utvecklingen på luftfartens område redan inom en nära framtid kan beträffande olika kapitel föranleda betydande ändringar och tillägg, vilka vid en genom hela lagen fortlöpande paragrafföljd skulle medföra omparagrafering av lagen eller användande av bokstavsbeteckning på ett stort antal paragrafer. Det föreslagna förfaringsättet har över huvud ansetts vara ägnat att öka lagens överskådlighet.

De sakkunniga föreslår ett inledande kapitel med bestämmelser om rätt till luftfart inom svenskt område och om de svenska föreskrifternas giltighet utom riket. Härefter följer kapitel om registrering av luftfartyg och om dess nationalitet, om luftvärdighet, om luftfartygs bemanning, om luftfartygs befälhavare och om tjänsten ombord, om flygplatser och markorganisationen i övrigt, om tillstånd till luftfartsverksamhet, om vissa bestämmelser att iakttaga vid luftfärd, om befordran med luftfartyg, om ansvarighet för skada i följd av luftfart, så ock om flygräddningstjänst och bärgning samt om undersökning av luftfartsolyckor. De sista kapitlen i den första avdel-

ningen innehåller särskilda bestämmelser, huvudsakligen rörande rätt att kvarhålla luftfartyg, ansvarsbestämmelser och vissa bestämmelser om lagens tillämpning, främst i fråga om icke konventionella luftfartyg.

Den föreslagna luftfartslagen är avsedd att ersätta icke blott luftfartsförordningen och registreringslagen utan även lagen den 7 september 1914 (nr 182) angående förbud mot lufttrafik över svenskt område, medan däremot bl. a. lagen den 26 maj 1922 (nr 382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart, lagen den 5 mars 1937 om befordran med luftfartyg och lagen den 4 januari 1939 om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg av olika skäl, till vilka jag senare skall återkomma, enligt de sakkunnigas förslag åtminstone tills vidare skall lämnas utom luftfartslagens ram.

Bland de av de sakkunniga föreslagna följdförfattningarna må nämnas lagar angående ändringar i lagen den 22 april 1938 (nr 121) om hittegoods och i 19 kap. rättegångsbalken.

Remissyttrandena. Det av de sakkunniga framlagda förslaget har i sina huvudgrunder tillstyrkts eller lämnats utan väsentliga erinringar i samtliga avgivna remissyttranden.

Luftfartsstyrelsen framhåller, att de sakkunnigas förslag utarbetats i nära kontakt med styrelsen, vilken sålunda haft tillfälle att fortlöpande framlägga sina förslag och synpunkter, och att styrelsens önskemål därför i stort sett har blivit tillgodosedda. Styrelsens yttrande omfattar därför, förutom någon ringa kritik av ett i övrigt synnerligen gediget arbete, huvudsakligen önskemål, som den snabba utvecklingen på luftfartens område först på senare år har aktualiserat.

Styrelsen för Sveriges advokatsamfund uttalar:

Såsom de sakkunniga framhållit har en av de viktigaste uppgifterna för detta lagstiftningsarbete varit att bringa den civila lufträtten i överensstämmelse med innehållet i flera internationella konventioner, som redan ratificerats av Sverige. Det sakliga innehållet i den föreslagna lagstiftningen är därför till stor del redan bestämt genom nämnda konventioners lydelse. Härtill kommer att lufträtten också mer än de flesta rättsområden är betingad av internationella förhållanden.

De sakkunnigas arbete har således till största delen bestått i att överföra principer och tankegångar i konventionerna till lagtext. Enligt styrelsens mening kunna några mera väsentliga erinringar icke riktas vare sig mot det sätt på vilket detta skett eller mot utformningen av förslaget i övrigt. Styrelsen anser därför de sakkunnigas förslag i stort sett väl ägnat att läggas till grund för lagstiftning på detta område.

Handelskammaren i Göteborg anser, att bestämmelserna har fått en över-skådlig utformning och att förslaget på ett lyckligt sätt anknyter till regler av motsvarande slag som gäller sjöfarten.

Kommerskollegium anför:

I dess flesta huvudstycken ansluter sig det remitterade lagförslaget, med av förhållandena påkallade jämkningar, väsentligen till sjölagen och andra

offentlighetsrättsliga bestämmelser som gälla i fråga om sjöfarten. Såvitt kollegium med stöd av sin erfarenhet i sjöfartsfrågor kunnat finna, äro de föreslagna bestämmelserna i sådana delar ändamålsenliga och lämpliga.

Sjöfartsstyrelsen yttrar:

Gällande lagstiftning och andra bestämmelser inom sjörättens område har i stor omfattning redovisats i betänkandet samt även, i viss utsträckning, tagits som förebild vid utarbetandet av förslaget till luftfartslag. Med hänsyn härtill inställer sig frågan, huruvida ifrågavarande sjörättsliga bestämmelser alltjämt får anses tillfredsställande eller om en revision därav vore önskvärd. En utredning härutinnan är emellertid mycket tidskrävande och komplicerad. För att verkställa en sådan utredning beträffande den del av sjölagstiftningen, som avser tillsynen av fartyg, har chefen för handelsdepartementet den 20 januari 1956 tillkallat särskilda sakkunniga. Vid sitt övervägande av de nu anförda omständigheterna har sjöfartsstyrelsen beaktat, att remissen ställts till lotsstyrelsen, som — till skillnad från de till sjöfartsstyrelsen överförda delarna av kommerskollegium — endast hade begränsade intressen att tillvarata på sjölagstiftningens område. Med hänsyn härtill har sjöfartsstyrelsen förutsatt, att någon utredning av angivet slag icke avsetts genom remissen, och har därför icke ingått närmare på frågan ur angiven synpunkt.

I vissa remissyttranden betonas, att granskningen icke avsett betänkandet i dess helhet. En allmän begränsning till de synpunkter eller de intressen, som vederbörande remissinstans har att företräda, göres av *Svea hovrätt, hovrätten för Västra Sverige, riksåklagarämbetet, generalpoststyrelsen, byggnadsstyrelsen, länsstyrelserna i Stockholms och Malmöhus län, poliskammaren i Malmö, Föreningen Malmöhus läns landsfiskaler, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, landsfogdarna i sistnämnda län och i Skaraborgs län samt Svenska flygförsäkringspoolen.*

Svenska aeroplan aktiebolaget anför:

Bolagets granskning av föreliggande förslag har närmast tagit sikte på att utröna, huruvida stadgandena i nu föreliggande lagförslag beaktat den speciella flygverksamhet, som förekommer i samband med bolagets tillverkning av flygplan, varjämte bolaget till diskussion upptagit en del frågeställningar av mer allmänt intresse. De bestämmelser åter, som direkt anknyter till den kommersiella lufttrafiken, har bolaget däremot icke ansett sig böra kommentera.

Svenska försäkringsbolags riksförbund har, med förmälan att riksförbundet ej funnit anledning göra något eget uttalande, för sin del hänvisat till det av Svenska flygförsäkringspoolen avgivna remissyttrandet.

I frågan, om och i vad mån formen av civil lag rätteligen bör givas åt vissa delar av luftfartsförfattningarna, anför *Stockholms handelskammare:*

De sakkunnigas förslag ger enligt handelskammarens uppfattning en klar och överskådlig bild av den offentlighetsrättsliga luftfartslagstiftningen. Härtill torde i viss mån ha bidragit, att lagen i huvudsak innehåller generella regler. Detaljerade föreskrifter skola utfärdas av Konungen eller den myndighet

Konungen därtill förordnar. I princip kunna betänkligheter resas mot att i en allmän civillag så väsentliga delar av det ifrågavarande området överlämnas till reglering i administrativ ordning. Med hänsyn till den snabba utvecklingen inom luftfarten och till de internationella överläggningar som fortlöpande äga rum i hithörande frågor torde emellertid, som de sakkunniga också framhålla, många frågor ännu ej vara mogna för reglering genom lag. Handelskammaren har därför icke anledning att här motsätta sig det av de sakkunniga föreslagna tillvägagångssättet.

Länsstyrelsen i Östergötlands län, Östergötlands och Södermanlands handelskammare samt styrelsen för Sveriges advokatsamfund ger uttryck för en liknande inställning, medan SAS yttrar:

Helt allmänt vill SAS uttrycka sin tillfredsställelse med att förslag till lag i förevarande ämne framlagts, avsedd att i princip ersätta förefintliga och i stor utsträckning otidsenliga bestämmelser på området. Att förslaget erhållit en generell avfattning och i stor utsträckning är av fullmaktskaraktär står helt i överensstämmelse med de krav på flexibilitet, som den snabba utvecklingen inom luftfarten ställer.

Länsstyrelsen i Norrbottens län åter anför:

Det framlagda förslaget omfattar i avsevärd utsträckning förhållanden som med fördel kunna regleras i administrativ väg. Ehuru de av utredningen åberopade skälen för den föreslagna lagens omfång icke synas helt övertygande, har länsstyrelsen likväl ej velat framställa yrkande om en begränsning.

Önskvärt hade varit om utredningen redovisat riktlinjerna för den tillämpningsförfattning, som avses komplettera luftfartslagen. Därigenom hade möjligheterna att bedöma den föreslagna lagstiftningens verkan icke minst lokalt ökat. Då emellertid så på anförda skäl icke skett, har länsstyrelsen ansett sig böra begränsa sitt yttrande över betänkandet till några smärre påpekanden.

Ett spørsmål av principiell natur upptages av *Skandinavisk flyg personal förening*, som i samband med frågan om luftfartslagens tillämplighet i rummet betonar hänsynen till det skandinaviska samgåendet inom SAS:

Skandinaviska besättningar uppträda tillsammans ombord på luftfartyg registrerade i de tre länderna. Fråga uppstår huruvida inte en gemensam skandinavisk luftfartslag borde skapas eller alternativt de tre skilda luftfartslagarna toge större hänsyn till de av det interskandinaviska luftfartssamarbetet uppkomna problemen. Inom SAS är 4/7 av luftfartsflottan registrerad i Danmark eller Norge och svenska besättningar utföra sålunda mer än hälften av sin flygtjänst ombord på icke svensk-registrerade luftfartyg.

De sakkunnigas förslag om särskild paragrafering inom varje kapitel möter gensaga hos *luftfartsstyrelsen*:

Som huvudskäl för detta förslag har angivits, att ändringar och tillägg eljest skulle medföra omparagrafering av lagen eller användande av bokstavsbezeichnungar. Luftfartsstyrelsen vill härtill anföra, att enligt styrelsens

uppfattning lagen blir mera överskådlig och lättillgänglig vid en genomgående paragrafering, där sålunda varje paragrafnummer i lagen blott kan betyda en sak. Härtill kommer, att även vid det av de sakkunniga förordade systemet omparagrafering och bokstavs-beteckningar kunna bli nödvändiga inom de olika kapitlen. Styrelsen vill sålunda av praktiska skäl bestämt förorda en genomgående paragrafering.

Departementschefen. Efter det Sverige anslutit sig till luftfartskonventionen måste en modernisering av de bestämmelser, som nu ingår i luftfartsförordningen, anses i hög grad påkallad. Mot bakgrunden av luftfartens utveckling sedan tiden för förordningens tillkomst kan det snarast betraktas såsom anmärkningsvärt, att man så länge kunnat reda sig utan en fullständig överarbetning av förordningen. Detta förhållande är till stor del att tillskriva det framsynta sätt på vilket förordningen avfattats.

De sakkunnigas förslag till luftfartslag överensstämmer i åtskilliga avseenden tämligen nära med luftfartsförordningen men omfattar på många punkter betydelsefulla nyheter. I viktiga hänseenden har de sakkunniga vid sin överarbetning av förordningen kunnat ansluta sig till luftfartskonventionen eller andra internationella överenskommelser, vilka Sverige biträtt. I fråga om vissa delvis väsentliga spörsmål lämnar emellertid dessa överenskommelser ingen eller ringa ledning.

I betydande omfattning har de sakkunniga haft att utforma sitt förslag i enlighet med vad som är gällande rätt på de sinsemellan delvis olikartade rättsområden, till vilka luftfartens skilda förhållanden medför anknytning. Härvidlag har hänsyn måst tagas icke blott till svensk rätt utan även till bestämmelserna i våra nordiska grannländer. Detta har emellertid endast undantagsvis medfört, att de sakkunnigas förslag kommit att avvika från vad som vore att föredraga med beaktande endast av de inhemska förhållandena.

Vid remissbehandlingen av de sakkunnigas förslag har några väsentliga erinringar mot förslaget icke framkommit. Jag finner också, att förslaget är väl ägnat att läggas till grund för lagstiftning i ämnet. De sakkunnigas avvägning av vad som bör regleras i lag och vad som bör göras till föremål för bestämmelser av administrativ natur kan jag i huvudsak biträda. Vidare finner jag, att de sakkunniga har tagit vederbörlig hänsyn till de särskilda förhållanden, som är betingade av det skandinaviska samgåendet inom SAS.

Luftfartsstyrelsens åsikt att en genom hela luftfartslagen gående paragrafering är att föredraga kan jag icke dela. De sakkunnigas skäl för särskild numrering av paragraferna inom varje kapitel finner jag bärkraftiga. Detta framgår ock redan av vad vissa remissinstanser yttrat i fråga om infogande i luftfartslagens 9 och 10 kap. av lagen om befordran med luftfartyg och lagen angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

I vissa avseenden har en del ändringar, de flesta av formell natur, vidtagits i de sakkunnigas förslag. Jag kommer att nämna dessa ändringar vid den redogörelse för de särskilda lagförslagen, till vilken jag nu övergår.

II. De särskilda lagförslagen

Förslaget till luftfartslag

FÖRSTA AVDELNINGEN

Om civil luftfart

Såsom redan antytts är förslaget bl. a. för vinnande av överensstämmelse med luftfartskonventionen uppdelat på två avdelningar, den första om civil luftfart, d. v. s. luftfart som icke sker för statsändamål, och den andra om luftfart för statsändamål.

De sakkunniga har beträffande den viktiga frågan om gränsdragningen mellan de båda avdelningarna återgivit Pariskonventionens stadgande i art. 30, att såsom statliga luftfartyg anses militära luftfartyg samt luftfartyg, som uteslutande användes för någon statens verksamhet, såsom för post-, tull- eller polisväsendet; att övriga luftfartyg anses såsom privata luftfartyg; samt att alla andra statliga luftfartyg än militär-, tull- eller polisluftfartyg skall behandlas såsom privata luftfartyg och fördenskull vara underkastade alla bestämmelser i konventionen.

Beträffande luftfartskonventionen anför de sakkunniga, att den upptager motsvarande stadganden i art. 3, som innehåller följande. Konventionen är enligt a) tillämplig endast på civila luftfartyg och skall ej vara tillämplig på statliga luftfartyg. Luftfartyg nyttjade i militär-, tull- och polistjänst skall enligt b) anses vara statliga luftfartyg. Under c) stadgas, att intet statligt luftfartyg från en fördragsslutande stat må flyga över annan stats territorium eller landa därstädes annat än med tillstånd, givet genom särskild överenskommelse eller annorledes, och i enlighet med sålunda träffade bestämmelser. De fördragsslutande staterna förbinder sig enligt d) att vid utfärdandet av föreskrifter för sina statliga luftfartyg taga vederbörlig hänsyn till säkerheten för luftfarten med civila luftfartyg.

De sakkunniga har ansett de sålunda återgivna stadgandena i luftfartskonventionen vara behäftade med viss oklarhet. De har emellertid funnit det berättigat att tolka dessa stadganden så, att uppräkningsen i art. 3 under b) icke är helt uttömmande. Fartyg med en uppgift, helt likartad med de i konventionen uppräknade, bör enligt de sakkunniga betraktas såsom ett statligt fartyg, exempelvis ett icke militärt luftfartyg ställt till en statschefs uteslutande förfogande. Beträffande åter t. ex. statliga kartläggningsluftfartyg har de sakkunniga ansett det något mera tveksamt, om deras uppgift är sådan att de jämlikt konventionen är att hänföra till de statliga luftfartygen. De sakkunniga finner det däremot särskilt av en jämförelse med Pariskonventionen klart framgå, att postluftfartyg icke är att anse såsom likställda med de under b) åsyftade fartygen. De anmärker dock, att i kvarstadskonventionen art. 3 postbefordran uttryckligen inbegripits under termen statsändamål.

Rörande statliga luftfartyg som ej användes för statsändamål utan för affärsdrift understryker de sakkunniga, att de icke kan anses utgöra stat-

liga luftfartyg i konventionens mening och följaktligen faller under konventionen samt att bestämmelserna om civil luftfart i den första avdelningen av förslaget till luftfartslag alltså blir att tillämpa beträffande sålunda nyttjade fartyg.

I fråga om gränsdragningen mellan civil luftfart och luftfart för statsändamål yttrar *generalpoststyrelsen* efter att ha hänvisat till de sakkunnigas nyss återgivna uttalanden:

Enär flygpostbefordringen för närvarande i huvudsak sker med flygbolagens reguljära linjetrafik, varvid samtidigt befordras passagerare, post och gods, torde frågan om postluftfartyg skola falla under bestämmelserna i första eller andra avdelningen få bedömas närmast med hänsyn till den framtida utvecklingen på flygpostbefordringens område. Med den kraftiga utveckling särskilt i tekniskt avseende, som flyget undergått under det senaste årtiondet, torde det finnas anledning antaga, att denna utveckling kommer att fortgå i kanske än snabbare tempo, så att betingelserna för flygtransporter i framtiden bli avsevärt gynnsammare än för närvarande. Om utvecklingen kommer att gå i antydd riktning, kan den möjligheten icke helt uteslutas, att postverket i en framtid, när de tekniska och ekonomiska förutsättningarna härför föreligga, kan komma att i egen regi anordna flyglinjer för befordran uteslutande av post, exempelvis nattpostflyglinjer inom landet.

Med hänsyn bl. a. härtill anser sig styrelsen böra hävda den uppfattningen, att i fråga om postverket tillhöriga eller uteslutande för dess räkning använda luftfartyg böra gälla stadgandena i förslagets andra avdelning, 15 kap. 2 §. Styrelsen får härvid erinra om bestämmelserna i 1 § lagen den 4 januari 1939 om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg, där postbefordran uttryckligen inbegripits under termen statsändamål.

I samma ämne anför *rikets allmänna kartverk*:

Kartverket äger för närvarande fyra egna flygplan och förhyr från flygvapnet ytterligare två plan. Den verksamhet, som bedrivs med dessa flygplan, avser att tillgodose kartverkets behov av flygfotografering för den allmänna kartverksamheten. Därjämte sker även flygfotografering på beställning. Utvecklingen under de senaste åren har varit sådan att omfattningen av beställningsverksamheten vuxit så att den för närvarande omfattar ungefär hälften av den totala produktionen av fotobilder.

Det framlagda lagförslaget innebär att den flygfotogrammetriska verksamheten vid kartverket kommer att falla under bestämmelserna för civil luftfart. Enligt kartverkets bedömande finnes ingen anledning till erinran häremot.

Svenska aeroplan aktiebolaget uttalar:

Av lagtexten samt kommentarerna vid rubriken till första avdelningen och vid andra avdelningen framgår, att statlig luftfart är exklusivt begränsad. Den luftfart, som bedrivs av bolaget i samband med utprovning och tillverkning av såväl militära som civila flygplan, skulle falla under de bestämmelser, som äro givna i den civila luftfartslagen. Ett sådant resultat är ur alla synvinklar orimligt. Nämnas bör blott att den civila luftfarten, som är inriktad på befordran av människor och gods inom samfärdseln, uppställer väsentligt större krav på säkerhet än det militära flyget kan upprätthålla. Tillsynsmyndighet för den civila luftfarten är enligt förslaget luft-

fartsstyrelsen. Dennas huvuduppgift i här berört avseende måste vara att arbeta för en ökad säkerhet inom den kommersiella flygtrafiken och den torde därför knappast vara ägnad att taga ställning till de problem det tekniskt mer avancerade militärflyget ger eller lösa de motsättningar, som där måste uppstå mellan stridsmedlets effektivitet och personalens säkerhet. Ett flertal detaljbestämmelser till den civila luftfartslagen, såsom förbud att medföra vapen eller kamerautrustning, äro även oförenliga med den flygverksamhet, som av bolaget bedrives i samband med dess tillverkning av flygplan.

Enligt bolagets mening bör därför, med hänsyn till den uppdelning, som skett mellan civil luftfart och militär och annan statlig luftfart, den flygverksamhet, som försiggår vid bolaget med för civilt ändamål konstruerade flygplan, följa den civila luftfartslagen medan den flygverksamhet, som vid bolaget sker med för militärt ändamål tillverkade flygplan, vare sig dessa äro avsedda för svenska staten eller utländsk stats räkning, följa bestämmelserna, som avses gälla för militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. Detta bör enligt bolagets mening icke ske genom dispensförfarande, utan så att lagtexten direkt innehåller bestämmelserna härutinnan.

Departementschefen. I likhet med generalpoststyrelsen finner jag vissa skäl tala för att postluftfartyg bör hänföras under den föreslagna lagens andra avdelning. För rent inhemska förhållanden torde detta visserligen vara möjligt att genomföra, exempelvis genom ändrad avfattning av vissa delar av 15 kap. i förslaget. Beträffande åter internationell postlufttrafik, vare sig den utövas med svenska eller utländska fartyg, måste luftfartskonventionen art. 3, med avseende å vars tolkning jag ansluter mig till de sakkunniga, anses medföra nödvändigheten att göra de i konventionen stadgade skyldigheterna och förmånerna tillämpliga även beträffande postluftfartygen. Den lämpligaste och mest överskådliga lösningen torde därför vara att över huvud icke skilja ut postluftfarten från den civila luftfarten i övrigt. Därmed blir ock postverkets luftfart att bedöma enligt samma lagstadganden som den av kartverket utövade luftfarten. Jag utgår från att vid utarbetandet av tillämpningsföreskrifter till luftfartslagen hänsyn tages till posttrafikens berättigade intressen.

Vad beträffar aeroplanbolagets uttalande vill jag, såvitt rör tillverkning och utprovning av civila luftfartyg, erinra om att den föreslagna luftfartslagen innehåller bestämmelser som medger dispens från lagens stadganden i åtskilliga avseenden, t. ex. i 3 kap. 9 § och 4 kap. 9 §. Självfallet kommer också tillämpningsföreskrifterna att taga behörig hänsyn till verksamhet av den art varom nu är fråga.

Såvitt åter rör tillverkning och utprovning av militära luftfartyg måste naturligen beaktas, att ett luftfartyg kan ha tillverkats endast för att vinna vissa erfarenheter och närmast såsom ett led i konstruktionsarbetet beträffande en planerad fartygstyp. Till frågan huruvida luftfartslagen skall gälla för sådana luftfartyg återkommer jag vid 15 kap. 1 § i förslaget.

1 KAP.

Inledande bestämmelser

I detta kapitel meddelas vissa grundläggande regler rörande rätt att utöva luftfart inom det svenska luftterritoriet samt angående den svenska luftfartslagstiftningens tillämplighet i rummet.

De sakkunniga har övervägt att i kapitlet upptaga jämväl en definition på begreppet luftfartyg, och de har hänvisat dels till förklaringen i § 1 luftfartsförordningen, att som luftfartyg anses i förordningen flygplan (lant- och vattenflygplan), motorballonger och fria ballonger, dels ock till §§ 1 och 38 tillämpningskungörelsen. De har vidare upplyst att luftfartskonventionen saknar bestämmelser om begreppet luftfartyg men att sådana finnes i annexen.

Under de nordiska förhandlingarna har det, enligt vad de sakkunniga har upplyst, varit ifrågasatt att i förslaget till luftfartslag dels intaga stadgande att i lagen, där ej i denna annorlunda bestämdes, med luftfartyg förstodes motorflygplan, segelflygplan, glidflygplan, helikopter, gyroplan, luftskepp och fri ballong, vilka hade förare ombord, dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att meddela föreskrifter om andra luftfartyg, som hade förare ombord, om luftfartyg, som framfördes utan förare, samt om fasta ballonger, fallskärmar m. m. Emellertid har man slutligen ansett sig böra avstå från att upptaga en definition i lagen. Man har ansett att den snabba tekniska utvecklingen säkerligen lätt kan medföra att en legaldefinition snart blir föråldrad, något som synts mindre väl förenligt med den fasthet som bör utmärka grundförfattningen på lufträttens område. De sakkunniga har vidare anført, att man svårigen kan enhetligt för lufträttens olika delar fastslå vad som bör innefattas under begreppet luftfartyg, att de internationella konventionerna på den privata lufträttens område ej söker definiera detta begrepp, att dessa konventioner icke heller kan sägas helt överensstämma med varandra och med luftfartskonventionen med avseende å innebörden av begreppet luftfartyg samt att man på liknande sätt måste i fråga om annexen till luftfartskonventionen pröva vad de inlägger i termen luftfartyg.

Vidare har de sakkunniga framhållit att, om man sålunda stannar för att icke upptaga någon definition på begreppet luftfartyg, ämnet blir, liksom på sjölagens område, i det stora hela överlämnat åt rättstillämpning och doktrin. De har dock icke velat förneka, att vissa nyttiga anvisningar möjligen kan upptagas bland tillämpningsföreskrifterna. Slutligen har de erinrat om dispensstadgandet i 14 kap. 1 § i förslaget.

De sakkunnigas inställning i förevarande fråga har mött gensaga i ett par remissyttranden. Sålunda anför *länsstyrelsen i Norrbottens län*:

Det måste betecknas som en brist att i lagförslaget icke lämnas en definition på begreppet luftfartyg. Detta är desto mera framträdande, som i lagförslaget lämnas föreskrifter om bl. a. luftfartygs registrering samt att luftfartyg skall vara bemannat på betryggande sätt. Länsstyrelsen anser därför, att frågan om att i den blivande luftfartslagen införa en sådan definition bör ytterligare övervägas.

Svenska aeroplan aktiebolaget framställer önskemål om definition även å begreppet luftfart:

Det synes vara en svaghet, att ingen definition finnes för sådana väsentliga begrepp som luftfart och luftfartyg, då lagen stadgar såväl vittgående straffansvar som skadeståndsansvar mot den som i olika avseenden överträder densamma. I vart fall hade varit önskvärt, om lagen angivit, att anvisningar i sådant avseende lämnas av särskild myndighet.

Styrelsen för Sveriges advokatsamfund efterlyser definitioner å begreppen luftfart och luftfärd:

Begreppen luftfart och luftfärd äro i ett flertal viktiga hänseenden grundläggande för förslaget. Det hade därför varit av största vikt om de sakkunniga kunnat i förslaget införa en närmare definition av dessa begrepp. Dylik definition torde bliva av stor praktisk betydelse, och styrelsen anser därför att lagtexten såvitt möjligt bör kompletteras i detta hänseende.

Östergötlands och Södermanlands handelskammare yttrar med anslutning av *länsstyrelsen i Östergötlands län*:

När börjar eller slutar en luftfärd? Den exakta tidpunkten härför torde främst ha betydelse ur skadeståndsrättslig synpunkt. Utredningen har emellertid icke närmare behandlat skadeståndsrätten på luftfartens område utan utgår ifrån, att lagen angående ansvarighet för skada i följd av luftfart skall fortfarande gälla.

Departementschefen. På de av de sakkunniga anförda skälen finner jag luftfartslagen icke böra upptaga någon definition på begreppet luftfartyg.

Vad de sakkunniga anført rörande svårigheten att meddela en för luftrettens olika delar enhetlig definition gäller i hög grad även begreppet luftfärd. Vid det under senare år bedrivna arbetet på luftprivaträttsliga konventioner har man vid olika tillfällen sökt definiera, vad som i vederbörande konvention skulle förstås med luftfärd. Trygghet för överensstämmelse mellan de olika definitioner, som vid detta arbete eller eljest kan uppställas på begreppet i fråga, föreligger icke. Det torde därför vara att förordna, att någon definition härvidlag icke upptages i luftfartslagen, helst som denna icke använder begreppet luftfärd i sådant sammanhang att nämnda tolkningssvårigheter är att befara.

Vidkommande slutligen begreppet luftfart, finner jag en definition i luftfartslagen icke vara erforderlig vid sidan av bestämmelserna i 7 kap. i lagen och vad som anföres i motiven till dessa bestämmelser.

1 §.

Det grundläggande stadgandet beträffande rätt att utöva luftfart inom svenskt område återfinnes för närvarande i § 2 luftfartsförordningen, vari bestämmes att sådan luftfart må äga rum endast i överensstämmelse med förordningens föreskrifter.

De sakkunniga har framhållit att luftfartskonventionen i art. 1 uttalar, att de fördragsslutande staterna erkänner att varje stat har fullständig och

uteslutande höghetsrätt i luftområdet över sitt territorium, men har tillika nämnt hurusom det i art. 5, som kommer att ytterligare beröras vid 7 kap. i förslaget, stadgas principiell rättighet för de fördragsslutande staternas luftfartyg att, under iakttagande av konventionens bestämmelser, i annan än regelbunden internationell trafik överflyga varje fördragsslutande stat och landa å dess territorium.

Vidare har de sakkunniga återgivit avfattningen av art. 1 i den schweiziska luftfartslagen, att användandet av luftområdet över Schweiz genom luftfartyg är tillåtet inom ramen av lagens bestämmelser och övrig förbunds-lagstiftning. Ehuru en mera positiv formulering av samma slag som den schweiziska bestämmelsen i och för sig synts vara väl förenlig med luftfartskonventionens principiella ståndpunkt rörande luftens frihet, har de sakkunniga dock, bl. a. av hänsyn till önskemål inom de andra nordiska länderna, ansett sig böra i huvudsak upptaga samma formulering i den nu förevarande paragrafen som i § 2 luftfartsförordningen.

Till sist har de sakkunniga uttalat, att de på grund av uttryckets ännu något svävande innebörd har ansett mindre lämpligt att i lagen göra något direkt uttalande rörande höghetsrätten men att det med tydlighet torde framgå av den föreslagna avfattningen att Sverige ändock gör anspråk på höghetsrätt i luftområdet över sitt land- och sjöterritorium.

Luftfartsstyrelsen anför i fråga om vad som menas med svenskt område:

Någon definition gives icke och torde icke heller behöva givas i vad avser svenskt områdes utsträckning i sidled, där gränsdragningen måste anses klar. Med hänvisning till den senaste tidens överflygningar av svenskt territorium med utländska ballonger samt till de inom vissa stormakter tydligen avancerade planerna på utsändande av luftfartyg på mycket höga höjder, torde det emellertid snart nog bli aktuellt att upptaga frågan om områdets utsträckning i höjddet till särskild behandling. Styrelsen har emellertid för närvarande intet yrkande i saken. Vid en framtida prövning av hithörande fråga synes utrikesdepartementets folkrättsliga expertis böra medverka.

Departementschefen. Förevarande paragraf avser att ge underlag icke blott för principen om luftens frihet utan även för Sveriges anspråk på höghetsrätt i luftområdet över sitt land- och sjöterritorium.

Det av luftfartsstyrelsen berörda spörsmålet rörande utsändande av luftfartyg på mycket höga höjder torde med hänsyn till de internationella överväganden, som kan förväntas komma till stånd inom en överskådlig framtid, icke böra för närvarande upptagas till behandling.

2 §.

De sakkunniga har i förevarande paragraf upptagit bestämmelser om de fartyg med vilka luftfart inom svenskt område må äga rum. De har framhållit att paragrafen i luftfartsförordningen äger motsvarighet främst i §§ 3 och 14; jämföras må även § 15.

Beträffande den i första stycket meddelade huvudregeln har de sakkunniga anført, att de till luftfartskonventionen anslutna staterna naturligen

komma i fråga i främsta rummet men att självfallet särskilda luftfartsavtal kan slutas jämväl med andra stater. I 2 kap. 12, 14 och 15 §§ har de sakkunniga föreslagit bestämmelser om när luftfartyg skall anses äga svensk nationalitet och huru svensk eller utländsk nationalitet skall styrkas.

Rörande andra stycket har de sakkunniga yttrat:

Genom andra stycket av förevarande paragraf möjliggöres för andra luftfartyg än de i första stycket avsedda att i särskilda fall nyttja det svenska luftområdet. Stadgandet avser meddelande av ett tillstånd, som ersätter de i första stycket upptagna kraven för rätt att driva luftfart inom svenskt område. Jämföras må 3 kap. 4 § andra stycket i förslaget, som medger möjlighet till dispens från de vanliga fordringarna på luftvärdighet. Det nu föreslagna stadgandet motsvarar till sin grundtanke delar av §§ 14 och 15 luftfartsförordningen. Vid stadgandets avfattning har förutsatts, att det blir kompletterat i administrativ ordning. Man har sålunda utgått från att i sådan ordning kommer att meddelas viss motsvarighet till, bl. a., bestämmelserna i § 14 luftfartsförordningen, att tillstånd kan meddelas för högst en månad, kan förnyas för högst en månad i sänder samt kan återkallas, när skäl därtill föreligger. Enahanda är förhållandet med bestämmelserna i § 15 luftfartsförordningen till den del dessa gälla tillstånd varom nu är fråga.

Såsom exempel på fall, då genom tillstånd enligt andra stycket avvikelse från huvudföresättningarna för flygning inom Sverige må kunna ifrågakomma, har de sakkunniga nämnt, förutom provflygning, dels att ett luftfartyg av utländsk nationalitet utav hemlandets myndighet erhållit tillstånd att flyga under viss tid men icke hinna återvända före dess utgång, dels ock att flygvapnet försålt ett vapnet tillhörigt flygplan till civil person, varefter överföringsflygning till ort, där flygplanet skall ändras, är påkallad.

De sakkunniga har vidare hänvisat dels till vad de föreslagit i 3 kap., särskilt 1 och 9 §§, att för utövande av luftfart inom riket skall krävas att fartyg är luftvärdigt, dock med viss möjlighet till dispens från sådant krav, dels ock till de i 2 kap. 16 § i förslaget upptagna stadgandena angående märkning av luftfartyg.

SAS ifrågasätter om ej i motiven såsom exempel på fall, då genom tillstånd avvikelse från huvudföresättningarna för flygning inom Sverige må kunna ifrågakomma, borde nämnas även förhyrning av utländskt flygplan registrerat i stat, med vilken överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område icke slutits.

Departementschefen. De av de sakkunniga föreslagna bestämmelserna synes i sak lämpliga. Det av SAS nämnda förhållandet utgör ytterligare ett exempel på fall, då andra stycket av paragrafen kan vara av betydelse.

3 §.

I denna paragraf behandlas frågan om rätt att inskränka eller förbjuda luftfart inom svenskt område, i vilket hänseende bestämmelser för närvarande finnes meddelade dels i lagen den 7 september 1914 angående förbud

mot lufttrafik över svenskt område, dels ock i § 30 luftfartsförordningen jämte den därtill anslutande förteckningen å förbjudna områden i § 27 tillämpningskungörelsen.

Enligt 1 § i nämnda lag äger Konungen, där så provas nödigt, förordna att lufttrafik över svenskt område ej må utan tillstånd av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äga rum med andra än svenska staten tillhöriga eller för dess räkning använda luftfartyg. Sådant förordnande må, efter ty Konungen varje gång bestämmer, gälla för viss tid eller tills vidare.

I § 30 luftfartsförordningen stadgas, att Konungen i den utsträckning som provas nödig meddelar bestämmelser om de områden, där luftfart är förbjuden eller må ske endast med iakttagande av särskilda regler.

De sakkunniga har omnämnt, att luftfartskonventionen i art. 9 innehåller utförliga bestämmelser rörande förbjudna områden. I artikeln bestämmes under a) bl. a., att envar fördragsslutande stat må, på grund av tvingande militära skäl eller i den allmänna säkerhetens intresse, enhetligt inskränka eller förbjuda trafik med luftfartyg, hemmahörande i andra stater, över vissa områden av dess territorium, dock att de förbjudna områdena skall vara av måttlig utsträckning och så belägna att de icke onödigt hindrar luftfarten. Beskrivning över sådana förbjudna områden inom en fördragsslutande stats territorium liksom däri skedda förändringar skall snarast möjligt meddelas de övriga fördragsslutande staterna och ICAO. Enligt artikeln under b) förbehåller sig envar fördragsslutande stat dessutom rätt att under utomordentliga omständigheter eller under en tid av fara eller i den allmänna säkerhetens intresse och med omedelbar verkan tillfälligt inskränka eller förbjuda flygning över dess territorium eller del därav. Beträffande bestämmelserna under a) må åtskillnad icke göras mellan den egna statens och andra fördragsslutande staters i internationell regelbunden trafik nyttjade luftfartyg. Vad åter angår den under b) stadgade befogenheten gälder, att inskränkningen eller förbudet skall tillämpas på alla andra staters luftfartyg utan åtskillnad beträffande nationalitet.

Rörande artikelns innehåll i övrigt har de sakkunniga hänvisat till 8 kap. 3 § i förslaget. De har också i samband härmed erinrat om bestämmelserna i luftfartskonventionen art. 89 angående undantag från konventionens tillämpning i händelse av krig och undantagstillstånd.

I detta sammanhang må vidare anmärkas att i ICAO:s annex 15, vilket av luftfartsstyrelsen utgivits i svensk översättning under beteckning FI 1, beröres i kap. 4 s. k. Aeronautical Information Publications (AIP). Enligt punkt 4.1.1.4 skall AIP angiva bl. a. för luftfart inskränkta områden, nämligen förbjudna områden, restriktionsområden och farliga områden (airspace restrictions — prohibited, restricted and danger areas). De svenska, av luftfartsstyrelsen utfärdade AIP innehåller under RAC 4 utförliga meddelanden i ämnet. Först lämnas under P. 1 uppgifter å de enligt tillämpningskungörelsen förbjudna områdena. Under P. 2 angives härefter sex områden, vilka icke återfinnes i tillämpningskungörelsen, såsom ständigt

förbjudna av flygsäkerhetsskäl. Vidare lämnas under P. 3 en anvisning om att områden kan tillfälligt förbjudas av flygsäkerhetsskäl samt att upplysning angående sådana områden lämnas i de s. k. NOTAM (Notices to Airmen). Under R gives så föreskrifter om restriktionsområden, nämligen dels fyra områden där med hänsyn till skjutning genomflygning får ske endast efter särskilt meddelande till skjutledaren eller där färdplan för flygningen erfordras, dels ett område inom vilket viss närmare angiven hänsyn skall tagas till segelflygning, dels kontrollerat luftrum vid militära flygplatser inom vilket i viss utsträckning militärt tillstånd erfordras samt dels slutligen kontrollzonen vid Svenska aeroplan aktiebolagets flygplats vid Linköping där förhandstillstånd från kontrolltornet vid flygplatsen kräves. Ytterligare meddelas att upplysning angående tillfälliga restriktionsområden lämnas genom NOTAM. Sist följer — fränsett en av ICAO:s föreskrifter oberoende rekommendation att under viss tid undvika att störa fågellivet på Karlsöarna invid Gotland — under D bestämmelser om farliga områden. Såsom sådana angives dels områden inom vilka skjutning från marken förekommer och beträffande vilka aktuella upplysningar tillhandahålls av de civila trafikledningarna, dels ock ett stort antal närmare beskrivna områden inom vilka skjutning och/eller bombfällning från luftfartyg förekommer. Även här meddelas att upplysning angående tillfälliga sådana områden lämnas genom NOTAM.

I sitt förslag har de sakkunniga upptagit huvudinnehållet i art. 9 i luftfartskonventionen men ansett det icke vara nödigt att belasta lagtexten med vad denna artikel i övrigt innehåller i förut anförda delar. De har därvid i första stycket uttalat, att Konungen äger att av militära skäl eller i den allmänna säkerhetens intresse inskränka eller förbjuda luftfart inom vissa delar av svenskt område, medan de i andra stycket föreslagit ett stadgande för fall som avses i art. 9 under b).

Luftfartsstyrelsen finner av praktiska skäl möjlighet böra öppnas för Kungl. Maj:t att till annan myndighet delegera beslutanderätt i frågor som avses i första stycket.

Departementschefen. Liksom för närvarande är fallet och i enlighet med de sakkunnigas förslag finner jag, att av militära skäl motiverade beslut om inskränkning eller förbud beträffande den civila luftfarten bör ankomma på Kungl. Maj:t. Såvitt gäller inskränkningar eller förbud i den allmänna säkerhetens intresse anser jag det däremot innebära en alltför stor omgång, om alla beslut skulle behöva fattas av Kungl. Maj:t. De för luftfarten mest ingripande besluten, nämligen meddelande av förbud för annat än helt kort tid, torde visserligen böra förbehållas Kungl. Maj:t. I fråga om helt tillfälliga förbud samt angivande av restriktionsområden och farliga områden bör däremot nuvarande praxis kunna bibehållas. Jag anser, att beslut att i den allmänna säkerhetens intresse inskränka eller för en tid av högst två veckor förbjuda luftfart inom viss del av svenskt område bör få meddelas jämväl av myndighet som Kungl. Maj:t förordnar.

4 §.

I förevarande paragraf föreslås en reglering av frågan rörande luftfartslagstiftningens tillämplighet i rummet, därvid dess tillämplighet utanför Sverige träder i förgrunden.

Enligt § 37 första stycket luftfartsförordningen bestämmer Konungen, i vilken omfattning föreskrifterna i förordningen skall tillämpas i fråga om svenskt luftfartyg under luftfärd utanför svenskt område. Sådana bestämmelser är givna genom § 31 första stycket tillämpningskungörelsen. Enligt detta stycke skall å svenskt luftfartyg även under luftfart utanför svenskt område tillämpas — förutom vissa numera upphävda stadganden — de föreskrifter, som innehålles i eller utfärdats med stöd av luftfartsförordningen § 13 (angående nationalitets- och registreringsmärken), § 18 andra stycket, såvitt avser skyldighet att inneha luftvärdighetsbevis, § 22 (angående bemanningen), § 24 första stycket a) (angående innehav av certifikat), § 28 första stycket (angående medförande av sprängämnen samt militära skjutvapen och därtill hörande ammunition) samt § 36 (angående fartygshandlingar) ävensom tillämpningskungörelsen §§ 6 (angående anslag å luftfartyg) och 28 (angående avgivande av vissa uppgifter), allt i den mån berörda föreskrifter ej strider mot bestämmelserna i det land, över vilket luftfärden äger rum.

De sakkunniga har lämnat följande redogörelse över luftfartskonventionens bestämmelser i förevarande hänseende:

Ett flertal artiklar föreskriva, att i internationell luftfart nyttjade fartyg skola iakttaga konventionens bestämmelser i olika avseenden. Enligt art. 20 i konventionen skall sålunda luftfartyg i internationell fart föra vederbörliga nationalitets- och registreringsmärken. Art. 29 utsäger att fartyget skall medföra vissa närmare angivna fartygshandlingar, och art. 30 föreskriver dels att fartyget icke får medföra radiosändare utan vederbörlig, i registreringsstaten utfärdad licens dels ock att sändaren endast må begagnas av besättningsmedlemmar med vederbörligt certifikat. Fartyget skall vidare enligt art. 31 vara försett med luftvärdighetsbevis, utfärdat eller godkänt av den stat där fartyget är registrerat. Vissa besättningsmedlemmar skola, på sätt art. 32 stadgar, innehava av sagda stat utfärdade eller godkända luftfartscertifikat. Jämlikt art. 34 skall för fartyget föras resedagbok. Art. 35 stadgar inskränkningar beträffande last, varvid fartyget i princip har att rätta sig efter vad som föreskrives i den stat över vilken fartyget färdas. En liknande bestämmelse möter i art. 36, enligt vilken envar fördragsslutande stat må förbjuda eller reglera användningen av fotografiapparater å luftfartyg som flyga över dess territorium. Andra stadganden av betydelse i förevarande sammanhang finnas upptagna i konventionen art. 11 och 12. Enligt den förre av dessa artiklar skola, med förbehåll för bestämmelserna i konventionen, de lagar och bestämmelser i en fördragsslutande stat, vilka gälla beträffande ankomst till eller avgång från dess territorium av luftfartyg nyttjade i internationell luftfart eller beträffande sådana luftfartygs nyttjande och navigering inom dess territorium, äga tillämplighet på samtliga fördragsslutande staters luftfartyg, oavsett nationalitet, och sådana luftfartyg skola iakttaga dem, då de ankomma till, avgå från eller befinna sig inom den statens territorium. Art. 12 åter innehåller bl. a. att envar fördragsslutande stat förbinder sig att vidtaga åtgärder för att säkerställa att varje luft-

fartyg, som flyger över dess territorium eller manövrerar där, och varje luftfartyg, som för dess nationalitetsmärke, varhelst sådant fartyg än må befinna sig, iakttaga gällande bestämmelser beträffande flygning och fartygs manövrering. Vidare förbinder sig enligt samma artikel envar fördragsslutande stat att låta åtala dem som bryta mot tillämpliga bestämmelser. Till belysning av art. 12 må hänvisas till annex 2 2.1, vari angives trafikreglernas tillämplighet i rummet.

Såsom en helt allmän sammanfattning av konventionens stadganden har de sakkunniga angivit, att den stat där ett luftfartyg är registrerat skall tillse att fartyget och dess besättning uppfyller vissa villkor var fartyget än må befinna sig, medan en överflugen stat skall sörja för att luftfarten inom dess område försiggår på behörigt sätt.

Under förarbetena till förslaget har de sakkunniga funnit lämpligt göra en uppdelning i det ifrågavarande avseendet mellan reglerna i allmänhet i luftfartslagen, lagens ansvarsbestämmelser och de med stöd av luftfartslagen utfärdade föreskrifterna. Bestämmelserna om luftfartslagens, utom ansvarsbestämmelsernas, tillämplighet i rummet har upptagits i första stycket av förevarande paragraf. De sakkunniga har härom yttrat:

På sätt tidigare anförts skola de svenska bestämmelserna jämlikt luftfartskonventionens föreskrifter i många viktiga avseenden gälla för svenska luftfartyg även då de befinna sig utom rikets gränser. De sakkunniga hava icke önskat återgiva detta förhållande i lagen genom en uppräkningslista av de särskilda paragrafer, som böra äga tillämpning jämväl vid luftfärd utanför svenskt område. Frånsett att en sådan lösning skulle verka tyngande på lagtexten, har man ansett en mer allmän formulering vara att föredraga såsom mera elastisk och möjliggörande en tillämpning även beträffande ännu ej aktuella fall. Man har följaktligen funnit lämpligt att såsom huvudregel föreslå, att vad i luftfartslagen förordnas rörande svenskt luftfartyg vid dess nyttjande inom svenskt område skall gälla sådant fartyg jämväl under färd utom riket. Fartyget kan härvid befinna sig inom området för annan stat, ansluten till luftfartskonventionen eller icke, eller ock färdas över öppet hav.

De sakkunniga har emellertid ansett nödigt att göra vissa undantag från denna huvudregel. Först och främst har de beaktat, hurusom av luftfartslagens avfattning kan framgå att beträffande vissa lagrum lagen icke är avsedd att tillämpas utom riket. Såsom exempel har de nämnt dels 8 kap. 3 § och 12 kap. 1 § i förslaget, dels ock reglerna om bärgning i 11 kap., där en begränsning av tillämpningsområdet företagits i enlighet med bestämmelserna i inskrivningskonventionen.

Vidare har de sakkunniga funnit det vara av nöden att taga hänsyn till det fallet, att rätten i överflugen främmande stat skiljer sig från den svenska. De har visserligen ansett, att man får utgå från att de till luftfartskonventionen anslutna staterna kommer att utforma sina bestämmelser i enlighet med konventionen och ICAO:s annex, men har tillika framhållit, att man det oaktat naturligen alltid måste räkna med att mer eller mindre betydande olikheter kommer att föreligga olika stater emellan. De har påpekat att konventionen och annexen i åtskilliga betydelsefulla avseenden läm-

nar ingen eller ringa vägledning. De har vidare uttalat, att än större skillnader i förhållande till andra rättssystem torde komma att utmärka luft-rätten i sådana stater som icke är anslutna till konventionen. Vare sig fråga är om en konventionsstat eller icke, läser därför enligt de sakkunniga ett svenskt luftfartyg kunna komma i en situation, där den svenska rätten och vederbörande främmande rätt ställer olika krav. Är dessa krav sinsemellan förenliga, finner de sakkunniga dem alla kunna fyllas, även om det i vissa fall vid utarbetandet av svenska tillämpningsföreskrifter bör övervägas att medgiva lättnad i fråga om uppfyllandet av vad den svenska lagstiftningen eljest skulle ha fordrat. Är kraven åter oförenliga, måste i första hand den främmande statens rätt med hänsyn till den även folkrättsligt förankrade höghetsrätten över eget luftområde tillgodoses och den svenska rätten följaktligen i erforderlig grad stå tillbaka. Enighet i sak härvidlag har ock under förarbetena till luftfartslagar rått mellan de olika nordiska länderna. I enlighet härmed har det undantaget från huvudregeln föreslagits, att den svenska rätten skall gälla endast såvitt den ej står i strid mot utländsk rätt, som skall vinna tillämpning jämlikt överenskommelse med främmande stat eller eljest med hänsyn till allmänna rättsgrundsatser.

Beträffande ansvarsbestämmelsernas giltighet i rummet har de sakkunniga ansett en särskild reglering icke böra komma i fråga för lufträttens del, och de har därför begränsat sig till att i andra stycket av förevarande paragraf föreslå en hänvisning. Denna avser för närvarande 1 kap. strafflagen, i vilket de sakkunniga i avbidan på behandlingen av straffrättskommitténs förslag till brottsbalk ansett sig ej böra föreslå någon ändring.

Rörande slutligen tillämpligheten utom riket av föreskrifter, som utfärdats med stöd av luftfartslagen, har de sakkunniga i tredje stycket av den nu föreslagna paragrafen upptagit ett med nuvarande reglering i sak överensstämmande stadgande. De har ansett det lämpligen böra ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma, i vilken omfattning sådan tillämpning skall ske, och detta även när det gäller tillämpningsföreskrifter utfärdade av den Kungl. Maj:t med stöd av lagen därtill bemyndigat. De har ansett självklart att därvid kommer att beaktas de förpliktelser som åvilar Sverige exempelvis enligt luftfartskonventionen.

De sakkunniga har vid denna paragraf även uttalat sig i frågan om tillämpligheten av den svenska luftfartslagstiftningen å utländskt fartyg vid färd inom svenskt område. De har därvid framhållit, att det redan av 1 kap. 1 § i förslaget följer att i regel den svenska rättens bestämmelser är att tillämpa även på utländskt luftfartyg inom svenskt område, och de har uttalat att, liksom den svenska rätten respekterar främmande makts höghetsrätt över dess territorium, den principiellt kräver att den svenska luftfartslagstiftningen skall iakttagas vid färd inom svenskt område. Enligt vad de sakkunniga framhållit bör uppenbarligen motsvarighet föreligga i dessa båda avseenden.

De sakkunniga har emellertid tillagt:

En sådan regel genomföres emellertid icke undantagslöst i förslaget. Genom den i andra stycket av förevarande paragraf upptagna hänvisningen beträffande ansvarsbestämmelsernas giltighet i rummet avgöres för dessa bestämmelser vidkommande även spörsmålet, huruvida den svenska lagstiftningen skall gälla också i fråga om utländskt luftfartyg eller utländsk man i Sverige. Enligt 5 kap. 11 § i förslaget bestämmer Konungen, i vilken omfattning föreskrifterna om befälhavare och om tjänsten ombord skola tillämpas i fråga om utländskt luftfartyg vid färd inom svenskt område; jämföras må vad som anföres i motiven till nämnda paragraf. Beaktas måste vidare, hurusom vissa stadganden genom sin avfattning giva vid handen att endast inhemska luftfartyg eller, undantagsvis, blott utländska sådana avses. Exempel erbjuder 2 kap. i förslaget. Ytterligare är den svenska rättens tillämpning å utländskt luftfartyg eller beträffande viss utländsk man begränsad, i vissa fall jämlikt konventionsbestämmelser eller erkända folkrättsliga grundsatser och i vissa andra, låt vara enstaka, fall jämlikt den internationella privaträttens regler. Såsom exempel kunna nämnas i det förra avseendet de i 11 kap. 7 och 8 §§ föreslagna bestämmelserna rörande undersökning av luftfartsolyckor, där luftfartskonventionen art. 26 måste iakttagas vidkommande olycka som drabbat utländskt fartyg, samt i det senare avseendet 8 kap. 6 § i förslaget med dess regel om rätt att undfå del av innehållet i fartygshandlingar. Jämföras må även 12 kap. 3 § i förslaget. Slutligen må anmärkas, att stundom, exempelvis rörande tillsyn å utländska fartygs luftvärdighet och bemanning, en visserligen icke av hittills nämnda grunder bestämt påkallad men dock av praktiska skäl önskvärd lättnad beträffande utländska fartyg kan vinnas genom särbestämmelser i tillämpningsföreskrifterna på sätt beröres vid 3 kap. 2 § och 4 kap. 2 § i förslaget. Överhuvudtaget synes man böra beakta, att den svenska lagstiftningens tillämplighet å utländska luftfartyg i viss utsträckning kan bliva beroende av den omfattning, i vilken sådant fartyg tager svenskt territorium i anspråk, eller ock av den trafik, i vilken fartyget nyttjas.

Skandinavisk flyg personal förening anför i frågan om lagens tillämpning i rummet i allmänhet, att endast en ringa del av luftfarten försiggår inom rikets gränser och att en lagstiftning berörande enbart riket torde vara av underordnat värde. Föreningen säger sig tidigare ha kommit i kontakt med berörda spörsmål i avseende å lagen om arbetstidens begränsning, som med hänsyn till luftfartens utsträckning får ringa betydelse för den flygande personalen.

Angående straffbestämmelserna anför föreningen, att den anser straffrättskommitténs förslag till brottsbalk böra genomföras, innan den föreslagna luftfartslagen träder i kraft, därvid svenskt luftfartyg komme att i straffrättsligt avseende jämföras med svenskt fartyg även utanför rikets gränser.

Departementschefen. Jag ansluter mig till de av de sakkunniga angivna lagreglerna om giltigheten i rummet av den föreslagna luftfartslagstiftningen. Andra stycket av paragrafen torde dock böra formuleras så, att vad i allmänna strafflagen är stadgat om dem som är underkastade svensk straffrätt även skall gälla beträffande ansvarsbestämmelserna i luftfartslagen.

Till vad Skandinavisk flyg personal förening anført beträffande straffbe-

stämmelserna och luftfartslagens ikraftträdande vill jag framhålla, att förevarande paragraf visserligen icke får sin fulla verkan, så länge det nuvarande 1 kap. strafflagen ej ändrats. Härav uppstående olägenheter kan emellertid icke anses vara av den betydelse, att luftfartslagens ikraftträdande bör anstå.

2 KAP.

Om registrering av luftfartyg och om dess nationalitet

Departementschefen. Såsom redan antytts vid redogörelsen för den nu föreslagna lagstiftningens huvudgrunder har de sakkunniga ansett, att de i registreringslagen innehållna stadgandena rörande registrering av luftfartyg bör inarbetas i luftfartslagen. Dessa stadganden har upptagits i förevarande kapitel tillsammans med vissa bestämmelser om styrkande av luftfartygs nationalitet och om märkning av luftfartyg. I överskådlighetens intresse har kapitlet indelats i avsnitt med underrubriker.

Beträffande kapitlets enskildheter ansluter jag mig till sakkunnigförslaget. Jag vill dock hänvisa till vad jag har att anföra vid vissa paragrafer i kapitlet. Några redaktionella jämkningar torde även böra vidtagas.

Om registrering av luftfartyg

1—6 §§.

Dessa paragrafer överensstämmer med 1—6 §§ registreringslagen.

Angående innehållet i 7 § i sagda lag må hänvisas till 12 och 16 §§ i förevarande kapitel.

7 §.

Denna paragraf motsvarar 8 § registreringslagen.

8 §.

Paragrafen motsvarar 8 § i de sakkunnigas förslag och den därmed överensstämmande 9 § registreringslagen.

Styrelsen för Sveriges advokatsamfund ifrågasätter beträffande föreskriften, att luftfartyg skall avföras ur registret om fartyget »annorledes förstörts», huruvida den icke bör förtydligas eller eventuellt skärpas, så att bestämmelser i huvudsak motsvarande 6 § sjölagen införes.

Departementschefen. Det av advokatsamfundets styrelse berörda spörsmålet har helt nyligen varit föremål för övervägande. Under förarbetena till registreringslagen och därmed sammanhörande lagar dryftades nämligen ingående frågan om behovet av ett kondemnationsinstitut för luftfarten, med resultat att någon bestämmelse i ämnet ej upptogs i lagstiftningen. Det torde ännu vara för tidigt att upptaga ämnet till förnyad behandling.

9 och 10 §§.

Dessa båda paragrafer motsvarar 10 och 12 §§ registreringslagen.

Beträffande 11 § registreringslagen må jämföras 13 § i förevarande kapitel.

11 §.

Till denna paragraf föreslås överflyttade bestämmelserna i 13 § registreringslagen, i den mån de avser fartygs antecknande i ett bihang till luftfartygsregistret.

Angående de i 13 § i sagda lag upptagna bestämmelserna om interimistiskt registrerade fartygs nationalitet och märkning må jämföras 14 och 16 §§ i förevarande kapitel.

Om luftfartygs nationalitet

12 §.

I denna paragraf har upptagits stadganden svarande mot första och andra styckena av 7 § registreringslagen.

13 §.

Denna paragraf motsvarar 11 § registreringslagen.

14 §.

I denna paragraf har upptagits föreskrifter om interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis för ett jämlikt 11 § interimistiskt registrerat luftfartyg samt om sådant fartygs nationalitet. De föreslagna bestämmelserna återgiver motsvarande stadganden i 13 § registreringslagen med de ändringar som betingas av det nu framlagda förslagets uppställning.

15 §.

Denna paragraf upptager bestämmelse om hur luftfartygs nationalitet skall styrkas. Stadgande i ämnet återfinnes nu i det av registreringslagen ej berörda första stycket av § 14 luftfartsförordningen. Enligt detta stadgande ställes i fråga om innehav av nationalitets- och registreringsbevis eller däremot svarande bevis vissa krav å luftfartyg, som ej har svensk nationalitet och ej heller medgivande till luftfart enligt § 15 luftfartsförordningen eller särskilt luftfartstillstånd. Jämföras må förordningen § 36 första stycket, däri under a) upptages stadgande att fartyg, som brukas till luftfart inom svenskt område, skall medföra svenskt eller främmande nationalitets- och registreringsbevis eller viss däremot svarande handling. Hänvisas må ock till 8 kap. 5 § i förevarande lagförslag.

De sakkunniga har framhållit, att luftfartskonventionen berör innehav av nationalitets- och registreringsbevis eller däremot svarande handling såtill-

vida, som nationalitets- och registreringsbevis i art. 29 nämnes främst bland de handlingar, vilka skall medföras å varje luftfartyg som är hemmahörande i en fördragsslutande stat och som nyttjas i internationell luftfart.

Sakkunnigförslaget företer i förhållande till § 14 luftfartsförordningen främst den skillnaden, att svenskt fartygs skyldighet att inneha svenskt nationalitets- och registreringsbevis nämnes vid sidan av utländskt fartygs skyldighet att inneha utländsk nationalitetshandling. I viss överensstämmelse med 3 kap. 4 § och 4 kap. 5 § i förslaget har tillika syftet med innehavet angivits.

Om märkning av luftfartyg

16 §.

De sakkunniga har i första stycket av paragrafen upptagit stadganden som i huvudsak svarar mot vad registreringslagen innehåller rörande märkning dels i 7 § tredje stycket i fråga om fartyg som införts i luftfartygsregistret, dels i 13 § tredje stycket vad angår fartyg som antecknats i det särskilda bihanget till registret. Det har emellertid ansetts böra utsägas i lagen, att även interimistiskt registrerade luftfartyg skall märkas med svensk nationalitets- och registreringsbeteckning, något som nu finnes föreskrivet i § 5 tillämpningskungörelsen. I andra och tredje styckena återfinnes stadganden om märkning av luftfartyg som icke har svensk nationalitet men som färdas inom svenskt område. Regler om märkning av sådana fartyg förekommer för närvarande i § 14 fjärde stycket och § 15 tredje punkten luftfartsförordningen, vilka författningsrum icke upphävts genom registreringslagen.

Departementschefen. Liksom de sakkunniga anser jag det lämpligt att låta avsnittet om märkning av luftfartyg omfatta icke blott fartyg med svensk nationalitet i enlighet med 12 eller 14 § i kapitlet utan även övriga fartyg som färdas inom svenskt område.

Beträffande först fartyg som är hemmahörande i främmande stat, med vilken slutits överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område, gäller för närvarande enligt § 14 fjärde stycket luftfartsförordningen, att fartyget skall ha nationalitets- och registreringsmärke i överensstämmelse med regler, som Konungen efter avtal med främmande stat godkänt. Sådana regler återfinnes i fråga om fartyg från de till luftfatskonventionen anslutna staterna i konventionen art. 19 och 20. Enligt den förra av dessa artiklar skall i fördragsslutande stat luftfartygs registrering eller överförande av registreringen företagas i enlighet med den statens lagar och föreskrifter. Art. 20 utsäger, att varje luftfartyg i internationell luftfart skall föra vederbörliga nationalitets- och registreringsmärken. Då, såsom de sakkunniga framhållit, samma principer bör bli tillämpliga även i fall då särskild överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område föreligger, kan helt allmänt stadgas, att luftfartyg, som är hemmahörande i främmande stat med vilken slutits överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område, vid sådan luftfart skall vara märkt i enlighet med föreskrifterna i den

främmande staten. Sådant stadgande har upptagits i andra stycket av paragrafen.

Angående därefter fartyg, för vilket särskilt luftfartstillstånd enligt § 14 första stycket under b) luftfartsförordningen eller medgivande till luftfart enligt § 15 samma förordning meddelats, är i § 14 fjärde stycket och § 15 tredje punkten i förordningen stadgat, att fartyget skall vara försett med igenkänningsmärke enligt bestämmelser, som utfärdas av luftfartsmyndigheten. Det har ansetts fortfarande vara ändamålsenligt att erforderliga bestämmelser om märkning i föreliggande fall meddelas i administrativ ordning. Enligt förevarande förslag avses härmed fartyg, som nyttjas jämligt medgivande varom i 1 kap. 2 § andra stycket stadgas. I enlighet med de sakkunnigas åsikt föreslås sålunda i tredje stycket av paragrafen, att sådant fartyg skall vara märkt enligt föreskrifter som meddelas av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

Närmare föreskrifter om märkning av luftfartyg meddelas för närvarande i § 5 tillämpningskungörelsen, vari bl. a. stadgas att nationalitetsbeteckningen för svenskt luftfartyg utgöres av bokstäverna SE samt att registreringsbeteckningen utgöres av en grupp om tre bokstäver, som för varje luftfartyg bestämmes av luftfartsmyndigheten (d. v. s. jämligt § 2 tillämpningskungörelsen luftfartsstyrelsen).

Det må tilläggas, att i annex 7 till luftfartskonventionen vissa föreskrifter meddelats om luftfartygs nationalitets- och registreringsbeteckningar. I anslutning till annexet har luftfartsstyrelsen utfärdat vissa bestämmelser (BCL L 1.5).

3 KAP.

Om luftvärdighet

Regleringen av luftvärdigheten sker för närvarande i administrativ ordning. De viktigaste stadgandena innehålls i luftfartsförordningen kap. 3. Bland kompletterande bestämmelser må särskilt framhållas §§ 7—9 och 31 tillämpningskungörelsen. Erinras må ock om vissa av luftfartsstyrelsen utfärdade luftvärdighetsbestämmelser (BCL L).

De sakkunniga har vid utarbetandet av förslaget till bestämmelser om luftvärdigheten, liksom beträffande registreringen och i viss överensstämmelse med vad som skett på sjörättens område, ansett de ledande principerna rörande luftvärdigheten och tillsynen därå böra fastslås i lagen men å andra sidan funnit det viktigt att icke alltför långt utsträcka regleringen i formen av lag. De har framhållit, att nödvändigheten att beakta den snabba utvecklingen på luftfartens område gör sig gällande med styrka i fråga om detta avsnitt, och har erinrat om luftfartskonventionens annex 8 angående luftfartygs luftvärdighet och annex 6 med dess i vissa avseenden luftvärdigheten rörande bestämmelser om luftfartygs nyttjande i internationell förvärvsmässig trafik.

Departementschefen. Redan i min redogörelse för huvudgrunderna för lagstiftningen har jag i princip förklarat mig vilja biträda de sakkunnigas avvägning av vad som bör regleras i lag och vad som bör göras till föremål för bestämmelser av administrativ natur. Beträffande förevarande kapitel finner jag denna avvägning vara genomgående lämplig. Vad angår utformningen av de olika paragraferna i kapitlet och motiveringen för dessa vill jag även ansluta mig till sakkunnigförslaget med de undantag till vilka jag återkommer i det följande.

1 §.

Stadgandet i första stycket har motsvarighet i § 16 luftfartsförordningen, vari föreskrives bl. a. att luftfartyg, som brukas inom svenskt område, skall **vara luftvärdigt**. Däremot saknas i förordningen motsvarighet till andra stycket. Emellertid innehålles i § 7 tillämpningskungörelsen bestämmelser om vissa villkor, som skall vara uppfyllda för att luftfartyg må anses såsom luftvärdigt.

De sakkunniga har beträffande andra stycket anförst:

Det har syntts riktigast att i lagen i sammanträngd form redovisa, i vilka avseenden krav ställas för att luftvärdighet skall kunna anses föreligga. Man har därvid utgått från att uttrycket »flygegenskaper» är att fatta så vidsträckt, att därunder inbegripas jämväl sådana egenskaper som hastighet och stigförmåga.

Att i lag närmare än sålunda skett angiva de krav, som härvidlag måste fyllas, har ansetts icke vara möjligt eller lämpligt. Med hänsyn till den alltjämt pågående utvecklingen och den betydelse, som i detta avseende tillkommer särskilt annex 8, måste ämnets närmare reglering överlämnas till ordnande på administrativ väg. Kraven för att ett fartyg skall anses såsom luftvärdigt kunna ock i viss mån växla, exempelvis med hänsyn till den fart vari fartyget skall användas. Jämföras må vad i 3 § i detta kapitel anföres.

I detta sammanhang torde böra framhållas en viss olikhet beträffande omfattningen av begreppen sjövärdighet och luftvärdighet. Sjölagen och lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg, den s. k. fartygstillsynslagen, sidoordna nämligen sjövärdighet och behörig utrustning. Enligt båda dessa lagar äsyftas med sjövärdigheten beskaffenheten av fartygets skrov och fasta delar samt vad därmed står i direkt samband. Tillämpningskungörelsen inbegriper däremot under luftvärdighetsbegreppet jämväl att luftfartyg är försett med de för säker manövrering och navigering erforderliga instrumenten samt med nödig utrustning. På liknande sätt meddelas i annex 8 del III kap. 8 vissa bestämmelser om utrustning. Förslaget följer i detta avseende hittills gällande lufträtt.

Det ligger i sakens natur, att luftvärdigheten icke gäller under alla förhållanden utan förutsätter iakttagande av de bestämmelser eller inskränkningar, som uppställas i samband med utfärdandet av luftvärdighetsbevis.

Uppenbart är också, att kraven i andra stycket skola vara uppfyllda under hela den tid fartyget nyttjas till luftfart.

Slutligen har de sakkunniga framhållit, att de med hänsyn till vad 14 kap. 3 § i förslaget innehåller ansett det icke vara erforderligt att komplettera 3 kap. 1 § med ett stadgande angående rätt att meddela föreskrifter

om konstruktion och byggnad av luftfartyg, om sådant fartygs tillbehör, utrustning och underhåll eller om reservdelar till luftfartyg.

2 §.

I § 17 luftfartsförordningen bestämmes, att tillsyn över att luftfartyg, som brukas inom svenskt område, städse är luftvärdigt utövas av besiktningsman som förordnas av Konungen, att tillsynen skall ske genom besiktning dels före fartygets tagande i bruk och därefter å de på förhand bestämda tider, som kan varda stadgade, och dels då fartyget undergått sådan förändring eller lidit sådan skada, som kan ha betydelse för dess luftvärdighet, samt att närmare bestämmelser om tillsynen meddelas av Konungen.

De sakkunniga har funnit det angeläget att i fråga om tillsyn å luftvärdigheten icke binda utvecklingen genom lagbestämmelser och har påpekat, att härvidlag de av ICAO meddelade föreskrifterna självfallet måste iakttagas. De har vidare anförut:

I andra stycket av förevarande paragraf beröres ett icke minst med hänsyn till SAS mycket betydelsefullt ämne, nämligen om delegation av tillsynen. En viss förebild till stadgandet finnes i 2 § andra stycket fartygstillsynslagen, enligt vilket vederbörande tillsynsmyndighet må uppdraga åt sakkunnig att biträda vid och utom riket jämväl verkställa förrättning, varom sägs i fartygstillsynslagen.

Anledning har förmenats icke förefinnas att hindra att verkställandet av förrättning jämväl här i riket kan uppdragas åt sakkunnig.

Under uttrycket sakkunnig inbegripes strängt taget även sakkunnig myndighet. I tydlighetens intresse har man dock ansett sig böra särskilt nämna myndighet.

Att sakkunnig, som verkställer besiktning enligt vad i 2 § andra stycket sägs, är behörig att förnya luftvärdighetsbevis framgår av 3 § andra stycket. Motsvarande befogenhet förefinnes däremot icke vad angår utfärdande av luftvärdighetsbevis.

I detta sammanhang har de sakkunniga berört frågan om tillsyn å utländskt fartygs luftvärdighet och upplyst, att man under förarbetena till förslaget ingående övervägt att i förevarande kapitel intaga ett stadgande att Konungen ägde bestämma i vad mån och enligt vilka regler tillsyn å utländskt fartygs luftvärdighet skulle äga rum. De har i detta ämne vidare yttrat:

Sådant stadgande saknar visserligen motsvarighet i luftfartsförordningen. I 1 § tredje stycket fartygstillsynslagen förordnas däremot, att de bestämmelser i lagen, vilka ej särskilt förklaras skola gälla om svenska fartyg, skola med de undantag och avvikelser, som Konungen må bestämma, äga tillämplighet jämväl å utländska fartyg, som finnas här i riket. Det må härvid anmärkas, hurusom lagrådet vid tillkomsten av 1914 års sjösäkerhetslagstiftning uttalade betänkligheter mot att utan vidare göra ifrågasatta bestämmelser tillämpliga jämväl å utländska fartyg.¹ Det kunde — anförde lagrådet — ifrågasättas, huruvida förslaget i vissa delar, särskilt beträffande straffbestämmelserna, låte förena sig med erkända folkrättsliga grundsatser. Lagstiftningen beträffande utländska fartyg borde enligt dess me-

¹ Jfr NJA II 1915 s. 366 ff.

ning för närvarande, fränsett bestämmelse om lastmärke, icke gå längre än att stadga rätt att inspektera desamma och rätt att stoppa ett fartyg, då uppenbar fara för människors liv vore för handen. Genom en föreskrift att Konungen ägde förordna, i vad mån och enligt vilka regler tillsyn skulle äga rum å utländska fartyg, skulle syftet målet kunna vinnas. I samband med viss omläggning av bestämmelserna om tillsyn å fartyg förklarade departementschefen, att därmed låte sig väl förena att följa lagrådets mening även beträffande stadgandena om utländska fartyg.

Framhållas bör ytterligare, hurusom beträffande 1 § fartygstillsynslagen föredragande departementschefen anförde bl. a. följande.¹ I anslutning till vad som redan vore svensk rätt komme enligt det föreliggande lagförslaget jämväl främmande fartyg i svenska hamnar att underkastas tillsyn. Det tillkomme även eljest enligt förslaget Konungen att bestämma efter olika förhållanden rättade undantag och avvikelser i fråga om tillsynen över utländska fartyg, med iakttagande naturligen att de allmänna fordringarna på ett utländskt fartygs nödortfoga säkerhet icke eftergäves. Ett uppenbarligen livsfarligt fartyg borde icke tillåtas lämna svensk hamn, därför att det vore utländskt. Men däremot avsåge lagförslaget att möjliggöra dels undantag från tillsynen över utländska fartygs beskaffenhet i särskilda avseenden, dels avvikelser i sättet för tillsynens utövande och dels slutligen ett ömsesidigt ordnande av fartygskontrollen mellan Sverige och de främmande länder, vilkas säkerhetsbestämmelser och tillsynsväsen motsvarade de i vårt land stadgade. Där förefunnen brist i ett utländskt fartyg icke ansåges kunna eller böra föranleda till annan påföljd, borde i allt fall genom den centrala tillsynsmyndighetens försorg vederbörande i fartygets hemland erhålla meddelande om felet för att få tillfälle att däri åstadkomma rättelse.

Det må här anmärkas, att förordningen den 31 december 1914 (nr 491) med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg, den s. k. tillsynsförordningen, i § 29 stadgar bl. a., att om utländskt fartyg, å vilket 1948 års internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss äger tillämpning, är försett med certifikat i enlighet med föreskrifterna i konventionen, fartyget skall, såvitt angår de i certifikatet berörda förhållandena, vara underkastat tillsyn allenast för fastställande av huruvida fartygets säkerhetsförhållanden i huvudsak svara mot uppgifterna i certifikatet och huruvida fartyget kan gå till sjöss utan fara för passagerare eller besättning; att om tillsynen giver anledning till anmärkning eller annat inskridande av något slag, skriftlig underrättelse om samtliga i saken förelupna omständigheter omedelbart skall lämnas konsuln för det land, där fartyget är hemmahörande. Liknande bestämmelse är i § 29 tillsynsförordningen given beträffande utländskt fartyg, å vilket den internationella lastlinjekonventionen den 5 juli 1930 äger tillämpning och som är försett med behörigt internationellt fribordscertifikat.

Då i förslaget slutligen icke upptagits något uttryckligt stadgande i ämnet, sammanhänger detta därmed, att genom förevarande paragraf åt Konungen helt allmänt delegerats att meddela bestämmelser om besiktning till utrönande av fartygs luftvärdighet. Det är uppenbarligen att förvänta, att Konungen vid avfattandet av sådana bestämmelser kommer att taga hänsyn jämväl till nu avsedda förhållanden. Likaså lär Konungen komma att i mån av behov meddela föreskrifter rörande tillsynen i övrigt å utländska luftfartyg. Särskild motsvarighet till stadgandet i 1 § tredje stycket fartygstillsynslagen har förty ej upptagits i förslaget.

¹ Se proposition nr 121 till 1914 års riksdag s. 20 f.

Departementschefen. Vid denna paragraf vill jag endast uttala, att jag finner det lämpligt att de med tillsyn å utländska luftfartyg förenade särskilda spörsmålen vederbörligen beaktas i tillämpningsföreskrifterna till luftfartslagen.

3 §.

Paragrafens första stycke äger viss motsvarighet i § 18 första stycket luftfartsförordningen. Enligt detta stycke skall, sedan luftfartyg innan det tages i bruk undergått besiktning och prov med hänsyn till såväl beskaftenhet som utrustning, luftfartsmyndigheten på ansökan av ägaren utställa luftvärdighetsbevis för fartyget enligt fastställt formulär.

I andra stycket av paragrafen har — såsom för närvarande enligt § 23 luftfartsförordningen i viss utsträckning är händelsen med luftfartscertifikat — upptagits bestämmelse om möjlighet att förnya luftvärdighetsbevis.

De sakkunniga har beträffande första stycket upplyst, att de tillkallade experterna enhälligt vitsordat att det funnes fall, då det vore av viss betydelse att luftvärdighetsbevis kunde utfärdas utan föregående besiktning, samt att det från luftfartsnäringsen med hänsyn bl. a. till kostnaderna särskilt betonats det angelägna i att besiktningen icke anordnades blott pro forma. De sakkunniga har ej heller i sitt förslag upptagit kravet på besiktning såsom en oefftergivlig förutsättning för utfärdande av luftvärdighetsbevis.

Vidare har de sakkunniga anført:

För närvarande äro två olika formulär för luftvärdighetsbevis i bruk. Det ena är av äldre typ och innehåller ett flertal detaljuppgifter, vilkas iakttagande utgör förutsättning för bevisets giltighet. Detta formulär användes ej beträffande fartyg, som tillverkats i Sverige efter den 1 juli 1949. I det andra formuläret, som står i överensstämmelse med ett vid annex 8 del II 7 fogat formulär, hava åsyftade detaljuppgifter uteslutits. I det nya formuläret till luftvärdighetsbevis uttalas emellertid bl. a., att luftfartyget är att anse såsom luftvärdigt, när det nyttjas och underhålls i enlighet med innehållet i luftfartskonventionen och i Sverige gällande författningar samt den för fartyget gällande flyghandboken, dock högst intill viss, å beviset angiven dag.

I detta sammanhang må erinras om bestämmelsen i annex 8 del II 8, att varje luftfartyg skall vara försett med en flyghandbok, förbunden med luftvärdighetsbeviset, och att sådan flyghandbok skall innehålla dels de begränsningar, inom vilka luftfartyget är att anse såsom luftvärdigt i enlighet med tillämpliga luftvärdighetsfordringar (as defined by the appropriate airworthiness requirements), dels ock tillägg av anvisningar och upplysningar nödvändiga för fartygets säkra nyttjande (additional instructions and information necessary for the safe operation of the aircraft).

I anslutning till vad de sakkunniga sålunda anført rörande flyghandbok har de uttalat att, då det enligt förevarande paragraf tillkommer Konungen att fastställa formulär för luftvärdighetsbevis, redan däri lærer ligga att beviset kan utfärdas sålunda, att i detta intages en hänvisning till flyghandboken. De har tillagt, att första stycket sista punkten emellertid föreslagits i tydlighetens intresse.

Vid första stycket har de sakkunniga till sist betonat, att luftvärdighet är ett relativt eller elastiskt begrepp:

Man måste räkna med olika kategorier av luftvärdighet. Samma tanke kommer ock till uttryck i 13 § fartygstillsynslagen, då där uttalas att med sjövärdighetsbesiktning förstås undersökning, som anställes för utrönande, huruvida fartyg må anses sjövärdigt »med hänsyn till dess användning och den fart, vari det nyttjas eller är avsett att nyttjas».

Över huvud är, såsom nogsammt framgår av en jämförelse mellan annex 6 och annex 8 till luftfartskonventionen, gränsen i viss mån flytande mellan s. k. teknisk luftvärdighet och vad man brukar benämna operativ luftvärdighet. Vid sidan av luftvärdighetsbestämmelserna måste självfallet hänsyn tagas till de särskilda säkerhetsföreskrifter, som komma till uttryck genom andra stadganden i förslaget eller med stöd därav givna bestämmelser, exempelvis vad angår bemanningen och — för att använda den sjörättsliga terminologien — fartygets nyttjande.

I fråga om andra stycket av paragrafen har de sakkunniga anført, att man utgått från att uttrycket »förnya luftvärdighetsbevis» täcker ej blott upplivande av ett bevis, vars giltighetstid utgått, utan även förlängning av giltighetstiden för ett ännu giltigt bevis. De har vidare framhållit, att det ansetts lämpligt att sakkunnig, som verkställer förrättning jämlikt bemyndigande på grund av vad i 2 § andra stycket stadgas, utrustas med behörighet att förnya luftvärdighetsbevis.

Kungl. svenska aeroklubben anför:

Inom vissa länder, däribland Frankrike, England och USA, uppmuntras i syfte att sprida flygintresset byggandet och nyttjandet av ultralätta flygplan. För denna kategori av flygplan tillämpas för närvarande ett inskränkt luftvärdighetsbevis (Certificat de navigabilité restraint, resp. Flying permit). Det synes sannolikt, att en dylik anordning även kan komma att visa sig önskvärd i vårt land ävensom att utländska flygplan med godkänt inskränkt luftvärdighetsbevis beredas tillfälle att flyga i Sverige. Då det undandrager sig aeroklubbens bedömande, huruvida särskilda bestämmelser härom kunna meddelas inom lagens ram, får aeroklubben i underdånighet hemställa, att denna fråga upptages till prövning vid behandlingen av lagförslaget.

Departementschefen. Med anledning av vad aeroklubben anført vill jag framhålla att, om de av klubben åsyftade ultralätta flygplanen kan anses luftvärdiga, luftvärdighetsbevis också kan utfärdas för dem. Härvid blir det måhända lämpligt att i beviset intaga begränsning av den art som nämnes i första stycket andra punkten av förevarande paragraf. Jag vill emellertid även hänvisa till de vid närmast följande paragraf återgivna art. 39 under a) och 40 i luftfartskonventionen samt till vad de sakkunniga anført beträffande dessa. Slutligen vill jag i fråga om godkännande av utländska inskränkta luftvärdighetsbevis erinra om 6 § i förevarande kapitel och rörande flygning med ultralätta flygplan, som ej kan anses luftvärdiga, påpeka stadgandet i kapitlets 9 §.

4 §.

I denna paragraf behandlas samma spörsmål som för närvarande är besvarade i § 18 andra stycket luftfartsförordningen, enligt vilket för varje

luftfartyg, som brukas inom svenskt område, skall föreligga antingen svenskt luftvärdighetsbevis eller luftvärdighetsbevis utfärdat eller fastställt av offentlig myndighet i annan stat i överensstämmelse med regler, som efter avtal med den staten blivit här i landet godkända, eller sådant av luftfartsmyndigheten utfärdat särskilt tillstånd, som nämnes i § 14 första stycket b) eller § 15 i förordningen. Tillstånd enligt § 14 första stycket b) kan meddelas endast när fartyget med hänsyn till luftvärdigheten uppfyller krav motsvarande vad av svenska fartyg fordras, medan tillstånd enligt § 15 kommer i fråga när syftet är att pröva fartygets luftvärdighet eller andra egenskaper.

De sakkunniga har vid första stycket hänvisat till vissa bestämmelser i luftfartskonventionen. I dess art. 31 stadgas, att varje i internationell luftfart nyttjat luftfartyg skall vara försett med luftvärdighetsbevis, utfärdat eller godkänt (rendered valid) av den stat där fartyget är registrerat. Jämlikt konventionen art. 33 skall bl. a. luftvärdighetsbevis, som utfärdats eller godkänts av den fördragsslutande stat där fartyget är registrerat, av övriga fördragsslutande stater erkännas såsom giltiga (be recognized as valid), förutsatt att de fordringar enligt vilka sådana bevis utfärdades eller godkändes är lika med eller överstiger de minimifordringar som tid efter annan må fastställas i enlighet med konventionen.

Enligt de sakkunniga framgår av förevarande stadgandes avfattning, att utländskt fartyg kan styrka sin luftvärdighet även genom svenskt eller här i riket godkänt luftvärdighetsbevis. Under uttrycket bevis »utfärdat eller godkänt i främmande stat» innefattas jämväl bevis härrörande från klassificeringsanstalter såsom Bureau Veritas och Air Registration Board.

Vidare har de sakkunniga yttrat:

Vad särskilt angår termen »godkänt» må uppmärksamheten fästas vid annex 8 till luftfartskonventionen, där i del II 1 »render valid» definieras såsom en handling varigenom en fördragsslutande stat, i stället för att utfärda eget luftvärdighetsbevis, godtager annan sådan stats bevis såsom likvärdigt med sitt eget luftvärdighetsbevis. Vissa bestämmelser angående vad som skall iakttagas vid godkännande av främmande stats luftvärdighetsbevis äro givna i annex 8 del II 5.2.

I detta sammanhang må erinras om bestämmelserna i luftfartskonventionen art. 39 under a) och 40. Det förstnämnda stadgandet utsäger, att varje luftfartyg eller del därav, med avseende varå gäller en internationell norm i fråga om luftvärdighet eller flygegenskaper men som i något hänseende ej uppfyllde ifrågavarande norm då bevis därom utfärdades, skall hava, tecknad å beviset eller fogad vid detta, en fullständig förteckning å de hänseenden, i vilka sådana fordringar ej uppfylldes. Art. 40 stadgar, såvitt nu är i fråga, att luftfartyg med ett på angivna sätt påtecknat luftvärdighetsbevis icke må deltaga i internationell luftfart utan tillstånd av den stat eller de stater, vilkas territorium överflyges.

Beträffande andra stycket har de sakkunniga anført, att det bör jämföras med bestämmelserna i § 14 luftfartsförordningen, samt tillagt att man å svensk sida utgått från att närmare föreskrifter om det i stycket avsedda tillståndet lämpligen bör meddelas i administrativ ordning.

Slutligen har de sakkunniga gjort ett uttalande som berör hela den förevarande paragrafen:

Bestämmelser svarande mot konventionen art. 33, 39 under a) och 40 hava icke upptagits i förslaget. Beträffande art. 33 är anledningen den, att närmare föreskrifter om godkännande av utländskt luftvärdighetsbevis icke föreslås skola intagas i lagen. Jämföras må emellertid 6 § i kapitlet. Vidkommande art. 39 under a) och 40 har man förutsatt att svenska luftvärdighetsbevis skola uppfylla de villkor, som krävas enligt internationella normer. Dessa bestämmelser i konventionen hava följaktligen betydelse endast för vissa utländska bevis vid tillämpningen av art. 33.

Departementschefen. Beträffande vissa av svenska aeroklubben anförda synpunkter vill jag hänvisa till vad jag uttalat vid närmast föregående paragraf.

Närmare bestämmelser om tillstånd enligt andra stycket av förevarande paragraf synes mig ej böra upptagas i lagen.

5 §.

Enligt § 19 luftfartsförordningen gäller, att om luftfartyg, sedan det tagits i bruk, icke undergått besiktning, som skall företagas å viss på förhand bestämd tid, eller om det undergått sådan förändring eller lidit sådan skada, som kan ha betydelse för dess luftvärdighet, luftvärdighetsbeviset icke är gällande, så länge besiktning ej skett.

De sakkunniga har såsom mycket invecklad betecknat frågan om inverkan på luftvärdighetsbeviset av omständigheter, som kan ha betydelse för luftvärdigheten, med andra ord frågan om vad annex 8 del II 6 till luftfartskonventionen kallar luftvärdighetsbevisets temporära ogiltighet. Här står enligt de sakkunniga mot varandra två intressen, nämligen det ena att ett icke-luftvärdigt fartyg ej brukas och det andra att luftvärdighetsbevis ej i oträngt mål upphör att vara gällande till förfång för luftfarten, exempelvis så att tecknad försäkring blir ogiltig.

Rörande första stycket av förevarande paragraf har de sakkunniga anført, att de ansett det oundgängligt att principiellt vidhålla ståndpunkten att här i riket utfärdat luftvärdighetsbevis ej längre gäller, om fartyget icke undergått föreskriven besiktning eller om med avseende å fartyget eller dess utrustning vidtagits ändring, som må antagas ha betydelse för luftvärdigheten. Ogiltigheten har föreslagits skola vara så länge fartyget ej förklarats luftvärdigt. Luftfartsstyrelsen har emellertid i förslaget tillagts behörighet att medge avvikelser härifrån, något som äger betydelse särskilt med avseende å förlängning av beviset under pågående resa samt företagna ändringar å fartyget. De sakkunniga har framhållit att en förutsättning för utövande av denna luftfartsstyrelsens behörighet naturligen är att luftvärdigheten icke därigenom sättes i fara.

Samma påföljd som i förut angivna fall har de sakkunniga ansett böra inträda, om fartyg eller dess utrustning lidit skada, som uppenbarligen är av betydelse för luftvärdigheten, och skadan icke avhjälpes i den ordning luftfartsstyrelsen bestämmer. De har härvid anført, att hos oss utvecklat sig

den praxis, att automatisk ogiltighet icke anses inträda under vissa omständigheter, såsom då godkännande i förväg inhämtas för tillämnad ändring eller då reparation utföres å särskild godkänd verkstad. Denna praxis har de ansett förenlig med den föreslagna lagtexten.

Beträffande andra stycket av paragrafen har de sakkunniga uttalat, att de ansett förslaget stå i överensstämmelse med innehållet i annex 8 del II, särskilt under 6.2. Däri föreskrives, att om ett fartyg, som innehar gällande luftvärdighetsbevis, lidit skada, registreringsstaten skall avgöra, huruvida skadan är av sådan beskaffenhet att fartyget icke längre är luftvärdigt i enlighet med tillämpliga luftvärdighetsfordringar. Särskilda bestämmelser är i annexet meddelade om förfaringssättet för det fall, att fartyg från fördragsslutande stat befinner sig på annan sådan stats område.

De sakkunniga har vidare erinrat om bestämmelsen i 7 § i förevarande kapitel rörande skyldighet att anmäla omständighet av betydelse för luftvärdigheten; jämföras må även 5 kap. 2 § i förslaget.

I fråga om stadgandet i sista stycket av 5 § har de sakkunniga påpekat, att det med hänsyn till paragrafens bestämmelser om bevisets ogiltighet ansetts tillräckligt att göra insändande av ej längre gällande luftvärdighetsbevis beroende på särskilt beslut av luftfartsstyrelsen.

SAS uttalar, att den lydelse själva lagtexten erhållit synes täcka de praktiska förhållandena, men tillägger, att det i de sakkunnigas motiv nämnda exemplet på olägenhet för luftfarten av att luftvärdighetsbevis upphör att vara gällande, nämligen att teknad försäkring blir ogiltig, icke bör anföras, eftersom hithörande förhållanden regleras i avtal mellan försäkringsgivare och försäkringstagare. SAS anser de mot varandra stående intressena böra angivas vara, å ena sidan att ett en gång utfärdat luftvärdighetsbevis ej skall fortfara att gälla för ett icke-luftvärdigt fartyg och å andra sidan att luftvärdighetsbevis ej under alla omständigheter bör upphöra att gälla vid bristande luftvärdighet med därav följande onödigt omgång med förnyelse av beviset. Sålunda bör luftvärdighetsbevis ej förlora sin formella giltighet exempelvis då ett flygplan monteras ned i samband med periodisk översyn eller tillsyn eller då en felaktighet uppstår, som kräver en vanligen förekommande reparation.

Departementschefen. Till vad SAS anfört må till en början uttalas att motiven uppenbarligen tager sikte på den möjligheten, att ett försäkringsavtal för sin giltighet kräver att gällande luftvärdighetsbevis föreligger. Det är med hänsyn bl. a. till denna möjlighet som de sakkunniga har ansett angeläget, att luftvärdighetsbevis ej i oträngt mål upphör att gälla. Jag utgår emellertid från att tillämpningsbestämmelserna till förevarande paragraf utformas så, att å ena sidan luftfartens säkerhet icke eftersättes och att å andra sidan luftfartsnäringens och försäkringsgivarnas intressen beaktas.

6 §.

Denna paragraf saknar motsvarighet i luftfartsförordningen.

De sakkunniga har med hänvisning till vad som anförts vid 4 § i kapitlet

framhållit, att meddelande av godkännande av utländskt luftvärdighetsbevis egentligen är att anse såsom en motsvarighet till eller ett annat sätt för utfärdande av eget luftvärdighetsbevis.

I enlighet härmed har de sakkunniga ansett riktigt att i förevarande paragraf giva kapitlets bestämmelser om utfärdande, förnyelse och ogiltighet av luftvärdighetsbevis motsvarande tillämpning vid meddelande av godkännande här i riket av utländskt bevis eller då fråga uppkommer om förnyelse eller ogiltighet av sådant godkännande.

De sakkunniga har slutligen anfört, att det torde vara lämpligt att luftfartsstyrelsen i vissa hithörande fall samverkar med vederbörande utländska luftfartsmyndighet.

7 §.

Paragrafen vilar på samma tankegång som § 21 andra stycket luftfartsförordningen. Enligt detta författningsrum åligger det ägaren eller — om denne ej är svensk — den, som är förare eller för befälet ombord, ävensom den, för vars räkning fartyget eljest brukas, att till besiktningsman göra anmälan om varje omständighet, som kan vara av betydelse för fartygets luftvärdighet, samt att lämna alla för tillsyns utövande nödiga upplysningar.

Vid denna paragraf har *de sakkunniga* uttalat, att avsaknaden i den föreslagna paragrafen av bestämmelse om förarens och befälhavarens förpliktelser beror på att ett särskilt befälhavarekapitel upptagits i förslaget, och hänvisat till 5 kap. 2 § i förslaget. De har tillagt att orden »i enlighet med bestämmelser som meddelas av luftfartsstyrelsen» har upptagits i lagtexten bl. a. för att möjliggöra, att underrättelse till luftfartsstyrelsen förmedlas av vederbörande luftfartsföretag.

Luftfartsstyrelsen finner formuleringen av paragrafens början onödigt tung och föreslår en lydelse i nära överensstämmelse med 4 kap. 1 § tredje stycket i förslaget.

Departementschefen. Formuleringen i de sakkunnigas förslag, att den i paragrafen föreskrivna skyldigheten skall åvila »ägare av fartyg som nyttjas till luftfart eller, om annan i ägarens ställe brukar fartyget, denne» anger i motsats till den av luftfartsstyrelsen förordade lydelsen, att skyldigheten icke föreligger beträffande fartyg, som ej nyttjas till luftfart. Jag föredrager fördenskull sakkunnigförslagets avfattning.

8 §.

Enligt § 21 första stycket luftfartsförordningen gäller, att det åligger envar, som har luftfartyg i sin besittning, att på begäran av besiktningsman lämna denne tillträde till fartyget. Detta stadgande kompletteras av vissa bestämmelser i § 8 femte stycket tillämpningskungörelsen, att luftfartsmyndigheten äger, i den omfattning myndigheten finner erforderlig, föranstalta om materiellprovflygning och andra prov avseende flygmateriel samt att därvid all för provens utförande erforderlig materiel ävensom drivmedel

och dylikt samt det biträde av personal, som finnes nödvändigt, skall ställas till myndighetens förfogande av flygmaterielens ägare eller innehavare.

De sakkunniga har till jämförelse erinrat om 4 § fartygstillsynslagen, enligt vilken tillsynsmyndighet jämte till äventyrs åtföljande biträde skall äga tillträde till fartyg för verkställande av förrättning enligt fartygstillsynslagen, med befogenhet tillika att därvid taga del av de fartyget rörande, ombord befintliga handlingar, varjämte i paragrafen förordnas, att tillsynsmyndighet skall låta sig angeläget vara att så anordna förrättning att därav såvitt möjligt rubbning i fartygets trafikförhållanden ej föranledes eller i övrigt större olägenhet förorsakas, än som kan anses oundgängligen nödigt.

I första punkten av paragrafen har de sakkunniga föreslagit, att luftfartsstyrelsen äger tillträde till luftfartyg för verkställande av förrättning enligt detta kapitel och må påkalla den medverkan från fartygets sida som kräves för denna. Härjämte har de upptagit en andra punkt som är lika med departementsförslaget. De har ansett, att vad som åsyftas med de nyss återgivna bestämmelserna blivit tillgodosett genom vad de sålunda föreslagit. Uttrycket »medverkan från fartygets sida» har de antagit i sig innefatta sådana åtgärder som utförande av nödvändiga prov, inbegripet provflygning av fartyget, samt lossning av last. I enlighet därmed har de ansett lagtekniskt lämpligast, att liksom hittills detaljregleringen sker genom den administrativa lagstiftningen.

De sakkunniga har funnit vad nu sagts om luftfartyg uppenbarligen gälla även annan flygmateriel än själva fartyget. De har med uttrycket »förrättning» åsyftat jämväl tillsynen i övrigt.

Stadgandet i andra punkten har väl av de sakkunniga ansetts böra vara självklart men likväl upptagits i förslaget, då en motsvarande bestämmelse förekommer i fartygstillsynslagen och sådan tillmätts viss betydelse av luftfartsföretagen.

Hovrätten för Västra Sverige anför beträffande första punkten i paragrafen, att annat icke lär vara avsett än att den ifrågavarande befogenheten skall tillkomma jämväl sakkunnig eller myndighet, till vilken tillsyn delegerats enligt 2 § andra stycket. Hovrätten erinrar om avfattningen av 3 § andra stycket i kapitlet och förordar att i 8 § brukas, i stället för ordet »luftfartsstyrelsen», ett något vidare uttryck, som täcker alla här avsedda förrättningsmän.

Luftfartsstyrelsen anser uttrycket »medverkan från fartygets sida» icke giva klart uttryck för hur denna medverkan i praktiken gestaltar sig och förordar därför, att man i den svenska texten, liksom i den danska och den norska, använder uttrycket »medverkan från ägaren eller brukaren och besättningen».

Departementschefen. Det av de sakkunniga föreslagna ordet »luftfartsstyrelsen» måste självfallet avse icke blott styrelsen såsom sådan utan även på styrelsens vägnar handlande organ för styrelsen, i varje fall när det gäller i styrelsens tjänst stående personer. Beträffande sakkunnig eller myndighet, som verkställer förrättning jämlikt ett i 2 § andra stycket avsett

uppdrag, kan emellertid, såsom hovrättens för Västra Sverige yttrande ger vid handen, någon tvekan råda. Jag föreslår därför, att den i förevarande paragraf avsedda befogenheten uttryckligen utsäges tillkomma luftfartsstyrelsen eller, vid förrättning som verkställs av särskild sakkunnig eller myndighet på grund av vad i 2 § andra stycket stadgas, den som utför förrättningen.

Vidkommande uttrycket »medverkan från fartygets sida» har detta av de sakkunniga uppenbarligen använts för att beteckna samtliga dem, som utför arbete i fartygets tjänst. Jag kan emellertid ansluta mig till luftfartsstyrelsens förslag, dock med vissa redaktionella jämkningar.

9 §.

Det i förevarande paragraf upptagna stadgandet äger viss motsvarighet i § 15 luftfartsförordningen, enligt vilken paragrafs första punkt luftfartsmyndigheten äger medgiva att fartyg, även om det icke uppfyller fordringarna enligt § 14, må nyttjas till luftfart inom svenskt område för prövning av dess luftvärdighet eller andra egenskaper.

De sakkunniga har åt det föreslagna stadgandet givit en mer allmän avfattning än i luftfartsförordningen och därvid anført att uppmärksamheten har varit fäst bl. a. vid det fallet, att ett skadat fartyg måste flygas till en reparationsplats, samt att de ock beaktat bestämmelsen i annex 8 del II 6.2.2 med vissa bestämmelser om sådan flygning.

Stadgandets avfattning har av de sakkunniga ansetts ge vid handen, att det är avsett att tillämpas restriktivt; endast då särskild anledning därtill förekommer, må dispens medges från kravet på luftvärdighet.

10 §.

Luftfartsförordningen innehåller icke någon motsvarighet till förevarande paragraf.

De sakkunniga har motiverat det föreslagna stadgandet med att det med hänsyn till luftvärdigheten är angeläget, att trygghet vinnes för att flygmateriel är av fullt tillfredsställande beskaffenhet.

Rörande stadgandets behövlighet har viss tveksamhet förelegat. De sakkunniga har anmärkt, att luftfartsstyrelsen hittills ansett sig bl. a. i § 7 tillämpningskungörelsen ha stöd för att utfärda bestämmelser av här avsett slag. I Danmark och Norge har man emellertid önskat ett stadgande i ämnet, och då några reella invändningar däremot har ansetts knappast kunna framställas, har bestämmelse upptagits även i de svenska och finska förslagen.

De sakkunniga har framhållit såsom självklart, att vid meddelande av tillstånd enligt förevarande paragraf erforderliga villkor skall bestämmas.

Skulle i fråga om import av utländsk materiel särskilda stadganden visa sig erforderliga, har de sakkunniga funnit regleringen kunna ske i administrativ ordning på sätt skett beträffande sjögående fartyg.

Luftfartsstyrelsen önskar förtydliga paragrafen så, att det klart framgår att rätten att utföra underhålls-, reparations- och ändringsarbeten avser även andra än inom landet byggda luftfartyg.

Departementschefen. Att rätten att utföra underhålls-, reparations- och ändringsarbeten å luftfartyg jämlikt paragrafen kan regleras även såvitt avser utrikes byggda fartyg torde med erforderlig tydlighet framgå av dess avfattning.

4 KAP.

Om luftfartygs bemanning

Liksom beträffande luftvärdigheten har i fråga om bemanningen å luftfartyg den erforderliga regleringen hittills huvudsakligen skett i administrativ ordning. De viktigaste stadgandena i detta ämne är nämligen upptagna i kap. 4 luftfartsförordningen, och vissa anslutande bestämmelser återfinnes i tillämpningskungörelsen §§ 10—15 samt § 31. Erinras kan ock om vissa av luftfartsstyrelsen meddelade s. k. utbildningsbestämmelser (BCL U).

De sakkunniga har upplyst, att detaljerade föreskrifter rörande luftfartygs bemanning av ICAO meddelats i annex 1 till luftfartskonventionen, avseende certifikat åt besättningsmedlemmar och annan luftfartspersonal, samt att vissa bestämmelser om bemanningen finnes även i annex 6, som rör luftfartygs nyttjande i internationell förvärvsmässig lufttrafik. De har ansett det riktigast att i förslaget till luftfartslag upptaga endast de huvudsakliga stadgandena rörande bemanning.

Departementschefen. Beträffande detta kapitel ansluter jag mig till vad de sakkunniga anfört, dock med förbehåll för vissa synpunkter, till vilka jag återkommer i det följande. Därjämte bör ett par paragrafer något jämkas i formellt avseende.

1 §.

Till nu ifrågavarande paragraf, som innehåller de grundläggande bestämmelserna om luftfartygs bemanning, saknas egentlig motsvarighet i luftfartsförordningen. Visserligen upptager dess § 22 ett stadgande i ämnet, men detta innehåller endast att Konungen, i den mån så anses nödigt, meddelar närmare föreskrifter om bemanningen.

De sakkunniga har i första stycket av förevarande paragraf upptagit ett stadgande av innehåll att luftfartyg vid luftfart inom svenskt område skall vara bemannat på betryggande sätt, varmed förstås icke blott att fartygspersonalen skall uppgå till erforderligt antal utan även att de enskilda medlemmarna av personalen skall inneha vederbörliga kvalifikationer liksom, där så föreskrives, certifikat angående sin kompetens. De har i detta sammanhang erinrat om bestämmelsen i 14 kap. 1 § i förslaget rörande luftfartyg utan förare.

Vidare har de sakkunniga i andra stycket föreslagit en bestämmelse, som överlämnar regleringen beträffande detaljfrågor åt Kungl. Maj:t eller den Kungl. Maj:t därtill bemyndigar. De har ansett det mindre lämpligt att reglera hithörande frågor i själva lagen redan av den anledningen, att bemanningsföreskrifterna måste variera med hänsyn till luftfartygets art och den fart, vari det nyttjas.

I tredje stycket har föreslagits stadgande att ansvaret för att fartyget är vederbörligen bemannat åvilar ägaren eller den som brukar fartyget i ägarens ställe, men de sakkunniga har tillika påpekat, att det av 5 kap. 2 § i förslaget framgår att även befälhavaren har skyldigheter i detta hänseende.

2 §.

Luftfartsförordningen saknar direkt bestämmelse om tillsyn å luftfartygs bemanning.

De sakkunniga har funnit det ligga i öppen dag att, liksom jämlikt 1 § fartygstillsynslagen tillsyn å bemanningen skall utövas i fråga om sjögående fartyg, en reglering i ämnet bör förekomma beträffande lufträtten och att tillsynen bör ankomma å luftfartsstyrelsen såsom chefsmyndighet. Bestämmelse härom har upptagits i första stycket av förevarande paragraf.

Beträffande andra stycket har de sakkunniga, såsom fallet är i fråga om tillsyn å luftvärdighet, ansett påkallat att möjliggöra för luftfartsstyrelsen att uppdraga åt särskild sakkunnig eller myndighet att biträda vid tillsynen å bemanningen av luftfartyg. I motsats till vad som föreslås beträffande luftvärdighetsbevis skall emellertid enligt sakkunnigförslaget uppdraget icke kunna medföra behörighet att förnya luftfartscertifikat. Jämföras må vad som anföres vid 4 § i detta kapitel.

Slutligen har de sakkunniga beträffande frågan om tillsyn å utländskt luftfartyg hänvisat till motiveringen vid 3 kap. 2 §.

3 §.

Enligt § 23 luftfartsförordningen gäller bl. a., att villkoren för erhållande av certifikat om behörighet att göra tjänst å luftfartyg bestämmas av Konungen, som därvid jämväl bestämmer, i vilken utsträckning svenskt medborgarskap eller hemvist i Sverige skall vara villkor för erhållande av certifikat till viss tjänst. Nämda § 23 kompletteras av tillämpningskungörelsen, särskilt §§ 13 och 15.

Vid förslagets utarbetande har *de sakkunniga* ansett, att bestämmelserna i detta ämne bör erhålla en mer allmän avfattning såtillvida, som möjlighet bör finnas att för viss tjänst ombord å luftfartyg föreskriva särskilda villkor, även för fall då certifikat ej kräves.

Den text som de sakkunniga föreslagit skiljer sig från luftfartsförordningen även såtillvida, som i förslaget uttryckligen säges att Konungen må

delegera behörigheten att fastställa villkor. Detta har synts ändamålsenligt bl. a. med hänsyn till den av ICAO bedrivna verksamheten på detta område. I annex 1 föreskrives nämligen såsom villkor för erhållande av certifikat, att vederbörande skall fylla vissa för varje slag av certifikat närmare angivna villkor i fråga om ålder, kunskaper, erfarenhet, skicklighet och fysisk lämplighet.

Det nu i § 23 luftfartsförordningen särskilt nämnda villkoret rörande hemvist här i riket har av de sakkunniga ansetts icke vara av den betydelse, att det behöver uttryckligen nämnas i lagtexten.

4 §.

Denna paragraf har till huvudsaklig uppgift att besvara frågan, i vilka fall den, som uppfyller de jämlikt 3 § fastställda villkoren för behörighet att å luftfartyg förrätta viss tjänst, äger rätt att erhålla svenskt luftfarts-certifikat. Paragrafen äger viss motsvarighet i stadgandet i § 23 första stycket luftfartsförordningen, att certifikat om behörighet att göra tjänst å luftfartyg i den egenskap, certifikatet avser, utfärdas av luftfartsmyndigheten. De tjänster för vilka certifikat kan erhållas uppräknas visserligen icke i luftfartsförordningen, men däremot möter i § 10 tillämpningskungörelsen en sådan uppräkning. I nämnda § 23 första stycket stadgas vidare bl. a., att certifikat utfärdas för viss tid och att dess giltighet förlänges, om det visas att förutsättningarna för att innehavaren kan göra tjänst fortfarande föreligger.

De sakkunniga har framhållit, att man vid regleringen av detta ämne måste beakta innehållet i luftfartskonventionen art. 32 under a). Däri stadgas att föraren och övriga för trafikuppgifter verksamma medlemmar av besättningen på varje luftfartyg som nyttjas i internationell luftfart skall vara försedd med kompetensbevis och luftfartscertifikat (certificates of competency and licenses), som utfärdats eller godkänts av den stat där fartyget är registrerat.

I första stycket första punkten i förevarande paragraf har de sakkunniga upptagit spørsmålet, beträffande vilka befattningar möjlighet skall förefinnas att erhålla svenskt luftfartscertifikat. De har erinrat dels om att i § 10 tillämpningskungörelsen uppräknas förare, navigatör, mekaniker och radiotelegrafist (radiotelefonist), varjämte angives att luftfartsmyndigheten må föreskriva, att certifikat skall utfärdas även för annan person, som förrättar tjänst å luftfartyg, dels ock om bestämmelserna i ICAO:s annex 1 rörande — såvitt det avser ombord å luftfartyg tjänstgörande personal — certifikat för förare av olika slags luftfartyg, navigatör, färdmekaniker, radiotelegrafist och radiotelefonist.

Härefter har de sakkunniga uttalat:

Att föraren av ett luftfartyg bör på sätt här föreslås utrustas med luftfartscertifikat lär vara självklart. Ehuru uppräknningen i annex 1 väl stämmer med § 10 tillämpningskungörelsen och det således kunde te sig lämp-

ligt att även i förevarande paragraf angiva att certifikat skola utfärdas för innehavare av de uppräknade tjänsterna, hava de sakkunniga dock med hänsyn till ovissheten angående den kommande utvecklingen föredragit att i lagtexten nämna endast förare. I övrigt har det, liksom för närvarande är fallet, syntts böra ankomma på Konungen att bestämma för vilka befattningar luftfartscertifikat kan erhållas. Det har såsom självfallet förutsatts att vid tillämpningen av detta stadgande vederbörlig hänsyn kommer att tagas till internationella avtal angående de befattningar, för vilka certifikat erfordras.

De sakkunniga omnämna i detta sammanhang och i övrigt i detta kapitel allenast luftfartscertifikat. Det i konventionstexten använda uttrycket »certificates of competency and licenses» kunde visserligen synas tyda på att dubbla behörighetshandlingar skulle behöva utfärdas. Så är emellertid icke fallet, såsom framgår bl. a. av ICAO:s eget språkbruk i annex 1.

Beträffande innehållet i övrigt i första stycket av den föreslagna paragrafen har de sakkunniga anført, att luftfartscertifikat skall angiva vad slags tjänst det gäller och liksom för närvarande är förhållandet utfärdas för bestämd tid, så ock att certifikatets giltighet kan vara begränsad i vissa i stycket närmare angivna avseenden.

Rörande stadgandet i andra stycket att luftfartscertifikat må förnyas, om de i 3 § avsedda villkoren är uppfyllda då förnyelsen skall ske, har de sakkunniga uttalat att, om villkoren skärpts sedan certifikatet utfärdades, de skärpta villkoren alltså måste vara uppfyllda; jämföras må 6 § i förevarande kapitel. De har vidare ansett, att förnyelse av certifikat icke bör få vidtagas av särskild sakkunnig eller utländsk myndighet, vilka knappast torde sitta inne med sådan erfarenhet rörande innehavarens förhållanden, som står luftfartsstyrelsen till buds.

Slutligen har de sakkunniga anført:

Anmärkas må, att inom luftfarten för närvarande i viss utsträckning förekomma förutom luftfartscertifikat särskilda, i viss motsättning till språkbruket på sjörettens område såsom behörighetsbevis betecknade handlingar för den som må utföra instrumentflygning eller tjänstgöra såsom flyglärare. Detta förhållande överensstämmer med annex 1, som jämte luftfartscertifikat (licences) avhandlar sådana särskilda »ratings». Dessa definieras i annexet såsom tillstånd, som tecknas å certifikat och utgöra del därav samt angiva särskilda villkor, förmåner eller begränsningar förbundna med certifikatet. På grund av den mindre självständiga karaktär, som dessa senare tillstånd äga, har man ansett dem icke behöva särskilt omnämnas i lagtexten. De sakkunniga utgå emellertid från att hithörande spörsmål komma att uppmärksammas vid utarbetande av tillämpningsföreskrifter.

Särskilda bevis angående behörigheten i vissa andra avseenden, exempelvis av telestyrelsen utfärdade radiotelefonistcertifikat, kunna naturligen vara erforderliga. Bestämmelser i detta ämne torde i denna lag vara än mindre påkallade än i de i föregående stycke berörda fallen.

5 §.

Förevarande paragraf, som för bemanningens del utgör motsvarighet till 3 kap. 4 § i förslaget, rör frågan om legitimation av behörighet att göra tjänst å luftfartyg.

Enligt § 24 första stycket luftfartsförordningen skall den, som gör tjänst å luftfartyg som brukas inom svenskt område, ha a) svenskt luftfarts-certifikat eller b), i den mån sådant medges i avtal med främmande stat, certifikat utfärdat eller godkänt av offentlig myndighet i den staten eller också c) särskilt av luftfartsmyndigheten utfärdat tillstånd att göra tjänst å fartyget i den egenskap tillståndet avser. Rörande sådant tillstånd meddelas i andra stycket närmare bestämmelser. I tredje stycket av paragrafen stadgas, att Konungen med hänsyn till fartygets eller tjänstens beskaffenhet äger förordna, att den i första stycket uppställda fordran ej skall vara tillämplig i fråga om vissa delar av besättningen.

Rörande luftfartskonventionens bestämmelser i fråga om luftfartscertifikat har *de sakkunniga* yttrat:

Såsom vid föregående paragraf anförts, skola enligt art. 32 under a) föraren och övriga för trafikuppgifter verksamma medlemmar av besättningen på varje luftfartyg som nyttjas i internationell luftfart vara försedda med kompetensbevis och luftfartscertifikat, som utfärdats eller godkänts av den stat där fartyget är registrerat. I den redan vid 3 kap. 4 § i förslaget berörda art. 33 stadgas vidare, såvitt nu är i fråga, att kompetensbevis och luftfartscertifikat, som utfärdats eller godkänts av den fördragsslutande stat där luftfartyget är registrerat, skola av övriga fördragsslutande stater erkännas såsom giltiga, förutsatt att de fordringar enligt vilka sådana bevis eller certifikat utfärdades eller godkändes äro lika med eller överstiga de minimifordringar som tid efter annan må fastställas i enlighet med konventionen.

Dessutom innehålles i art. 32 under b), att envar fördragsslutande stat förbehåller sig rätt att för färd över dess eget territorium vägra erkänna kompetensbevis och luftfartscertifikat, som för någon av dess medborgare utfärdats av annan fördragsslutande stat.

Vidare stadgas i art. 39 under b), att den som innehar ett certifikat utan att helt uppfylla de villkor, som fastslagits i den internationella norm vilken avser det slag av bevis eller certifikat han innehar, skall hava, tecknad å certifikatet eller fogad vid detta, en fullständig förteckning å de avseenden, i vilka han icke uppfyller sådana villkor. Till detta stadgande ansluter sig den vid 3 kap. 4 § i förslaget omnämnda bestämmelsen i art. 40 att, såvitt nu är i fråga, personal med ett på angivna sätt påtecknat certifikat icke må deltaga i internationell luftfart utan tillstånd av den stat eller de stater, vilkas territorium överflyges.

De sakkunniga har upptagit de allmänna reglerna i nu förevarande avseende i första stycket av den föreslagna paragrafen, därvid de gjort viss skillnad mellan luftfart i allmänhet inom svenskt område och luftfart med svenskt fartyg i internationell fart. Beträffande luftfart i allmänhet inom svenskt område har de i första punkten i stycket föreslagit bestämmelser, som i huvudsak motsvarar § 24 första stycket a) och b) luftfartsförordningen och står i överensstämmelse med art. 33 i luftfartskonventionen. Vid sådan luftfart tillerkännes sålunda certifikat, som utfärdats eller godkänts i främmande stat med vilken slutits överenskommelse om erkännande av luftfartscertifikat, samma legitimerande verkan som om certifikatet utfärdats eller godkänts här i riket. Godkännande av utländskt certifikat har ansetts vara av betydelse framför allt beträffande certifikat från stat, som ej

anslutit sig till luftfartskonventionen och med vilken icke föreligger annat avtal om erkännande av certifikat.

Vidkommande luftfart med svenskt fartyg i internationell fart, som de sakkunniga behandlat i styckets andra punkt, innebär stadgandet en skärpning i förhållande till vad i första punkten förordnas såtillvida, som det kräves svenskt certifikat eller här i riket godkänt utländskt sådant, medan ett certifikat, som utfärdats eller godkänts i främmande stat, icke är tillräckligt, med mindre godkännande skett här i riket. Stadgandet, som saknar motsvarighet i luftfartsförordningen, har av de sakkunniga funnits betingat av luftfartskonventionen art. 32 under a). De sakkunniga har utgått från att generellt godkännande av exempelvis danska och norska certifikat för tjänst ombord å SAS' svenska fartyg bör kunna meddelas.

I fråga om paragrafens andra stycke har de sakkunniga framhållit, att det likaledes saknar motsvarighet i luftfartsförordningen men att det står i överensstämmelse med luftfartskonventionens stadgande i art. 32 under b). Det har syntts de sakkunniga ändamålsenligt att ge luftfartsstyrelsen möjlighet att i särskilda fall ingripa, därest certifikat här i riket förvägrats svensk medborgare och denne skulle här åberopa certifikat som utfärdats för honom i annan stat. De har nämligen ansett det uppenbart, att kännedom om de personliga förhållandena i hithörande frågor är av synnerlig vikt.

En motsvarighet till § 24 första stycket c) luftfartsförordningen har upptagits i tredje stycket i sakkunnigförslaget. Till detta har de sakkunniga anfört, att regler för meddelande av särskilt tillstånd, vilka nu återfinnas i § 24 andra stycket i förordningen, har ansetts icke böra belasta själva lagen utan lämpligen kunna givas i administrativ ordning, ävensom att stadgandet i tredje stycket av § 24 i förordningen har viss motsvarighet i 9 § i förslaget.

Till sist har de sakkunniga uttalat, att bestämmelser svarande mot art. 33, 39 under b) och 40 i luftfartskonventionen icke upptagits i förslaget och att detta beror av liknande skäl som dem vilka anförts rörande motsvarande spörsmål beträffande luftvärdighetsbevis; jämföras må 3 kap. 4 § i förslaget.

6 §.

Stadgandet i första stycket av förevarande paragraf äger viss motsvarighet i § 23 första stycket sista punkten luftfartsförordningen, enligt vilken certifikat skall återkallas för dess återstående giltighetstid eller tills vidare, så snart förutsättningarna för att innehavaren kan göra tjänst ej längre är för handen. Jämföras må även § 14 tillämpningskungörelsen, som i detalj behandlar fall då återkallelse bör äga rum.

De sakkunniga har beträffande första stycket i fråga om den tid, för vilken certifikat må återkallas, vid sidan av alternativen »återstående giltighetstid» och »tills vidare» upptagit även alternativet »viss tid». Här om har de sakkunniga närmare anfört:

Återkallande för viss tid har i enlighet med uppfattningen i det praktiska livet ansetts stundom kunna vara en lämplig påföljd vid mindre förseelser. Vilket av de olika alternativen som i det enskilda fallet rätteligen bör tillämpas, ankommer det naturligen på luftfartsstyrelsen att pröva. När ordet »må» användes i texten, beror detta bl. a. på att en tillfällig sjukdom hos certifikatsinnehavaren, även om denne under sjukdomstiden icke fyller villkoren för att förrätta sin tjänst, uppenbarligen icke bör föranleda, att certifikatet blir ogiltigt. Att innehavaren dock icke må utföra sin tjänst under sådan tid framgår av 5 kap. 10 § i förslaget.

I fråga om förutsättningen för rätten att återkalla certifikat har de sakkunniga föreslagit, att sådan rätt skall föreligga, därest innehavaren ej längre uppfyller villkoren för behörighet att förrätta den tjänst certifikatet gäller.

De sakkunniga har utgått från att detaljerade regler rörande återkallelse av luftfartscertifikat alltfört kommer att upptagas bland tillämpningsföreskrifterna.

Om andra stycket av den föreslagna paragrafen har de sakkunniga uttalat, att det i viss mån överensstämmer med 3 kap. 5 § andra stycket i förslaget och att därmed må jämföras även de i 35 § vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) meddelade bestämmelserna om omhändertagande av körkort.

I tredje stycket har de sakkunniga föreslagit stadgande att, om certifikatet ej längre är gällande, det ofördröjligen skall avlämnas till luftfartsstyrelsen. Detta stadgande har av de sakkunniga angivits svara mot 3 kap. 5 § tredje stycket i förslaget. De har framhållit, att av ordet »certifikatet» framgår att stadgandet är tillämpligt endast å certifikat, som återkallats eller förklarats icke gällande, samt att tillräckliga skäl ansetts icke föreligga att till fall, då anmaning skett, begränsa skyldigheten att till luftfartsstyrelsen avlämna sådant certifikat.

Skandinavisk flyg personal förening anför till frågan om indragning av luftfartscertifikat:

Föreningen kan icke ansluta sig till de sakkunnigas uppfattning, att frågan är jämställd med föreskrifterna i vägtrafikförordningen angående indragning av körkort. Ett körkort för motorfordon är givetvis av betydelse för innehavaren och i hög grad för en yrkesmässig utövare. Det torde dock ej kunna jämföras med ett certifikat. Flygbesättningar av skilda kategorier äro ytterst specialiserade och för den enskilde medför ett indragande av certifikatet allvarliga sociala följder. Med hänsyn till det anförda anser föreningen att ett särskilt forum bör tillkomma med uppgift att uttala sig om eller besluta i frågor om indragning av certifikat.

Hovrätten för Västra Sverige finner den föreslagna bestämmelsen i viss mån oklar och yttrar härom:

Det torde kunna råda delade meningar om huruvida certifikat enligt den föreslagna bestämmelsen kan återkallas, då innehavaren av certifikatet visserligen allttjämt uppfyller de behörighetsvillkor som gällde vid tiden för certifikatets utfärdande, men icke fyller sådana skärpta villkor som därefter må

ha inträtt för meddelande av certifikat av ifrågavarande slag. Ett förtydligande av bestämmelsen i detta avseende förefaller önskvärt.

Hovrätten anför vidare beträffande de sakkunnigas uttalande rörande återkallelse av certifikat på viss tid såsom en lämplig påföljd vid mindre förseelser:

Hovrätten har principiellt intet att erinra mot att det lägges i luftfartsstyrelsens hand att tillgripa återkallelse för viss tid såsom disciplinär åtgärd, då så kan finnas skäligt. Emellertid vill hovrätten påpeka, att återkallelse på viss tid som disciplinåtgärd i sådana fall, som de sakkunniga avse i sitt uttalande, har täckning i den föreslagna bestämmelsens lydelse allenast där ifrågavarande förseelser kunna anses klart visa, att certifikatets innehavare icke längre uppfyller behörighetsvillkoren. Den erforderliga detaljregleringen rörande den disciplinära befogenhet som sålunda föreslås för luftfartsstyrelsen bör, i likhet med den närmare regleringen beträffande återkallelse överhuvud, ha sin plats i tillämpningsföreskrifterna.

Luftfartsstyrelsen finner avfattningen av tredje stycket kunna föranleda den missuppfattningen, att även certifikat som förfallit skall avlämnas till luftfartsstyrelsen, och föreslår viss omformulering av den föreslagna lagtexten.

Luftfartsstyrelsen berör även ett annat spörsmål:

Styrelsen har vid ett flertal tillfällen, då förseelser från certifikatinnehavares sida förelegat tili behandling, funnit att ehuru sådana omständigheter stundom förelegat, som måhända bort föranleda återkallande av vederbörandes certifikat, en sådan åtgärd bedömts vara onödigt sträng i ekonomiskt eller annat hänseende eller i övrigt icke inneburit rätta sättet för vederbörandes tillrättaförande. I brist på lagstadgad möjlighet att i dylikt fall tilldela vederbörande en varning har styrelsen stundom nöjt sig med att göra anteckning om det passerade på vederbörandes certifikatkort. Styrelsen har med hänsyn till vad nu anförts kommit till den uppfattningen, att ett införande i lagen av en disciplinär åtgärd motsvarande vägtrafikförordningens varning skulle vara av värde. Styrelsen hemställer därför om tillägg härom förslagsvis i förevarande paragraf.

Hovrätten för Västra Sverige anmärker vid förevarande paragraf ytterligare, att det för att luftfartsstyrelsen rätt skall kunna handha frågor om återkallelse av certifikat är angeläget att styrelsen snabbt får kännedom om straff, som ådömts innehavare av certifikat för förseelse vid förande av luftfartyg och för fylleri m. m. Hovrätten förutsätter att, såvitt rör luftfarten, i administrativ ordning meddelas bestämmelser om underrättelseplikt för domstolarna gentemot luftfartsstyrelsen, svarande mot de i 80 § vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951 (nr 743) givna bestämmelserna om skyldighet för domstol att i vissa fall underrätta vederbörande körkortsmyndighet om straff, som ådömts körkortsinnehavare.

Departementschefen. Vad först angår Skandinavisk flyg personal för enings önskemål om ett särskilt forum med uppgift att uttala sig om eller besluta i frågor om indragning av certifikat, måste möjligheten att överklaga luftfartsstyrelsens beslut i hithörande frågor hos regeringsrätten an-

ses innebära erforderlig trygghet för ett rättsligt bedömande med beaktande jämväl av de av föreningen avsedda synpunkterna.

Beträffande hovrättens för Västra Sverige uttalande i frågan om återkallelse av certifikat, då innehavaren visserligen alltjämt uppfyller de behörighetsvillkor som gällde vid tiden för certifikatets utfärdande men icke fyller sådana skärpta villkor som därefter må ha inträtt, vill jag erinra om stadgandet i 4 § andra stycket i förevarande kapitel. Enligt detta må luftfartscertifikat förnyas, om de i 3 § avsedda villkoren är uppfyllda då förnyelsen skall ske. I motiven har uttalats, att de vid förnyelsen fastställda villkoren skall vara uppfyllda, även om de innebär en skärpning i förhållande till vad som gällde då certifikatet utfärdades. En lika sträng bedömning kan däremot skäligen icke anläggas i fråga om de certifikat vilkas giltighetstid löper då skärpta villkor genomföres. Enligt ICAO:s nu gällande bestämmelser må intet luftfartscertifikat vara giltigt mer än två år utan förnyelse. Med hänsyn till uppkommen tvekan anser jag 6 § första stycket böra förtydligas därhän, att rätt för luftfartsstyrelsen att återkalla certifikat skall föreligga, därest innehavaren ej längre uppfyller de vid utfärdandet av certifikatet gällande villkoren för behörighet att förrätta den tjänst certifikatet gäller. Detta förtydligande äger enligt påföljande paragraf betydelse jämväl i fråga om återkallelse av godkännande här i riket av utländskt certifikat.

I anslutning till vad luftfartsstyrelsen anfört rörande avfattningen av tredje stycket av förevarande paragraf bör denna i tydlighetens intresse formellt något jämkas, så att det uttryckligen säges att certifikat, som återkallats eller förklarats ej längre gällande, ofördröjligen skall avlämnas till styrelsen.

Vad härefter beträffar hovrättens för Västra Sverige yttrande om återkallelse av certifikat på viss tid såsom påföljd vid mindre förseelser må i viss anslutning till hovrättens tolkning av det föreslagna stadgandet framhållas, att återkallelse självfallet icke får äga rum utan att det kan utrönas att certifikatets innehavare ej längre uppfyller behörighetsvillkoren. En mindre brist exempelvis i fråga om erforderliga kunskaper kan emellertid snart vara avhjälpt, och i ett sådant fall synes en återkallelse på viss tid mången gång vara en lämplig påföljd.

I likhet med luftfartsstyrelsen finner jag det lämpligt, att varning i vissa fall får ersätta återkallelse. Erforderliga bestämmelser om varning torde emellertid kunna meddelas i administrativ ordning. I sådan ordning bör även meddelas bestämmelser om skyldighet för domstolarna att underrätta luftfartsstyrelsen om vissa straff.

7 §.

Paragrafen saknar motsvarighet i luftfartsförordningen.

De sakkunniga har framhållit, att paragrafen vilar på samma grund som 3 kap. 6 § i förslaget och att ordet »ogiltighet» i sistnämnda paragraf här blivit ersatt med »återkallelse», emedan förevarande kapitel i motsats till 3 kap. reglerar allenast fall av återkallelse.

8 §.

Denna paragraf utgör viss motsvarighet till stadgandet i § 23 andra stycket luftfartsförordningen, att den för vilken certifikat utfärdats är pliktig att själv ofördröjligen göra anmälan om varje omständighet av betydelse för avgörande av om certifikatet bör återkallas samt att, när så kräves, underkasta sig den undersökning och de prov som finnes nödiga för utrönande därav.

De sakkunniga har ansett erforderliga regler i ämnet böra givas i administrativ ordning. För vinnande av viss överensstämmelse med dansk och norsk text samt med 3 kap. 7 § i förslaget har de upptagit ett särskilt stadgande om den åt Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar givna behörigheten att meddela hithörande bestämmelser.

Styrelsen för Sveriges advokatsamfund anser, att en bestämmelse av motsvarande innehåll som i 3 kap. 8 § i förslaget bör införas i 4 kap., och finner det angeläget, att luftfartsstyrelsen beträffande kontroll av luftfartygs bemanning får samma möjligheter som lämnas i 3 kap. 8 §.

Departementschefen. Luftfartsstyrelsen måste självfallet äga möjlighet att utöva tillsyn å luftfartygs bemanning likaväl som å fartygets luftvärdighet. I själva verket kan betryggande bemanning anses utgöra en sida av luftvärdigheten. Därav följer emellertid icke, att en motsvarighet till 3 kap. 8 § i förslaget bör upptagas i förevarande kapitel. Erforderlig möjlighet att kontrollera de enskilda besättningsmedlemmarnas behörighet torde komma att beredas genom tillämpningsbestämmelserna till 4 kap. 8 §. Jämföras må ock stadgandet i 8 kap. 8 § i förslaget angående rätt för luftfartsstyrelsen att, där så prövas nödigt, visitera luftfartyg och granska bl. a. de handlingar, som skall medföras av dem som förrättar tjänst å fartyget. Då tillräckliga möjligheter till kontroll sålunda föreligger, kan jag därför icke ansluta mig till vad advokatsamfundets styrelse föreslagit.

9 §.

Luftfartsförordningen stadgar i § 24 tredje stycket rätt för Konungen att med hänsyn till fartygets eller tjänstens beskaffenhet förordna, att fordringen å innehav av luftfartscertifikat ej skall vara tillämplig i fråga om vissa delar av besättningen. Ännu ett undantag från bemanningsföreskrifterna innehålles i § 25, enligt vilken efter särskilt medgivande av luftfartsmyndigheten luftfart i syfte att utbilda eller pröva person, som söker certifikat eller däremot svarande tillstånd, må äga rum även om luftfartyget ej är bemannat i enlighet med vederbörliga föreskrifter.

De sakkunniga har anfört, att förevarande paragraf erhållit en något vidare avfattning än den närmast jämförbara § 25 i förordningen, då den kan tillämpas icke blott med hänsyn till utbildning utan även eljest av särskild anledning. Såsom exempel på fall, då paragrafen kan vara av betydelse, har de sakkunniga nämnt att försöksluftfart företages med varie-

rande besättning eller att en besättningsmedlems certifikat utgår under pågående flygning utan att bestämmelsen i 5 § tredje stycket kan tillämpas. De har ock hänvisat till 3 kap. 9 § i förslaget, med vilken det nu föreslagna stadgandet i princip överensstämmer, samt erinrat om att frågan om tillstånd för luftfart som avser utbildning samt om villkor för sådant tillstånd behandlas i 7 kap. i förslaget.

5 KAP.

Om luftfartygs befälhavare och om tjänsten ombord

Under det att i sjölagen kapitlet om fartygs befälhavare intager en central plats, saknas motsvarighet därtill i luftfartsförordningen. De ganska fåtaliga bestämmelser, i vilka befälhavaren omtalas, förekommer på spridda ställen i luftfartsförordningen och i tillämpningskungörelsen.

De sakkunniga har upplyst, att arbete förekommit beträffande en internationell konvention rörande luftfartygsbefälhavarens rättsliga ställning, varunder bl. a. nordiska överläggningar ägt rum vid ett lufträttsmöte i Köpenhamn 1947, men att resultatet av detta arbete, vilket för närvarande ligger nere, är oviss. De har vidare anmärkt, att man under det nordiska samarbetet i fråga om luftfartslagarna nått enighet om att upptaga ett särskilt befälhavarekapitel. Icke minst med hänsyn till det ovissa internationella läget har man emellertid inskränkt sig till en reglering av allenast de praktiskt viktigaste spörsmålen. Häri ligger exempelvis en orsak till att ett beträffande sjörätten så viktigt och livligt dryftat ämne som befälhavarens legala fullmakt icke upptagits till behandling i förslaget. De sakkunniga har emellertid tillika anmärkt, att från det praktiska livets sida gjorts gällande att egentligt behov av sådan reglering knappast föreligger.

I sakkunnigförslaget har upptagits även några bestämmelser som rör besättningen i allmänhet å luftfartyg. De sakkunniga har omnämnt, att även rörande fartygspersonalens rättsliga ställning en konvention varit under arbete men att frågan om fartygspersonalens ställning i det hela för närvarande icke står på den internationella dagordningen. De sakkunniga har ej heller ansett sig nu böra företaga någon reglering av fartygspersonalens ställning över huvud.

Departementschefen. Jag finner det lämpligt att i luftfartslagen upptaga ett särskilt kapitel rörande luftfartygs befälhavare och att i detta kapitel infoga de bestämmelser om tjänsten ombord, som kan vara påkallade. Den begränsning, som sakkunnigförslaget givit kapitlet, synes ändamålsenlig.

1 §.

Paragrafen äger motsvarighet i § 11 första stycket tillämpningskungörelsen. Där uttalas, att å luftfartyg alltid skall finnas en befälhavare; att därest icke särskild befälhavare blivit anställd, föraren eller, om flera förare finnes, den främste av dem skall vara befälhavare; samt att befälhavaren äger högsta myndighet ombord å luftfartyg.

De sakkunniga har uttalat att stadgandet i första stycket av paragrafen utgör ett utflöde ur bestämmelsen i 4 kap. 1 § i förslaget, att luftfartyg skall vara bemannat på betryggande sätt, men att särskilt stadgande ansetts önskvärt i tydlighetens intresse. Beträffande andra stycket har de anfört, att det väl ligger i sakens natur att befälhavaren utövar högsta myndigheten ombord men att förhållandet uttryckligen uttalats på liknande sätt som i 44 § sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530). De har vidare framhållit, att vissa kompletterande bestämmelser kan meddelas i administrativ ordning, och erinrat om de i annex 6 till luftfartskonventionen, särskilt i kap. 9, upptagna föreskrifterna om befälhavare.

Departementschefen. Jag vill i fråga om denna inledande paragraf i kapitlet ansluta mig till vad de sakkunniga yttrat.

2 §.

Förevarande paragraf saknar egentlig motsvarighet i luftfartsförordningen, medan däremot § 22 tillämpningskungörelsen innehåller en utförlig förteckning å befälhavarens åligganden före luftfärd i de avseenden, om vilka nu är fråga. För befälhavare å luftfartyg gäller vidare enligt § 31 andra stycket tillämpningskungörelsen, att det åligger honom att göra sig underbyggd om samt iakttaga de särskilda föreskrifter rörande luftfart, vilka är gällande i främmande stat över vilken luftfartyget skall framföras.

De sakkunniga har anfört, att genom förevarande paragraf vissa bestämmelser, som närmast rör luftfartygets innehavare, göres tillämpliga å befälhavaren. Härom har de vidare uttalat:

Sjörätten betraktar exempelvis beträffande tillsynsplikten, såsom framgår bl. a. av 292 § sjölagen, befälhavaren såsom den i första hand ansvarige och uppfattar redarens ansvar närmast såsom ett delaktighetsansvar. Enligt den i de nordiska länderna på luftträttens område härskande uppfattningen torde emellertid ansvaret i detta hänseende i främsta rummet böra åvila innehavaren. Vad i förevarande paragraf uttalas står i överensstämmelse med sistnämnda uppfattning.

Då befälhavaren genom paragrafen ålägges att tillse, att luftfärden förberedes och genomföres i enlighet med gällande bestämmelser, förutsättes enligt vad de sakkunniga anfört att han förskaffar sig vederbörlig kännedom om dessa bestämmelser, såväl inländska som utländska.

Med avseende å de förpliktelser, som genom paragrafen ålagts befälhavaren, har de sakkunniga framhållit följande:

Enligt vad den praktiska sakkunskapen upplyst kan befälhavaren i betydande utsträckning ej övervaka alla detaljer. Detta förhållande gör sig gällande särskilt beträffande linjefarten. Å ena sidan är därvid den tid, som står till befälhavarens förfogande, i regel synnerligen begränsad. Å andra sidan hava luftfartsföretagen till främjande bl. a. av lufttrafikens säkerhet, snabbhet och effektivitet inrättat särskilda organ med uppgift att förbereda flygningarna och sålunda underlätta befälhavarens arbete. Har befälhavaren exempelvis mottagit av sådant organ utfärdade handlingar rörande de i paragrafen avsedda förhållandena, bör han i regel kunna lita på riktigheten

av dessa. Tillsynsplikten innebär emellertid, att han icke får försumma att utöva tillsyn så långt det praktiskt är honom möjligt.

Vad nu sagts beträffande linjefarten kan åtminstone i dagens läge icke utan vidare tillämpas i fråga om annan luftfart. Den till förfogande stående tiden är därvid i regel längre, och de av andra personer utförda förberedelserna äro i många fall icke av sådan art och omfattning, att de utan kompletterande undersökningar må kunna godtagas av befälhavaren.

SAS säger sig ha med tillfredsställelse noterat, att det beträffande befälhavares förpliktelser i vad avser kontroll av fartygets luftvärdighet, utrustning, bemanning, lastning m. m. icke är avsett att genomföra någon ändring i nuvarande praxis inom linjefarten, där befälhavaren har mycket begränsade möjligheter att personligen övervaka de förhållanden som beröres i paragrafen.

Departementschefen. Uppfyllandet av de med förevarande paragraf avsedda skyldigheterna åtminstone såvitt rör linjefarten måste med hänsyn till tidsfaktorn i väsentlig utsträckning läggas å andra befattningshavare än befälhavaren. Luftfartsföretagens organisation i detta hänseende bör göras till föremål för granskning vid meddelande av tillstånd till luftfart. Jag finner det därför ur säkerhetssynpunkt betryggande med den av de sakkunniga för linjefarten antydda lösningen. Naturligen måste befälhavaren själv utöva tillsyn och kontroll så snart han har anledning att antaga, att något icke är helt i sin ordning.

Befälhavarens skyldigheter enligt andra stycket bör självfallet få fullgöras genom underrättelse till luftfartygets ägare eller brukare, som i sin tur meddelar luftfartsstyrelsen.

3 §.

Denna paragraf saknar motsvarighet i luftfartsförordningen och tillämpningskungörelsen, fränsett den vid föregående paragraf berörda § 22 i kungörelsen.

De sakkunniga har i fråga om förevarande paragraf anført, att meningarna icke torde kunna vara delade i fråga om behovet av att för befälhavaren stadga där upptagna rättigheter och förpliktelser, vilka utgör en nödvändig förutsättning för ett lyckligt genomförande av luftfärden.

Departementschefen. De föreslagna reglerna är väsentliga och bör komma till uttryck i luftfartslagen. Såsom de sakkunniga också framhållit ligger det i sakens natur, att befälhavaren vid tillämpningen av paragrafen har att iakttaga vad gott luftfartsskick kräver.

4 §.

Paragrafen saknar motsvarighet i luftfartsförordningen men äger förebild i 60 § sjömanslagen.

De sakkunniga har såsom belysande exempel på fall, då stadgandet är tillämpligt och nödvändigt, nämnt att det kan gälla att stilla ett slagsmål eller hindra en berusad att begå våld.

Departementschefen. Jag vill ansluta mig till sakkunnigförslaget i fråga om förevarande paragraf.

5 §.

Stadgandet, som saknar motsvarighet i luftfartsförordningen, står till sin grundtanke i överensstämmelse med vad som gäller på sjörättens område. Jämlikt 61 § sjömanslagen är befälhavaren, om någon av besättningen, när fartyget icke befinner sig i svensk hamn, begår brott av den art att svårare straff än fängelse kan följa därå och brottet icke av ortens myndighet beivras, pliktig tillse att så snart ske kan med den brottslige hålles förhör enligt bestämmelserna i 64 § sjömanslagen. Befälhavaren skall därjämte enligt nämnda 61 § tillse att den brottslige icke lämnar fartyget och äger för sådant ändamål, där det provas nödigt, hålla honom i fängsligt förvar ombord tills han kan överlämnas till svensk konsul eller till polismyndighet här i riket; dock att befälhavaren är ansvarig för att den brottslige ej behandlas strängare än nödigt är. Erinras må ock om stadgandet i 54 § tredje stycket sjömanslagen, att om det finnes anledning antaga att något olovligen medtagits ombord, befälhavaren äger låta i vittnens närvaro undersöka besättningens gömmor samt taga i förvar, låta föra i land eller, om så är nödvändigt, kasta över bord vad olovligen medtagits. Enligt 170 § andra stycket sjölagen skall vad i 54 och 61 §§ sjömanslagen är stadgat gälla också för passagerare.

De sakkunniga har uttalat, att de vid förslagets utarbetande har varit väl medvetna om de stora svårigheter som här i än högre grad än på sjörättens område möter lagstiftaren och att ämnet vid upprepade tillfällen har varit föremål för ingående överväganden inom de nordiska kommittéerna. Från det praktiska livets sida har enligt de sakkunniga framhållits de vanskligheter, med vilka en befälhavares verksamhet i detta hänseende kan vara förenad, men tillika understrukits det betydande offentliga intresse, som talar för en bestämmelse vilken ålägger befälhavaren vissa skyldigheter i förevarande avseende, och betonats vikten av att befälhavaren utrustas med all den myndighet han behöver för att kunna med framgång utföra sin uppgift. Vidare har de sakkunniga anfört:

På grund av vad sålunda och i övrigt förekommit har man stannat vid att föreslå en bestämmelse, varigenom det ålägges befälhavaren vissa förpliktelser med hänsyn till utredning och hindrande av att den brottslige avviker. Tyngden av dessa förpliktelser lättas emellertid i förslaget genom de i paragrafen intagna orden »såvitt möjligt» och »så långt omständigheterna medgiva». Märkas må ock, att i första stycket avses blott sådana åtgärder, som icke utan våda kunna uppskjutas. Över huvud ligger det naturligen i det allmännas intresse, att här avsedda plikter icke sträckas utöver det nödvändiga. Ur denna synpunkt är det uppenbarligen av vikt, att de föreslagna åtgärderna begränsas till att avse tiden till dess överlämnande kan ske till person med större förtrogenhet med här avsedda frågor än den som i genomsnitt kan påräknas hos en luftfartygsbefälhavare med fackutbildning för andra uppgifter.

Att upptaga särskild bestämmelse rörande försändelse i post- eller televerkets vård har ansetts icke vara påkallat.

Anmärkas må slutligen, hurusom åt paragrafen givits sådan avfattning att därav framgår å ena sidan, att befälhavaren bär ansvaret för att vad

här föreskrives blir vederbörligen iakttaget, men å andra sidan, att själva verkställigheten kan uppdragas åt annan.

Landsfogden i Göteborgs och Bohus län finner paragrafens avfattning väl stämma överens med de föreslagna ändringarna i 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken.

Departementschefen. Bestämmelser av den natur som de sakkunniga föreslagit kan ej undvaras i luftfartslagen. De sakkunniga har emellertid med rätta betonat att man måste undvika att i förevarande avseende lägga för stor börda på luftfartygs befälhavare. Den avvägning, som sakkunnigförslaget innehåller, torde på ett lämpligt sätt taga hänsyn till de faktorer som här kräver beaktande. Paragrafen bör dock, såvitt avser föreskriften om den myndighet, till vilken befälhavaren utom riket må överlämna den brottslige, givas en avfattning som medger större hänsynstagande till de växlande förhållandena. Härjämte bör en formell jämkning vidtagas i tredje stycket av paragrafen.

6 §.

Denna paragraf saknar likaledes motsvarighet i luftfartsförordningen.

De sakkunniga har anfört, att enligt 8 kap. 5 § i förslaget Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger, såvitt ej i förevarande lag eller eljest annat förordnas, bestämma vilka dagböcker och andra fartygshandlingar skall finnas för fartyg, som nyttjas till luftfart inom svenskt område, huruvida handlingarna skall medföras ombord samt huru de skall upprättas, föras och förvaras, så ock att det enligt förslaget, 8 kap. 7 §, tillkommer Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar att förordna angående skyldighet för den som förrättar tjänst å luftfartyg att medföra luftfartscertifikat eller annan handling. De sakkunniga har också erinrat om 2 kap. 15 §, 3 kap. 4 § och 4 kap. 5 § i förslaget.

I detta sammanhang har de sakkunniga inskränkt sig till att föreslå stadgande om skyldighet för befälhavaren att tillse dels att föreskrivna dagböcker och andra handlingar finnes ombord, dels ock att dagböckerna föres i enlighet med givna bestämmelser.

Luftfartsstyrelsen och SAS föreslår, av skäl som återgives vid 8 kap. 5 § i förslaget, att dagböcker icke nämnes i paragrafen.

Departementschefen. Såsom jag närmare skall utföra vid 8 kap. 5 § finner jag dagböcker ej böra särskilt nämnas i luftfartslagen.

7 §.

Jämväl förevarande paragraf är utan motsvarighet i luftfartsförordningen.

I 43 § första stycket sjölagen stadgas, att om fartyg råkar i sjönöd, befälhavaren är pliktig att göra allt vad i hans makt står för dess bevarande och att han icke må övergiva det, så länge hopp om dess räddning finnes. Är räddning omöjlig och faran så hotande att han nödgas övergiva fartyget, åligger det honom vidare att i synnerhet sörja för dagbokens och skepps-

handlingarnas bevarande ävensom att draga försorg om bärgning av fartyg och gods och att därtill söka anskaffa nödigt biträde.

De sakkunniga har anfört, att förevarande paragraf i förslaget ger uttryck för samma tankegång som 43 § första stycket sjölagen och att det ej ansetts innefatta någon saklig avvikelse därifrån, att bärgning icke särskilt nämnes. De har funnit det framgå av paragrafens allmänna avfattning, att befälhavaren är skyldig att vara verksam även i sådant avseende, men de har tillika framhållit dels att bärgningen spelar en långt mindre roll för luftfarten än för sjöfarten, dels också att förslaget i 11 kap. upptager särskilda bestämmelser om flygräddningstjänst.

Vidare har de sakkunniga uttalat, att det varit ifrågasatt att vid sidan av nöd nämna lidet haveri men att detta ansetts mindre lämpligt, helst som begreppet haveri ännu icke blivit fastslaget inom lufträtten på ett tillfredsställande sätt.

Departementschefen. Jag finner det lämpligt att förevarande paragraf upptages i förslaget till luftfartslag, ehuru med viss formell jämkning.

8 §.

Enligt § 28 andra stycket tillämpningskungörelsen gäller, att om genom olyckshändelse någon å luftfartyg ombordvarande person ljutit döden eller lidit svårare kroppsskada eller om svårare skada vållats å luftfartyg eller iast eller om i följd av luftfartygs begagnande skada som nyss sagts tillfogats person eller egendom som icke befordras med luftfartyget, anmälan därom skall av luftfartygets befälhavare eller, om denne är därtill oförmögen, av någon av besättningen eller av luftfartygets ägare eller brukare snarast möjligt medelst telegraf eller telefon göras hos luftfartsmyndigheten,

De sakkunniga har framhållit, att det återgivna stadgandet i tillämpningskungörelsen tydligen påverkats av sjölagen samt att denna lag dels i kapitlet om laga domstol och rättegång i sjörättsmål innehåller närmare bestämmelser bl. a. om förfaringssättet vid sjöförklarings avgivande och dels i den i befälhavarekapitlet ingående 40 § meddelar föreskrifter om vad en befälhavare närmast har att iakttaga vid timad olycka. De sakkunniga har funnit den sjörättsliga regleringen på detta område i huvudsak förtjäna efterföljd. De har sålunda i 11 kap. 7 § i förslaget angivit de fall, då undersökning skall företagas angående timad olyckshändelse m. m., varjämte de i samma kapitel meddelat vissa bestämmelser om undersökningsförfarandet. I förevarande paragraf åter har de åsyftat att sörja för att de i 11 kap. avsedda fallen vederbörligen kommer till undersökningsmyndighets kännedom. På sätt skett i sjölagens befälhavarekapitel har de inskränkt sig till att här upptaga blott föreskrifter om de åtgärder, som befälhavaren närmast har att vidtaga då olycka timat.

Beträffande andra stycket av paragrafen har de sakkunniga särskilt anfört, att det torde ligga i sakens natur att, om befälhavaren — varmed självfallet förstås jämväl den som vid förfall för befälhavaren inträder såsom hans ersättare — är ur stånd att uppfylla vad i paragrafen ålägges honom,

luftfartygets ägare eller innehavare bör ha att, så snart det skedda blir honom veterligt, sörja för underrättelse och rapport till luftfartsstyrelsen, men att detta i tydlighetens intresse uttryckligen uttalats.

Tredje stycket har upptagits av de sakkunniga med hänsyn till att det kan vara tvivelaktigt, i vilken omfattning underrättelseplikt bör föreligga. De har uttalat, att den i paragrafen stadgade befogenheten torde vara av betydelse ej minst med hänsyn till ICAO:s verksamhet med utarbetande av annex till luftfartskonventionen.

Styrelsen för Sveriges advokatsamfund gör en erinran mot att enligt sakkunnigförslaget rapportskyldighet enligt 5 kap. 8 § och undersökning enligt 11 kap. 7 § icke föreslås beträffande fall då gods, som befordras med luftfartyg, lider skada eller förkommer. Styrelsen finner detta icke vara tillfredsställande ur rättssäkerhetssynpunkt och föreslår därför, att i lagen införes rapportskyldighet och förordnas om undersökning även då sådant gods förkommer eller lider svårare skada. Styrelsen framhåller i detta sammanhang, att det ganska ofta förekommer att gods skadas eller försvinner under omständigheter, som det senare i avsaknad av rapport och undersökning visar sig svårt att utreda.

Departementschefen. Den undersökning, som det är fråga om i 11 kap. i förslaget och som behandlas också i luftfartskonventionen art. 26, avser närmast att klarlägga de omständigheter som är av betydelse för att bedöma, huruvida fel eller försummelse å någons sida orsakat eller bidragit till den händelse undersökningen avser samt vilka åtgärder som bör vidtagas för att hindra att händelsen upprepas. Det i 11 kap. påbjudna undersökningsförfarandet är tämligen omfattande och kan sägas åtminstone i de enklare fallen vara av företrädesvis offentlighetsrättslig betydelse. Det kan därför icke förordas att tillämpa ett sådant förfarande även under de av advokatsamfundets styrelse avsedda omständigheterna. Som sakkunnigförslaget även i övrigt synes mig vara ändamålsenligt, ansluter jag mig till detta, dock med vissa jämkningar av formell natur.

9 §.

Förevarande paragraf saknar motsvarighet i luftfartsförordningen men överensstämmer i sak med 50 § första stycket sjömanslagen.

De sakkunniga har betecknat paragrafen såsom i huvudsak ett komplement till de i kapitlets föregående paragrafer beträffande befälhavaren meddelade bestämmelserna. De har anfört att det framgår av paragrafens avfattning, att den närmast avser befälhavarens underordnade, men att det ligger i sakens natur, att exempelvis den allmänna bestämmelsen om skyldighet att med omsorg och nit fullgöra sina åligganden i lika eller än högre grad gäller befälhavaren.

Rörande stadgandets placering har de sakkunniga framhållit, att det avser reglering av tjänsteavtalet mellan fartygets innehavare och de därå tjänstgörande och att det därför ansetts ha sin rätta plats i förevarande kapitel och icke i bemanningskapitlet.

Departementschefen. Såsom framgår redan av vad jag anfört vid rubriken till förevarande kapitel, anser jag det föreslagna stadgandet ha sin plats i kapitlet. Mot stadgandets avfattning har jag intet att erinra.

10 §.

Detta stadgande äger ej motsvarighet i luftfartsförordningen.

De sakkunniga har framhållit, att trafiksäkerheten ovillkorligen kräver att den, som utövar tjänst å luftfartyg, befinner sig i det fysiska och psykiska tillstånd, att han kan på betryggande sätt fullgöra det som åligger honom. De har påpekat, att annex 2 till luftfartskonventionen härvidlag stadgar i 2.5, att ingen må föra ett luftfartyg eller tjänstgöra såsom flygbesättningsmedlem å ett luftfartyg, då han står under inflytande av berusande dryck eller narkotiskt medel eller drog, på grund varav hans förmåga att sköta tjänsten är försvagad. De har också erinrat om stadgandet i 28 § 1 mom. vägtrafikförordningen, att fordon icke får på väg föras av någon, som på grund av sjukdom, uttröttning eller påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller eljest saknar nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna föra fordonet.

Såsom de sakkunniga ock upplyst, har ifrågavarande ämne behandlats av 1949 års trafiknykterhetsutredning i dess den 29 maj 1953 avgivna betänkande (SOU 1953:20) och därefter av särskilda delegerade för nordiskt samarbete angående enhetliga nordiska trafiknykterhetsregler. I dessas den 23 februari 1955 offentliggjorda betänkande har sålunda föreslagits upptagande i luftfartslagen av bestämmelse av innehåll att å luftfartyg, vilket nyttjas inom svenskt område, såsom förare eller i annan befattning, varav enligt vad luftfartsstyrelsen bestämmer trafiksäkerheten skall anses vara direkt beroende, icke får tjänstgöra någon som på grund av sjukdom, uttröttning eller påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller eljest saknar nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna föra luftfartyget eller utöva befattningen.

Vid utarbetandet av förevarande förslag har de sakkunniga funnit en regel motsvarande 28 § 1 mom. vägtrafikförordningen och väsentligen överensstämmande med de delegerades förslag böra upptagas i detta sammanhang. De har emellertid ansett bestämmelsen böra göras tillämplig å alla dem som gör tjänst å luftfartyg men tillika anfört, att därigenom icke torde uteslutas att vid utmätande av straff för överträdelse av stadgandet viss gradering sker mellan olika medlemmar av fartygspersonalen.

De sakkunniga har slutligen framhållit, att den föreslagna bestämmelsen såvitt angår uttröttning vänder sig mot den som påbörjar en resa trots uttröttning eller ehuru han måste räkna med att bli uttröttad under resan, men att det självfallet i en viss situation kan vara nödigt, att en person flyger trots en under resan påkommen trötthet. Liknande synpunkter gör sig för övrigt enligt de sakkunnigas mening gällande beträffande sjukdomsfall.

Skandinavisk flyg personal förening anför beträffande uttröttning:

I avsaknad av allmänt tillämplig arbetstidslag avseende begränsning av tjänstetiden träffas under hand överenskommelser mellan avtalsparter på vilket sätt en viss interkontinental linje skall beflygas. Tjänstetider på upp till 30 timmar i följd förekomma. Besättningströtthet (crew-fatigue) har varit föremål för diskussioner i skilda sammanhang utan att generell lösning kommit till stånd. Flygtjänst kan i trötthetsavseende inte jämföras med tjänst inom andra transportområden särskilt med hänsyn till flyghöjden, bullret, klimatväxlingarna och de stora tidsförändringarna. Det synes därför föreningen realistiskt att i lag intaga ansvarsbestämmelser för flygtjänst då uttröttning kan föreligga för besättning eller besättningsmedlem.

Departementschefen. Det av de sakkunniga använda ordet uttröttning måste anses innebära en särskilt hög grad av trötthet. Den som är uttröttad kan i regel icke utföra ett fullgott arbete. För luftfartens säkerhet är det oefftergivligt, att uttröttade personer icke annat än i nödfall tjänstgör ombord å luftfartyg. Även på långa flygfärder måste tjänstgöringsförhållandena ombord vara ordnade på sådant sätt, att säkerheten icke äventyras på grund av uttröttning hos besättningen. I annex 6 finnes under 4.2.7.4 föreskrifter i sådant syfte för internationell förvärvsmässig lufttrafik. Jag ansluter mig därför till de sakkunnigas förslag, dock med viss redaktionell jämkning.

11 §.

Även denna paragraf saknar motsvarighet i luftfartsförordningen.

De sakkunniga har funnit det lämpligt att överlämna till Kungl. Maj:t att träffa avgörande beträffande spörsmålet om tillämplighet av reglerna i förevarande kapitel vid utländskt fartygs färd inom svenskt område. De har framhållit, att det lär ligga i sakens natur att därvid liksom beträffande utländskt fartygs luftvärdighet och bemanning stor försiktighet kommer att iakttagas, och hänvisat främst till vad som anförts vid 3 kap. 2 § i förslaget. Vidare har de sakkunniga anført:

Med tanke särskilt på stadgandet i 9 § i kapitlet må erinras om att enligt 43 § andra stycket sjömanslagen tvist angående tjänsteförhållandet ej må dragas inför utländsk myndighet; ett handlande i strid häremot medför enligt 33 § sjömanslagen rätt för befälhavaren att avskeda sjömannen. Likaledes må erinras om lagen den 30 juni 1952 (nr 532) om undantag från svensk domstols behörighet såvitt angår vissa tvister mellan befälhavare och besättning å utländskt fartyg samt om kungörelsen den 19 december 1952 (nr 776) med förordnande jämlikt nyss anförda lag.

Undantagsfall lära emellertid kunna förekomma, då det kan vara av betydelse att svensk rätt bringas i tillämpning beträffande utländskt luftfartyg. Under förarbetena har anförts den möjligheten att bestämmelserna i det land, där luftfartyget är registrerat, äro av sådan art, att de icke kunna anses försvarliga ur trafiksäkerhetens synpunkt. Såsom exempel må nämnas bristande motsvarighet till stadgandet i 10 § i kapitlet.

Departementschefen. Beträffande det nu ifrågakvarande stadgandet vill jag biträda sakkunnigförslaget.

6 KAP.

Om flygplatser och markorganisationen i övrigt

Föreskrifter rörande markorganisationen finnes för närvarande meddelade i § 26 luftfartsförordningen samt i viss mån även i §§ 33 och 35 i samma förordning. Härtill ansluter sig vissa föreskrifter i tillämpningskungörelsen, främst §§ 17—21 och § 40, ävensom särskilda av luftfartsstyrelsen utfärdade bestämmelser, som kommer att nämnas vid de paragrafer i kapitlet med vilka de äger särskilt samband.

De sakkunniga har understrukit hurusom förhållandena på det område, som numera plägar betecknas såsom markorganisation i vidsträckt bemärkelse, erbjuder en motsvarighet till den utveckling, som luftfartygen undergått sedan luftfartsförordningens tillkomst. Rörande den internationella regleringen på området har de anfört:

Enligt luftfartskonventionen art. 28 förbinder sig envar fördragsslutande stat att, i den mån den finner det möjligt: a) på sitt territorium sörja för flygplatser, radio- och meteorologisk tjänst samt annan markorganisation för att underlätta internationell luftfart i överensstämmelse med de normer och tillämpningsförfaranden, som tid efter annan förordas eller fastställas i enlighet med konventionen; b) antaga och tillämpa fastställda standard-system för förbindelsetjänst, koder, markeringar, signaler, belysning ävensom andra normer och regler för driften, vilka tid efter annan må förordas eller fastställas i enlighet med konventionen; samt c) delta i internationellt arbete för att trygga utgivande av flygkartor i överensstämmelse med de normer, som tid efter annan må förordas eller fastställas i enlighet med konventionen.

I luftfartskonventionen må vidare uppmärksammas art. 15, avseende flygplats- och liknande avgifter, samt kap. XV, som huvudsakligen ur luftfartspolitisk synpunkt behandlar flygplatser och annan markorganisation i fråga om internationell lufttrafik. Påpekas må ock transitöverenskommelsen art. I avd. 4 och lufttrafiköverenskommelsen art. I avd. 5.

Av de i anslutning till luftfartskonventionen art. 37 inom ICAO utarbetade annexen till konventionen avser ett flertal hithörande ämnen. Ehuru innefattande detaljer av huvudsakligen teknisk-administrativ karaktär, må här nämnas annex 3 (meteorologi), annex 4 (flygkartor), annex 5 (måttenheter att användas vid förbindelse med luftfartyg), annex 10 (teletjänst för luftfarten), annex 11 (flygtrafikledning, omfattande flygkontrolltjänst, flyginformationstjänst och alarmeringstjänst), annex 14 (flygplatser) och annex 15 (informationstjänst för luftfarten).

De sakkunniga har anmärkt, att uttrycket flygplats, fattat i vidsträckt bemärkelse, går ganska långt, så att det avser ej blott landområden utan även sjö- och isområden, där luftfartyg kan komma att avgå och landa, inbegripet tillhörande för en flygplats erforderliga områden. Såsom exempel på det i det följande använda uttrycket »andra för luftfarten avsedda anläggningar» har de sakkunniga nämnt radiofyrar men framhållit, att uttrycket icke avser sådant som ett luftfartsföretags verkstadsanläggningar.

Departementschefen. Även detta kapitel har, på sätt de sakkunniga föreslagit, för att främja överskådligheten uppdelats i avsnitt med underrubriker.

Allmänna bestämmelser

1 §.

Enligt § 26 mom. 1 luftfartsförordningen gäller bl. a., att plats, som inrättas eller regelmässigt brukas till flygplats för ett eller flera luftfartyg och som ej innehaves av staten, ävensom, i den omfattning Konungen bestämmer, annan för luftfarten avsedd anläggning skall godkännas i den ordning Konungen bestämmer samt att anläggningen är underkastad tillsyn av behörig offentlig myndighet. Härtill ansluter sig bestämmelserna i §§ 17 och 18 tillämpningskungörelsen, genom vilka meddelandet av särskilda bestämmelser i det stora hela delegeras till luftfartsmyndigheten, dock att såsom en allmän förutsättning uppställas att en flygplats måste med hänsyn till flygtekniska krav fylla de för dess uppgivna ändamål nödvändiga fordringarna. Jämföras må även §§ 21 och 40 tillämpningskungörelsen.

De sakkunniga har funnit att sådan kontroll å nu ifrågavarande anläggningar, som gällande rätt medgiver, alltfört bör kunna utövas. Det har därför synts dem lämpligt att, i viss anslutning till de förut återgivna stadgandena i luftfartsförordningen, inleda kapitlet med ett allmänt stadgande i ämnet. De har vidare anfört:

Att vissa inskränkningar i det sålunda meddelade bemyndigandet förefinnas framgår av kapitlets bestämmelser i övrigt, exempelvis dess 5 och 9 §§. Även fränsett detta lär det icke vara att befara att regleringen utsträcker alltför långt, exempelvis till vissa flygplatser av mera enkelt slag.

Bemyndigandet i denna paragraf avser naturligen icke enbart förhållanden inom flygplatsens område. För att flygplats skall kunna inrättas är det uppenbarligen av nöden, att ej heller utanför densamma flyghinder förekomma. När i stadgandet talas om drift av flygplats samt av annan för luftfarten avsedd anläggning, är detta så att förstå, att därav omfattas även reglering av förhållanden, vilka kunna inverka störande på driften. Sålunda kunna med stöd av paragrafen bestämmelser utfärdas exempelvis om annan trafik än lufttrafik inom flygplatsens område. Man har för övrigt under förarbetena utgått från att beträffande sjöflygplatser sådan reglering kan avse även vattenområde, som kommer att tagas i anspråk av luftfartyg vilka avgå, landa eller eljest röra sig på vattnet. Att den i paragrafen omhandlade tillsynen åsyftar icke blott själva anläggningen och dess underhåll utan jämväl driften av anläggningen torde icke behöva framhållas.

I sakens natur ligger, att delegation med stöd av denna paragraf i allmänhet torde komma att ske till luftfartsstyrelsen. I vissa fall lär emellertid annan myndighet, exempelvis telestyrelsen, kunna komma i fråga.

De sakkunniga har ansett det icke vara erforderligt att i själva lagen upptaga motsvarighet till den i § 26 mom. 1 luftfartsförordningen förekommande bestämmelsen, att envar som har anläggningen i sin besittning är pliktig att låta behörig offentlig myndighet få tillträde till densamma.

Angående särskilda bestämmelser om begagnande till civil luftfart av militära flygplatser och annan militär markorganisation har de sakkunniga hänvisat till 1 § i det föreslagna 15 kap.

Sjöfartsstyrelsen finner det angeläget, att en emot nuvarande § 21 tillämpningskungörelsen, som rör uppställandet av flygfyr m. m., svarande

men med hänsyn till utvecklingen något modifierad bestämmelse medtages i den reviderade tillämpningsförfattningen.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser förevarande kapitel böra kompletteras med en bestämmelse om avlysning av flygplatser och luftleder, då sådana anordningar icke längre är behövliga.

Departementschefen. Även jag finner det lämpligt att upptaga en sådan inledande paragraf som den de sakkunniga föreslagit. Vad sjöfartsstyrelsen och länsstyrelsen i Norrbottens län anfört bör beaktas vid utformningen av tillämpningsföreskrifterna.

2 §.

Vid denna paragraf, som saknar motsvarighet i luftfartsförordningen, anför *de sakkunniga*, att enligt 8 kap. 2 § i förslaget Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger, såvitt ej annat föranledes av överenskommelse med främmande stat, bestämma flygvägar, som luftfartyg har att följa vid färd inom svenskt område. De sakkunniga anför vidare:

Vid sidan av begreppet flygvägar (routes) förekommer emellertid inom luftfarten ett annat begrepp, nämligen luftleder, luftfartsleder eller, enligt en terminologi som de sakkunniga föredraga, luftfarleder (airways). Från luftfartsstyrelsens sida har sålunda betonats, att flygvägar icke vore att likställa med sådana leder. Ett luftfartyg hade rätt att flyga även utanför sådan led. Färdades det i sådan led, vore det emellertid pliktigt att beakta de instruktioner, som trafikledningen under vissa förhållanden utfärdade. Å andra sidan borde fartyget då vara tryggt mot kollisionssfara m. m. Detta gällde ej minst med hänsyn till den militära luftfarten. Önskvärt vore över huvud, att luftfarten vore skyddad inom sådana leder. Lagen borde enligt styrelsens mening innehålla bestämmelse om rätt för Konungen att fastställa kontrollerade luftområden, omfattande nu ifrågavarande leder, yterzoner och närzoner. Ett sådant stadgande hade sin naturliga plats bland bestämmelserna om markorganisationen.

De sakkunniga har upplyst, att enligt ICAO:s terminologi, som ändrats efter det att luftfartsstyrelsen avgivit sitt nyss återgivna yttrande, såsom kontrollzon (control zone) betecknas »kontrollerat luftrum med utsträckning från marken och uppåt» samt såsom kontrollområde (control area) »kontrollerat luftrum, som sträcker sig uppåt från viss angiven höjd över marken»; till kontrollområden räknas för närvarande förutom de leder, om vilka nu är fråga, jämväl inflygningsområde (terminal control area) till en flygplats.

Ytterligare har de sakkunniga påpekat, att i luftfartskonventionen art. 44 bland ICAO:s ändamål nämnes att uppmuntra utvecklingen av »airways». Med hänsyn till ämnets vikt för luftfarten har de också funnit stadgande i ämnet vara erforderligt.

Luftfartsstyrelsen uppger, att de skandinaviska luftfartsmyndigheterna, vilka samarbetar i syfte att åstadkomma en enhetlig terminologi, enats om att söka genomföra användandet av ordet »luftled». Styrelsen anför vidare, att denna benämning i stor utsträckning har accepterats och ersatt den tidigare benämningen »luftfartsled» i såväl tal som skrift samt att styrelsen ej kunde finna några fördelar, som skulle vara förknippade med en över-

gång till benämningen »luftfarled». Styrelsen förordar under sådana förhållanden bestämt, att uttrycket »luftled» införes i lagen.

Östergötlands och Södermanlands handelskammare, till vars åsikt *länsstyrelsen i Östergötlands län* ansluter sig, anser det lämpligast att överföra stadgandet om luftfarled till 8 kap., där det eventuellt kunde inarbetas i 2 § och därvid tydligare definitioner å begreppen »luftfarled» och »flygväg» kunde lämnas.

Rörande ett yttrande av *länsstyrelsen i Norrbottens län* må hänvisas till vad som anförts vid föregående paragraf.

Departementschefen. Vad först beträffar översättningen av ordet »air-way» vilar de sakkunnigas förord för uttrycket »luftfarled» uppenbarligen på en önskan att understryka, att därmed åsyftas en särskilt utstakad väg och att vinna anslutning till det numera vanliga språkbruket på sjöfartens område. Någon enhetlig nordisk terminologi förefinnes icke i denna fråga, då uttrycket »luftvej» användes i den föreslagna danska lagtexten. Nämnden för svensk språkvård, som rådfrågats beträffande den lämpligaste översättningen, har emellertid genom sitt arbetsutskott uttalat, att »luftled» är en god svensk motsvarighet till det engelska ordet och att »led» i denna sammansättning får betydelsen av utstakad, noga angiven väg (jämför segelled, sjöled) och enligt utskottets mening är att föredraga framför »farled». Med hänsyn till vad nämnden sålunda anfört och då luftfartsstyrelsen använder ordet »luftled» i de av styrelsen utfärdade författningarna har jag ansett mig kunna tillmötesgå styrelsens önskemål.

Förslaget att överföra stadgandet om luftleder till 8 kap. kan jag däremot icke biträda. Såsom de sakkunniga ock framhållit, kan med sådant kontrollerat luftområde, varom i denna paragraf är fråga, i form av navigationshjälpmedel vara förenade vissa anläggningar på marken, å vilka bl. a. 1 § är att tillämpa. Inrättandet av luftleder utgör en viktig del av anordnandet av markorganisationen i dess helhet. Det skulle därför vara ägnat att skapa förvirring, om ett stadgande rörande luftleder överfördes till 8 kap. för att placeras vid sidan av bestämmelser i fråga om flygvägar.

3 §.

Det i denna paragraf behandlade ämnet, flygsäkerhetstjänsten, är i huvudsak icke föremål för reglering i vare sig luftfartsförordningen eller tillämpningskungörelsen. Jämföras må emellertid vad som stadgas i § 42 luftfartsförordningen. Däremot har luftfartsstyrelsen bland bestämmelserna för civil luftfart upptagit ett antal föreskrifter under rubriken »Flygsäkerhetstjänst» (BCL F), nämligen om informationstjänst för luftfarten, teletjänst, flygräddningstjänst, flygtrafikledning och väderlekstjänst. De av styrelsen sålunda utfärdade föreskrifterna anknyter till följande av ICAO:s annex, nämligen de om informationstjänst för luftfarten till annex 4 och 15, de om teletjänst till annex 5 och 10, de om flygräddningstjänst till annex 12, de om flygtrafikledning till annex 11 samt föreskrifterna om väderlekstjänst till annex 3.

De sakkunniga har med hänsyn till flygsäkerhetstjänstens synnerliga vikt ansett luftfartslagen icke kunna helt förbigå ämnet. De har dock funnit riktigast att utbryta regleringen av flygräddningstjänsten till behandling i samband med utformandet av bestämmelserna om bärgning och om undersökning av luftfartsolyckor, upptagna i 11 kap. i förslaget. Vad i övrigt bör innefattas under flygsäkerhetstjänsten måste enligt de sakkunnigas mening bli beroende av den tekniska utvecklingen och de ekonomiska möjligheterna, varför regleringen av ämnet synts dem fortfarande böra vara överlämnad till den administrativa lagstiftningen. Vid sådant förhållande har för de sakkunniga anledning ej förelegat att ingå på frågan, i vilken omfattning flygsäkerhetstjänst lämpligen må omhänderhavas av annan än staten, exempelvis genom bestämmande av villkor för tillstånd enligt 4 eller 8 § i detta kapitel.

Slutligen har de sakkunniga anmärkt, att de, i enlighet med den uppfattning som omfattats av de tillkallade experterna, utgått från att särskild ersättning icke skall avkrävas luftfarten för sådant som flygtrafikledning och väderlekstjänst, med mindre detta följer av villkor i tillstånd till luftfartsverksamhet.

Departementschefen. I likhet med de sakkunniga anser jag, att bestämmelser om flygsäkerhetstjänsten bör meddelas i administrativ ordning men att luftfartslagen bör omnämna förefintligheten av denna för luftfarten särdeles betydelsefulla verksamhet. Jämväl i övrigt vill jag ansluta mig till vad de sakkunniga anfört beträffande denna paragraf.

Om tillstånd i vissa fall

Departementschefen. Under det att luftfartsförordningen, såsom i det följande närmare utvecklas, sammanfört reglerna dels om tillstånd för utövning av luftfart i regelbunden trafik, dels ock om tillstånd för anläggning av flygplats till allmänt bruk i ett kapitel, kap. 8, har det ansetts främja lagens lättillgänglighet att tillståndsreglerna vad angår markorganisationen överflyttas till en underavdelning i markorganisationskapitlet.

Det torde enligt vad de sakkunniga anfört icke behöva påpekas att från tillstånd enligt förevarande avdelning, vilket innebär ett medgivande efter företrädesvis luftfartspolitiska överväganden, principiellt skiljer sig i 9 § omnämnt godkännande, som gives efter prövning av de tekniska förhållandena.

4 §.

Enligt § 33 luftfartsförordningen gäller, att särskilt tillstånd av Konungen erfordras, förutom för utövning av linjefart, jämväl för anläggning av flygplats till allmänt bruk, där annan än staten skall utöva driften.

De sakkunniga har beträffande första stycket av förevarande paragraf uttalat, att det vid förslagets utarbetande har stått klart att gällande rätts ståndpunkt i detta avseende alltså i princip bör vidhållas. Att såsom under förarbetena ifrågasatts bibehålla kravet på Kungl. Maj:ts tillstånd endast för de större eller livligare trafikerade flygplatserna och att beträffande andra flygplatser till allmänt bruk överflytta tillståndsgivningen till luftfartsstyrelsen har därför icke föreslagits. Allenast en mindre modifikation härvidlag har gjorts i förslaget genom andra stycket av paragrafen.

Principiell överensstämmelse med gällande rätt råder enligt sakkunnigförslaget även såtillvida, som staten icke behöver särskilt tillstånd för inrättande och drivande av flygplats till allmänt bruk. *De sakkunniga* har visserligen funnit det vara givet, att såväl beträffande luftfartsverkets egna anläggningar som med avseende å flygplatser, vilka må anläggas av andra statsorgan, ett i en eller annan form lämnat medgivande erfordras, men ansett ämbetsverkens instruktioner och formerna för beviljande av anslag härvidlag erbjuda tillräcklig garanti. De har dock anmärkt, att det danska och det finska förslaget i detta avseende intager en annan ståndpunkt.

De sakkunniga har särskilt påpekat, att här liksom i 1 § i kapitlet även driften av flygplats nämnes.

Rörande andra stycket av paragrafen har de sakkunniga anfört:

I det i första stycket upptagna stadgandet göres, såsom redan antytts, en viss modifikation genom bestämmelsen i andra stycket, att Konungen äger föreskriva att flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning och varaktighet eller andra särskilda omständigheter må inrättas och drivas utan Konungens tillstånd. Därvid har uppmärksamheten varit fäst bl. a. vid sjöflygplatser, flygplatser på snö och is samt vissa »naturliga» flygplatser på barmark. Då dispensrätten lagts i Konungens hand, lär det icke vara att befara, att denna rätt begagnas i andra fall än sådana, då de skäl, som giva tillståndstvång dess berättigande, icke göra sig gällande med större styrka. Exemplifieringen i stycket är ock ägnad att understryka vikten av en sådan tillämpning. Sålunda utövad, lär bestämmelsen icke medföra någon olägenhet men vara ägnad att förebygga onödig omgång.

Man har under förarbetena utgått från att föreskrift enligt ifrågavarande stycke huvudsakligen kommer att givas i formen av generella bestämmelser.

Departementschefen. De av de sakkunniga föreslagna reglerna i fråga om skyldighet att inneha tillstånd för inrättande och drift av flygplats till allmänt bruk finner jag lämpligt avvägda. Skall staten utöva driften, bör sålunda tillståndsskyldighet icke föreligga. Det får anses uteslutet, att något statens organ skulle anlägga en flygplats till allmänt bruk utan att inhämta Kungl. Maj:ts medgivande.

Avfattningen av andra stycket synes böra något jämkas.

5 §.

Denna paragraf äger icke motsvarighet i luftfartsförordningen.

De sakkunniga har ansett det föreslagna stadgandet stå i full överensstämmelse med luftfartsförordningens andemening och har vidare anfört, att en liknande förutsättning för meddelande av tillstånd föreskrives i 1 §

lagen den 21 maj 1931 (nr 110) om upplagshus och upplagsbevis. Om detta stadgande har de sakkunniga framhållit, att det tillkommit efter hemställan av lagrådet som ansett att även om det enskilda initiativet till en i stort sett fri näringsverksamhet i allmänhet icke borde inskränkas på grund av förhållanden, vilka mer omedelbart berörde det allmännas intresse i fråga om verksamhetens utveckling, i detta fall särskilda skäl dock syntes tala för att dylika förhållanden icke lämnades helt obeaktade vid koncessionsprövningen. Det borde ej förbises, att upplagshusen vore avsedda att tjäna jämväl i viss mån allmännyttiga uppgifter. En ej alltför begränsad omdömesfrihet vore berättigad särskilt i det fall, att staten funnit sig böra inrätta upplagshus, exempelvis för folkförsörjningens eller jordbrukskreditens tillgodoseende genom spannmålslagring, eller i övrigt lämnat rörelsen sitt ekonomiska stöd.

Av liknande skäl som dem lagrådet sålunda anfört har de sakkunniga i sitt förslag framhållit betydelsen av hänsynen till det allmänna. Uppmärksamheten har därvid varit fästad jämväl vid vikten av att vederbörlig hänsyn toges till de kringboendes säkerhet och trevnad samt till anläggningens inverkan ur militär synpunkt.

Östergötlands och Södermanlands handelskammare anmärker, med anslutning av *länsstyrelsen i Östergötlands län*, på det såväl i förevarande paragraf som i 7 kap. 2 § i förslaget förefintliga uttrycket »hänsyn till det allmänna»:

Uttalandena i motiven till dessa lagrum äro mycket knapphändiga. Utredningen lämnar icke någon som helst redogörelse för den praxis, som utbildat sig i koncessionsfrågorna. Utredningen hänvisar endast till ett uttalande av lagrådet vid tillkomsten av 1931 års lag om upplagshus och upplagsbevis, som innehåller en motsvarande bestämmelse om hänsyn till det allmänna.

Någon närmare ledning erhålles icke genom detta uttalande. En större klarhet härvidlag är dock önskvärd med hänsyn till den betydande makt, som genom koncessioneringen lägges i statens händer; av särskild betydelse mot bakgrunden av den fortsatta snabba utveckling, som är att vänta på flygets område. Att bestämmelserna med den utformning de erhållit kunna komma att användas i konkurrensförhindrande syfte torde vara uppenbart. Handelskammaren finner i varje fall mycket tveksamt, om det till sin innebörd synnerligen svårtolkade och svävande begreppet »hänsyn till det allmänna» är förtjänt av att vinna ytterligare insteg i lagstiftningen. Enligt handelskammarens förmenande vore avgjort att föredraga, om de närmare förutsättningarna för tillståndsgivningen angäves och exemplifierades i lagtexten.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län framhåller vikten av att man vid planerandet av nya flygplatser noga undersöker vilka verkningar flygplatsens förläggning kan få för de i omgivningen boende med hänsyn till störande flygplansbuller. Därvid bör man enligt länsstyrelsens mening med tanke icke minst på flygplanens snabba tekniska utveckling eftersträva att göra planeringen så långsiktig som möjligt.

Svenska aeroplan aktiebolaget anför:

Kravet att vid anläggning av flygfält beakta de kringboendes säkerhet är uppenbart, men att beakta de kringboendes trevnad synes mer svårlost. Intet nu existerande flygfält torde fylla dessa krav, och önskemålet, med hänsyn till samfärdselns krav på att flygfälten ligga i anslutning till tät-orterna, torde vara svårt att förena med de olägenheter, som flygtrafik med därav följande buller åstadkommer. Flygplans snabba uppträdande på låg höjd i samband med start och landning måste för närboende alltid innebära viss otrevnad. Större krav på de närboendes trevnad vid flygfält bör icke ställas än när det gäller bullerstörande industrier eller användande i bebyggda områden av truckar, större lastbilar, motorcyklar, tåg m. m.

Departementschefen. Att inrätta en flygplats innebär i regel en betydande omgestaltning av ett större eller mindre område. Redan rullbanornas längd medför, att det för själva flygplatsen erforderliga utrymmet blir betydande. Ansenliga områden undandrages lantbruk, skogsbruk eller andra näringar, och icke blott själva flygplatsen utan även vissa kringliggande områden blir mer eller mindre olämpliga för bostadsbebyggelse. Trafiken till och från flygplatsen kräver beaktande, och härtil kommer att tilläventyrs förut befintliga trafikleder måste läggas om. Verksamheten i luften kan inverka på närliggande flygplatsers drift eller på säkerheten för trafiken i luftleder i den nya flygplatsens närhet. Vidare kan flygplatsens läge och beskaffenhet påverka betydelsen och utförandet av militära anläggningar. Till sist må i denna uppräknings, som ej gör anspråk på fullständighet, framhållas de regelmässigt betydande belopp, som kräves för att inrätta flygplatsen med allt vad därmed äger samband.

Det är uppenbart, att tillstånd till ett ingrepp av den betydelse som inrättandet av en flygplats i allmänhet innebär icke bör givas utan hänsynstagande till sådana omständigheter som de nyss nämnda. De sakkunniga har angivit detta genom att föreslå, att tillstånd icke må meddelas, där verksamhetens bedrivande finnes ej vara förenligt med hänsyn till det allmänna. Jag finner att det sålunda valda uttrycket på ett lämpligt sätt anger arten av den prövning som åsyftas med paragrafen.

Remissyttrandena från länsstyrelsen i Skaraborgs län och Svenska aeroplan aktiebolaget berör ett särskilt spörsmål av stor betydelse i detta sammanhang. Det måste betecknas såsom i hög grad angeläget, att motorbuller från startande eller landande luftfartyg eller från luftfartyg, vilkas motorer köres varma på flygplatsen, i möjligaste mån hindras att störa omgivningen, särskilt där boende personer. Såsom aeroplanbolaget anført, kan dock sådana bullerstörningar ej helt undvikas. En utredning rörande hithörande problem har igångsatts jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 11 maj 1956. Någon reglering i lag torde nu ej böra ske.

6 §.

Enligt § 35 luftfartsförordningen gäller, att vid meddelande av tillstånd enligt § 33 tillståndets giltighet må begränsas till viss tid, åt kronan förbehållas lösningsrätt ävensom i övrigt föreskrivas, på vad sätt och under vilka villkor anläggningen må utföras och nyttjas.

De sakkunniga har beträffande villkor vid meddelande av tillstånd, varom nu är fråga, hänvisat till förarbetena till luftfartsförordningen samt i övrigt anfört:

Vid avlåtandet av 1922 års proposition med förslag till förordning om luftfart anförde departementschefen, med tanke närmast på medgivande till den yrkesmässiga lufttrafiken:¹ Huruvida ifrågavarande medgivande benämndes tillstånd eller koncession, syntes tämligen likgiltigt. Av vikt vore däremot, huru villkoren närmare bestämdes. Det hade ansetts lämpligt att lämna vägen öppen för praxis. Det vore därför föreslaget, att Kungl. Maj:t närmare bestämda villkoren. Därmed hade vunnits möjlighet till smidigare och snabbare anpassning efter de verkliga behoven. Då det emellertid uppstått tvivel huruvida, om intet därom uttryckligen stadgades, Kungl. Maj:t skulle kunna vid meddelandet av tillstånd knyta villkoret om inlösningsrätt för staten eller bevilja tillståndet endast för viss tid, hade föreskrift i sådant hänseende införts i förslaget. Det må tilläggas att departementschefen avisade tanken, att båda dessa villkor skulle göras obligatoriska så att intet tillstånd finge av Kungl. Maj:t meddelas annat än för viss tid och med förbehåll för statens inlösningsrätt.

Under utredningen har annat icke framkommit än att det hittills i Sverige tillämpade systemet i fråga om villkor vid meddelande av tillstånd i stort sett verkat fullt tillfredsställande. Förslaget ansluter sig därför i detta avseende i sak till gällande rätt. Såsom ändringar närmast av redaktionell art är nämligen att anse att i förslaget uttryckligen uttalas, att vid meddelande av tillstånd skola bestämmas de villkor, som må erfordras för dess åtnjutande, ävensom att Konungen må förordna myndighet att i särskilda avseenden bestämma villkoren.

Bland frågor av rent saklig innebörd, som dryftats under förarbetena, har varit den, huruvida man borde exemplifiera de omständigheter som företrädesvis förtjäna beaktande i detta sammanhang. Särskilt har ifrågasatts att i lagtexten såsom förutsättning för erhållande av tillstånd nämna villkor i ekonomiskt, tekniskt och taxehänseende. Enighet har väl rått om den stora vikten av att dessa ämnen städse bliva vederbörligen beaktade. Mot en exemplifiering kan emellertid anföras bl. a., att därigenom villkor i andra hänseenden skulle alltför mycket träda i bakgrunden. Ett ämne av vikt är sålunda frågorna om ansvarig chef för flygplatsen och om annan personal. I vissa fall synes vidare böra föreskrivas särskilda villkor för statsfartygs användande av en flygplats. Å det praktiska livets sida har bestämt förordats att icke upptaga någon exemplifiering utan att överlämna till den koncessionerande att helt obunden fastställa erforderliga villkor. Vid angivna förhållanden hava de sakkunniga vidblivit gällande rätts ståndpunkt härutinnan, vilken såvitt känt ej medfört någon olägenhet i praktiken.

Jämväl stadgandet, att tillståndet må begränsas till viss tid och att lösningsrätt må förbehållas kronan, har under förarbetena varit föremål för ingående överläggningar. I detta sammanhang har bl. a. övervägts att utbygga föreskriften, att lösningsrätt må förbehållas kronan, med närmare bestämmelser om vad som skall lösas och huru ersättningen skall beräknas. Härvid har beaktats jämväl att inlösen kan komma att ske ej blott vid slutet av den tid, för vilken tillståndet gäller, utan även dessförinnan. Ej heller i detta ämne hava emellertid tillräckliga skäl ansetts föreligga för att avvika från gällande rätt. De föreskrifter, som må finnas erforderliga, få förty efter

¹ Se proposition nr 127 till 1922 års riksdag s. 24.

förhandlingar i samband med ansökan om tillstånd upptagas bland villkoren för detta.

Under de nordiska överläggningarna har varit under övervägande att i förslaget upptaga bestämmelse om överlåtelse av tillstånd, svarande mot 2 § lagen om upplagshus och upplagsbevis och 18 § förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. Invändningar hava emellertid framförts mot upptagande av sådan bestämmelse. Man har därför stannat vid att låta frågan bliva beroende av vad tillståndet innehåller.

Svenska aeroplan aktiebolaget yttrar i fråga om den föreslagna lösningsrätten:

Redan enligt paragrafens första stycke äger Konungen uppställa de villkor, som må erfordras för flygplatsers inrättande och drift. Skulle ett allmänt intresse av sådan styrka föreligga, att kronans lösningsrätt aktualiseras, bör detta kunna ske på samma grunder som vid expropriation enligt vanliga regler. Det synes därför onödigt och oriktigt att i paragrafens andra stycke uppställa en längre gående lösningsrätt beträffande flygfält än som medges för anläggningar inom andra näringsgrenar.

Departementschefen. Mot vad aeroplanbolaget anfört må först framhållas, att det även för innehavaren av tillståndet måste vara en fördel, att förutsättningarna och principerna för en inlösen till kronan efter förhandling fastställas redan då tillståndet meddelas. Jag vill vidare erinra om att redan för närvarande inlösningsrätt för staten kan förbehållas. Över huvud finner jag sakkunnigförslaget vara lämpligt avfattat i nu förevarande avseende.

Stadgandet att Kungl. Maj:t må förordna myndighet, d. v. s. i regel luftfartsstyrelsen, att i särskilda avseenden bestämma villkoren öppnar möjlighet till ett mera praktiskt tillvägagångssätt i de fall där detaljerade villkor exempelvis i överensstämmelse med internationella föreskrifter är erforderliga.

7 §.

Denna paragraf saknar direkt motsvarighet i luftfartsförordningen.

De sakkunniga har framhållit, att paragrafen äger viss förebild i 41 § lagen om upplagshus och upplagsbevis, samt vidare anfört:

I motiven till nämnda 41 § yttras:¹ I enlighet med den uppfattning, som gjorts gällande från det praktiska livets sida, hade i förslaget upptagits bestämmelser om koncessionens förverkande. Materiellt förutsattes, för att koncessionen finge förklaras förverkad, antingen att betryggande säkerhet ej längre förefunnnes för fullgörande av de förpliktelser för upplagshållare, om vilka i denna lag stadgades, eller ock att upplagshållaren åsidosatt stadgandena i lagen eller föreskrifterna i koncessionen eller reglementet. Till sitt innehåll skilde sig vad sålunda föreslagits icke från vad de sakkunniga förmenade även utan särskilt stadgande skulle hava blivit en följd av föreskrifterna i 1 § av förslaget. Det syntes emellertid icke kunna helt förnekas, att det innebure en i någon mån större trygghet att ämnet funne sin reglering genom uttryckligt lagstadgande.

¹ NJA II 1932 s. 137.

Vid utarbetandet av förslaget hava de sakkunniga letts av motsvarande uppfattning. De hava sålunda ansett ämnet böra regleras i lagen och icke blott, såsom ifrågasatts, genom upptagande av villkor i vederbörandes tillstånd. Jämväl förverkandegrunderna överensstämma i huvudsak med 41 § upplagsbevislagen. Med uttrycket »för verksamheten gällande föreskrifter» hava avsetts föreskrifter, vare sig de meddelats i lag eller författning eller ock intagits bland villkoren för tillståndet. Av prövning i det särskilda fallet måste naturligen bero, huruvida åsidosättandet är att anse såsom väsentligt; såsom väsentligt åsidosättande lärer kunna anses även ett åsidosättande genom upprepade förseelser av en i och för sig mindre allvarlig art. Likaledes måste i det särskilda fallet prövas, om icke lämpligen rättelse kan åstadkommas under hand. I detta sammanhang har övervägts men såsom ett tveeggat svärd avvisats utvägen att genom vitesföreläggande framtvinga rättelse. Det måste nämligen beaktas, att den bristande efterlevnaden av givna föreskrifter kan böttna i ekonomiska svårigheter, vilka kunna förvärras genom vitesbetalning.

Departementschefen. Även beträffande denna paragraf vill jag ansluta mig till de sakkunnigas förslag, dock med viss formell jämkning.

8 §.

Förevarande paragraf saknar motsvarighet i luftfartsförordningen, som vad angår markorganisationen kräver tillstånd allenast för **anläggning av flygplats** till allmänt bruk. Jämföras må dock § 21 tillämpningskungörelsen, enligt vilken uppsättande av ny luftfyr eller förändring av befintlig luftfyrskens ljussken kräver tillstånd av luftfartsmyndigheten efter samråd med chefen för försvarsstaben och i vissa fall sjöfartsstyrelsen.

De sakkunniga har beaktat, hurusom även vissa andra anläggningar för luftfarten än de i 4 § avsedda kan vara av den betydelse, att genom lagen bör skapas möjlighet att kräva tillstånd för deras inrättande och drift. Såsom exempel har de nämnt olika navigationshjälpmedel samt flygplatser för enskilt bruk, såvitt inrättandet av sådan genom platsens belägenhet äventyrar den allmänna trafiksäkerheten eller är betänkligt ur militär synpunkt.

Vidare har de sakkunniga angående frågan, till vilken myndighet tillståndsgivningen må uppdragas, hänvisat till vad de anfört vid 1 § i kapitlet.

Departementschefen. För en ändamålsenligt anordnad markorganisation torde det vara nödvändigt, att åtminstone vissa slag av navigationshjälpmedel underkastas tillståndstvång. Vad de sakkunniga anfört om flygplatser till enskilt bruk kan jag också biträda. De överväganden som kommer i fråga vid tillämpningen av den föreslagna paragrafen är i allmänhet ej av sådan karaktär, att de behöver ankomma på Kungl. Maj:t.

Om godkännande

9 §.

Denna paragraf handlar om det med hänsyn till tekniska omständigheter föreskrivna godkännandet av vissa anläggningar.

Enligt den redan vid 1 § i kapitlet delvis återgivna § 26 luftfartsförord-

ningen kräves godkännande i den ordning Konungen bestämmer av plats, som inrättas eller regelmässigt brukas till flygplats för ett eller flera luftfartyg och som ej innehaves av staten, ävensom, i den omfattning Konungen bestämmer, av annan för luftfarten avsedd anläggning; sådant godkännande gäller, så länge anläggningen uppfyller de villkor, som må föreskrivas för dess brukande. Jämföras må även §§ 17—19 samt § 21 tillämpningskungörelsen.

Beträffande första stycket av paragrafen har *de sakkunniga* anmärkt, att uttrycket »plats, som inrättas eller regelmässigt brukas till flygplats för ett eller flera luftfartyg», vilket uttryck i praktiken visat sig föranleda tvekan, i förslaget ersatts med stadgande om godkännande av flygplats till allmänt bruk ävensom, i den omfattning Konungen bestämmer, av annan flygplats. De sakkunniga har nämligen ansett godkännande av flygplats till allmänt bruk alltid böra förekomma men godkännande beträffande övriga flygplatser böra krävas endast i den omfattning som bestämmes av Kungl. Maj:t. I sistnämnda fall är nämligen enligt deras mening omständigheterna så växlande, att en allmän regel i lagen svårligen låter sig uppställa, i vilken omfattning godkännande över huvud bör krävas. I detta sammanhang har de också hänvisat till stadgandet i 12 § i förevarande kapitel samt till möjligheten att upptaga erforderliga villkor i tillstånd till luftfartsverksamhet av vissa slag, med andra ord vissa från godkännandet skilda operativa regler.

De sakkunniga har härefter anfört:

En annan olikhet i förhållande till gällande rätt ligger däri, att i paragrafen särregel saknas beträffande flygplats, som innehaves av staten. Skäl att från kravet på godkännande undantaga sådan flygplats har nämligen funnits icke föreligga. En belysande parallell förefinnes härutinnan på järnvägsrättens område. I § 9 instruktionen den 22 juni 1928 (nr 216) för järnvägsstyrelsen med underlydande linjebefäl äro nämligen ingående bestämmelser givna om besiktning av ny bansträcka, som tillhör statens järnvägar. Hänvisas må därjämte till den föreslagna 15 kap. 1 §.

I detta sammanhang torde böra tilläggas, att man räknat med att innehavare av sådan flygplats, som icke är underkastad godkännande, dock bör, enligt bestämmelser som utfärdas i administrativ ordning, äga rätt att få flygplatsen godkänd för enskilt bruk. Detta kan nämligen äga betydelse bl. a. för giltigheten av försäkring å luftfartyg, vilket använder flygplatsen.

Föreskriften att vid godkännandet skola knytas erforderliga villkor torde ej kräva motivering. Självfallet böra sådana villkor, i likhet med villkoren för tillstånd, anpassas efter omständigheterna i det särskilda fallet.

Vid första stycket har de sakkunniga ytterligare framhållit, att luftfartsstyrelsen i regel, men ej med nödvändighet alltid, bör komma i fråga som godkännande myndighet, samt hänvisat till vad som anförts vid 1 och 8 §§ i förevarande kapitel.

I andra stycket har de sakkunniga upptagit föreskrifter om indragning av meddelat godkännande. De har anmärkt att, om kraven på grund av teknikens utveckling skärpts sedan godkännande givits, hänsyn skall tagas till de

sålunda skärpta kraven, detta emedan ur säkerhetssynpunkt otidsenliga anordningar uppenbarligen innebär en alltför stor fara för luftfarten.

Vidare har de sakkunniga yttrat, att av formuleringen framgår att ogiltigheten icke inträder automatiskt. Med hänsyn bl. a. till försäkring, som möjligen tecknats å luftfartyget, har de sakkunniga nämligen funnit det angeläget, att ovisshet icke föreligger, huruvida viss anläggning är godkänd eller icke. De har ansett det fastmera åligga den myndighet, som meddelat godkännandet, att med beaktande av de föreliggande omständigheterna avgöra, om godkännandet skall indragas eller icke.

Rörande tredje stycket av den föreslagna paragrafen har de sakkunniga anfört:

För att den i andra stycket föreslagna regleringen skall verka helt tillfredsställande har det ansetts nödigt att ålägga innehavaren av anläggningen att, där omständighet förekommit som kan medföra att kraven för godkännande ej längre äro uppfyllda, så snart ske kan anmäla omständigheten till luftfartsstyrelsen. Denna måste nämligen ständigt äga noggrann kännedom om markorganisationens tillstånd. Att luftfartsstyrelsen, därest indragning av godkännandet ankommer på annan myndighet, har att göra denna underkunnig i ämnet ligger i sakens natur och har synts icke behöva särskilt utsägas.

Med hänsyn till trafiksäkerheten vore det emellertid betänkligt, om flygplatsinnehavarens skyldigheter under alla förhållanden vore inskränkta till sådan anmälan. Omständigheter av beskaffenhet att medföra att kraven för godkännande ej längre äro uppfyllda kunna vara av olika slag. Ett under förarbetena framhållet exempel är att ett häftigt åskregn förorsakar en översvämning, som snart går tillbaka men tillfälligt medför att en flygplats blir oanvändbar åtminstone för mindre flygplan. Ett annat sådant fall är att på en flygplats en rullbana skadas så att den icke kan användas innan reparation skett, medan övriga banor kunna brukas lika väl som förut. I dessa och liknande händelser har myndighetens prövning ansetts icke kunna avvaktas utan innehavaren böra vara pliktig att på eget initiativ i erforderlig omfattning förbjuda anläggningens vidare användning.

Departementschefen. Sakkunnigförslaget framhåller med rätta betydelsen av det från tillståndet helt skilda godkännandet av flygplatser. När det gäller att godkänna en flygplats, får hänsyn tagas blott till huruvida flygplatsen är i behörigt skick för sitt ändamål.

Såsom de sakkunniga anfört, kan olika omständigheter inträffa som medför att godkänd flygplats icke längre fyller fastställda krav. Jag finner den av de sakkunniga föreslagna regleringen av hithörande förhållanden vara lämplig och taga tillbörlig hänsyn både till säkerheten och till vikten av att undvika onödig omgång vid ärendenas handläggning.

Om luftfartshinder och expropriation

10 §.

I denna paragraf beaktas dels, i första stycket, frågan hur man lämpligen skall kunna skydda bestående eller planerade flygplatser eller andra anlägg-

ningar för luftfarten från att bli mindre användbara till följd av att exempelvis luftfarten hindrande byggnader uppföres, dels ock, i andra stycket, spörs-målet hur markbehovet för sådana anläggningar skall säkerställas. Bestäm-melser i dessa avseenden saknas i luftfartsförordningen men förekommer dels i byggnadslagen den 30 juni 1947 (nr 385) med anslutande föreskrif-ter i byggnadsstadgan samma dag (nr 390), dels ock i lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation.

De sakkunniga har efter en redogörelse för hithörande bestämmelser i byggnads- och expropriationslagstiftningen (s. 103 ff) ställt frågan, huruvida dessa bestämmelser kan anses tillräckliga för sitt ändamål eller bör utbyg-gas. De har härom gjort detta uttalande:

Upprepade överläggningar i ämnet hava ägt rum med olika företrädare för det praktiska livet. Redan på ett tidigt skede av utredningen uttalades under överläggningarna från luftfartsstyrelsens sida, att även om man ur luftfar-tens synpunkt hyste vissa ytterligare önskemål, man i Sverige för närva-rande av ekonomiska skäl näppeligen kunde gå längre än som skett genom byggnadslagen och expropriationslagen. Sedermera har ock luftfartsstyrel-sen, efter det att de sakkunniga begärt dess uttalande huruvida bestämmel-serna i byggnadslagen och expropriationslagen finge anses fylla befogade önskemål från luftfartens sida, i skrivelse den 15 november 1951 anført hu-rusom styrelsen vid närmare studium av berörda frågor funnit att vissa av dem vore av den art, att de syntes kunna lösas inom ramen för gällande lagstiftning, samt att övriga frågor vore av den art eller storleksordning, att de icke för det dåvarande ansåges påkalla ändring av gällande bestämmelser. Icke heller eljest hava några önskemål om revision under utredningen fram-kommit från de av Kungl. Maj:t utsedda experterna.

I överensstämmelse med vad sålunda förekommit har de sakkunniga an-sett sig icke böra föreslå ändring i ifrågavarande stadganden. De har anført att byggnadslagstiftningen är så ny, att större praktisk erfarenhet av dess verkningar för luftfarten lärer böra avvaktas, innan man skrider till en allmän revision av denna lagstiftning. Vidare är det enligt de sakkunnigas mening önskvärt för en möjligen blivande sådan revision, att man kan till-godogöra sig de erfarenheter, som kommer att göras i grannländerna be-träffande där nyligen tillkommen eller förberedd lagstiftning på området.

För de sakkunniga har det synts uppenbart, att de framtida ändringar i den svenska lagstiftningen i ämnet, som kan finnas önskvärda, av syste-matiska skäl har sin rätta plats icke i luftfartslagen utan åtminstone i allmänhet i lagstiftning utanför denna. De sakkunniga har emellertid på grund av betydelsen av här berörda frågor och deras nära praktiska sam-manhang med luftfarten ansett en hänvisning till byggnadslagen och expro-priationslagen vara lämplig och böra infogas i förevarande paragraf.

Byggnadsstyrelsen finner i likhet med de sakkunniga, att gällande be-stämmelser i byggnadslagen om förbud i vissa fall mot bebyggelse till hin-der för luftfarten samt i expropriationslagen om rätt att genom expropria-tion taga fastighet eller särskild rätt i anspråk för anläggning för den all-männa samfärdselns främjande i stort sett kan anses tillräckliga för sitt ändamål och att luftfartslagen endast behöver innehålla en hänvisning till

dessas bestämmelser. Med hänsyn till den ännu ringa erfarenheten av byggnadslagstiftningens praktiska verkningar för luftfarten och till pågående utredning om förenklad byggnadslagstiftning finner icke heller byggnadsstyrelsen tiden vara inne för en allmän revision av de luftfarten berörande delarna av byggnadslagstiftningen.

Handelskammaren i Göteborg utlåter sig i viss överensstämmelse med länsstyrelsens i Norrbottens län vid 1 § i kapitlet återgivna uttalande:

Det har för handelskammaren påpekats, att i de fall, då kronan exproprierar mark för flygplatser, det kan inträffa, att sådana flygplatser nedläggas eller av en eller annan anledning ej bliva utbyggda. I dylika fall kan det för den ursprunglige markägaren vara av stor vikt att återfå de exproprierade områdena. Det vore önskvärt, att bestämmelser i detta syfte på något lämpligt sätt infördes i lagstiftningen.

Departementschefen. Jag ansluter mig till de sakkunnigas av byggnadsstyrelsen biträdda åsikt, att någon ändring med hänsyn till luftfartsintressena i gällande byggnads- eller expropriationslagstiftning icke bör för närvarande företagas. Beträffande det av handelskammaren i Göteborg berörda spörsmålet vill jag framhålla, att detta kan föreligga även beträffande annan expropriation än sådan som sker för luftfartsanläggningar. Det behandlas också i 68—70 §§ expropriationslagen, i fråga om vilka bestämmelser jag ej finner anledning att nu föreslå någon ändring.

11 §.

Detta stadgande saknar motsvarighet i luftfartsförordningen. Någon likhet företer emellertid bestämmelsen i § 21 tillämpningskungörelsen, att tillstånd av luftfartsmyndigheten erfordras »för luftfartsleds utmärkande genom teckens anbringande».

Enligt 49 § tredje stycket lotsförordningen den 4 juni 1937 (nr 330) skall lotsdirektör, som finner att vid eller i närheten av allmän farled anordnats belysning varigenom sjöfarande kan vilseledas, därom göra anmälan hos länsstyrelsen; har sådan anmälan inkommit, äger länsstyrelsen, efter prövning av förhållandena, meddela de föreskrifter, som må finnas erforderliga till undanröjande av anmärkta olägenheter, ävensom stadga lämpliga viten för underlåtenhet att ställa sig nämnda föreskrifter till efterrättelse.

De sakkunniga har i viss anslutning till lotsförordningen föreslagit, att Konungen eller den Konungen därtill bemyndigad skall äga meddela vissa bestämmelser till undvikande av fara för trafiksäkerheten, samt härom vidare anfört:

Såsom paragrafens lydelse giver vid handen, avses därmed främst förebyggande av att märken och belysningsanläggningar anordnas på sådant sätt, att trafiksäkerheten utsättes för fara. Vid sidan av märken och belysningsanläggningar nämnas andra inrättningar. Med detta uttryck åsyftas bl. a. byggnader och andra anordningar, som utgöra luftfartshinder men icke ligga i närheten av statlig flygplats eller av annan än staten tillhörig flygplats till allmänt bruk, exempelvis under en luftfarled. I sakens natur ligger, att sådan administrativ reglering icke kan göras lika genomgripande

som de under byggnadslagstiftningen fallande bestämmelserna om byggnader och anordningar. Såsom exempel på förebyggande åtgärder, som kunna ifrågakomma, må nämnas anordnande av hindermarkering. Att även naturföremål kunna behöva markeras har synts icke behöva särskilt framhållas i lagen.

Den sålunda föreslagna fullmakten lär emellertid böra vara begränsad med hänsyn till markägaren eller annan med denne jämförlig rättsägare. De sakkunniga hava visserligen utgått från att i paragrafen avsedda bestämmelser även utan särskilt lagstadgande skulle erhålla sådan avfattning, att genom deras tillämpning avsevärd skada eller olägenhet icke komme att tillskyndas angivna rättsägare. I tydlighetens intresse uttalas emellertid i paragrafen, att sådana bestämmelser må meddelas endast om dessa icke föranleda avsevärd skada eller olägenhet för ägare av mark eller innehavare av särskild rätt därtill.

För fall som icke omfattas av det sålunda givna bemyndigandet lär, om frivillig överenskommelse icke kan träffas, den som påyrkar viss åtgärd vara hänvisad till den vid föregående paragraf berörda lagstiftningen.

Beträffande påföljd av underlåtenhet att ställa sig meddelade bestämmelser till efterrättelse har vad lotsförordningen innehåller funnits böra ersättas med ett mera allmänt bemyndigande. Uppmärksamheten har härvid varit fästad bl. a. vid föreläggande av vite och föreläggande av äventyr att åtgärd företages på vederbörandes egen bekostnad.

Byggnadsstyrelsen uttalar, att bemyndigandet i förevarande paragraf torde utgöra ett värdefullt komplement till byggnadslagstiftningen i dess nuvarande utformning.

Departementschefen. De sakkunniga har givit denna för trafiksäkerheten betydelsefulla föreskrift en avfattning, som tager behörig hänsyn jämväl till markägares och med sådan jämförlig rättsägares intressen. Gränsdragningen vid avsevärd skada eller olägenhet har motsvarighet i andra likartade författningar. Förslaget synes böra godtagas.

Övriga bestämmelser

12 §.

Den i förevarande paragraf berörda frågan är ej behandlad i luftfartsförordningen, fränsett de i andra sammanhang hemmahörande bestämmelserna i §§ 15 och 25 om utgångspunkt för viss luftfart samt i § 31 därom, att Konungen bestämmer huruvida luftfartyg vid färd från eller till utrikes ort skall nedstiga å eller avgå från vissa bestämda landningsplatser. I § 19 tillämpningskungörelsen är däremot meddelade bestämmelser i ämnet av mera generell natur.

De sakkunniga har funnit detta ämne vara av den vikt, att det icke kan helt förbigås i lagstiftningen. Reglering i formen av lag har emellertid befarats komma att bli alltför stel. De omständigheter, som i detta avseende bör komma i betraktande, är nämligen enligt de sakkunniga av mycket olika art och kan tänkas väsentligen ändras från tid till annan. De sakkunniga har funnit hänsyn till ekonomin hos en måhända för betydande kostnader anlagd flygplats ofta tala för att å ort, där sådan flygplats finnes, denna

också skall allmänneligen användas. I samma riktning har de ock ansett tala angelägenheten av att undvika okontrollerad flygning i den närmaste omgivningen av en till allmänt bruk upplåten flygplats. Hänsyn till passagerares säkerhet har de funnit verka därhän, att godkända flygplatser i allmänhet skall användas vid flygningar med betalande passagerare, medan å andra sidan möjligheten att starta och landa på varje därför lämplig plats icke torde böra beskäras i onödan. De sakkunniga har ansett bl. a. flygning med helikopter eller liknande luftfartyg påkalla uppmärksamhet i detta sammanhang. De har därför funnit det lämpligast, att det alltjämt är överlämnat åt Konungen eller den Konungen därtill förordnar att meddela erforderliga bestämmelser i ämnet, och upplyst, att denna uppfattning vunnit anslutning jämväl från det praktiska livets sida.

Beträffande nyttjande av militära flygplatser för civil luftfart har de sakkunniga hänvisat till 15 kap. 1 § i förslaget.

De sakkunniga har vidare anfört:

Ett i samband med 12 § i förslaget dryftat viktigt spörsmål rör förhållandet mellan, å ena sidan, luftfartens intresse av att landning må få ske på varje lämplig plats och, å andra sidan, markägares och med honom jämförlig rättsägares intresse att skyddas för därav möjligen kommande skada eller olägenhet. Jämföras må § 12 i den tyska luftfartslagen som — efter att i mom. 1 hava föreskrivit att luftfartyg må landa utanför flygplatser, som upplåtits till allmänt bruk, endast när flygningens säkerhet så påfordrar eller tillstånd av viss myndighet föreligger — i mom. 2 stadgar bl. a., att markägaren icke kan förbjuda landning i de i mom. 1 angivna fallen men har rätt till ersättning för den skada, som tillfogas honom genom landningen. Det har emellertid ansetts att ämnet, åtminstone för närvarande, icke bör regleras i lag utan överlämnas till avgörande enligt allmänna rättsregler.

Departementschefen. De sakkunnigas förslag till förevarande paragraf anser jag vara lämpligt, fränsett viss formell jämkning. Förslag till reglering av rätten att landa utom flygplats samt av markägares och med honom jämförlig rättsägares rätt vid sådan landning bör icke nu framläggas.

13 §.

Redan vid 6 § har, i samband med behandlingen av de ämnen som bör beaktas vid meddelande av tillstånd att inrätta och driva flygplats till allmänt bruk, berörts frågan om de för flygplatsens användning tillämpliga taxorna.

För flygplats, som mot erläggande av avgift är öppen för svenska luftfartyg, skall jämlikt § 26 mom. 2 andra stycket luftfartsförordningen vara fastställd taxa för upp- och nedstigning samt för uppehåll.

Beträffande statens civila flygplatser finnes för närvarande av Kungl. Maj:t fastställd taxa å avgifter för deras begagnande. Tillämpningsbestämmelser i anslutning till taxan har utfärdats av luftfartsstyrelsen.

De sakkunniga har ansett en sådan ordning som den nu återgivna alltjämt vara lämplig i fråga om statens civila flygplatser och böra erhålla sär-

skilt stöd i luftfartslagen. Med avseende å sådana till allmänt bruk upplåtna flygplatser, där annan än staten skall utöva driften, har frågan om avgifter synts dem böra regleras på enahanda sätt. De nu berörda bestämmelserna har av de sakkunniga upptagits i paragrafens första stycke.

Det har av de sakkunniga ansetts falla utanför det dem meddelade uppdraget att ingå på frågan om de grunder för avgiftsberäkning, vilka är mest ägnade att skapa rättvisa mellan dem som begagnar här ifrågavarande anläggningar. De sakkunniga har utgått från att vid fastställande av avgifter enligt förevarande paragraf för begagnande av sjöflygplats vederbörlig hänsyn kommer att tagas till förekommande hamnavgifter, och de har erinrat om kungörelsen den 21 april 1950 (nr 152) om fastställelse av hamn- och grundpenningtaxor samt taxor å sluss-, kanal- och andra farledsavgifter, i vilken någon ändring ansetts icke vara påkallad.

Rörande bestämmelsen i andra stycket av den föreslagna paragrafen har de sakkunniga anført, att det ansetts ändamålsenligt att, på sätt i fråga om vissa andra avgifter är stadgat, föreskriva att de i paragrafen avsedda avgifterna må, när de är förfallna till betalning, uttagas genom utmätning utan föregående dom eller utslag. De har hänvisat till 14 § andra stycket förordningen den 10 augusti 1877 om nya utsökningslagens införande.

Slutligen har de sakkunniga framhållit, att jämlikt 12 kap. 2 § i förslaget luftfartyg i vissa fall må hindras att lämna flygplats till dess avgift guldits eller säkerhet därför blivit ställd.

Luftfartsstyrelsen yttrar närmast beträffande första stycket av paragrafen:

Den nuvarande av Kungl. Maj:t fastställda flygplatstaxan innehåller ett bemyndigande för luftfartsstyrelsen att icke blott fastställa tillämpningsföreskrifter utan även fastställa avgifter för de särskilda tjänster, som kunna lämnas utöver vad som tillhandahålles för de avgifter, som fastställts i taxan. Dessa senare avgifter avse tjänster, för vilka ersättning uttages efter helt affärsmässiga grunder och vilka äro av synnerligen skiftande karaktär. Denna anordning med avgifter fastställda dels av Kungl. Maj:t, dels — för särskilda fall — av luftfartsstyrelsen eller annan innehavare av flygplats synes av praktiska skäl böra bibehållas. Den föreslagna lydelsen av denna paragraf förefaller mot denna bakgrund icke helt lämplig. — Styrelsen ifrågasätter även, huruvida icke ifrågavarande bestämmelse lämpligen bör ha sin plats i 12 kap.

I fråga om andra stycket anför *Svea hovrätt*, efter en jämförelse med 12 kap. 4 § andra stycket i förslaget:

Hovrätten anser någon tvekan, särskilt beträffande de med 6 kap. 13 § andra stycket avsedda avgifterna, kunna råda huruvida man på detta sätt bör utvidga kretsen av de fordringar som i fråga om snabb exekution privilegieras. Därest förslaget i denna del genomföres, förutsätter hovrätten emellertid, att tillämpningsbestämmelser utfärdas som kringgärda utmätningsgäldenärs och tredje mans berättigade intressen.

Departementschefen. Vad först beträffar luftfartsstyrelsens anmärkning rörande paragrafens innebörd vill jag understryka, att det föreslagna stadgandet endast avser avgift för begagnande av flygplats eller annan för

luftfarten avsedd anläggning. Avgifter för de av styrelsen omnämnda särskilda tjänsterna, för vilka ersättning uttages efter helt affärsmässiga grunder, faller utanför stadgandets tillämpningsområde.

Uttrycket »efter regler som meddelas av Konungen» innebär, att Kungl. Maj:t väl kan delegera fastställandet av avgifternas belopp men att de regler, efter vilka avgiftsbeloppen beräknas, skall vara givna av Kungl. Maj:t. Jag vill här såsom ett exempel erinra om den av de sakkunniga av annan grund nämnda kungörelsen om hamntaxor m. m.

Svea hovrätts tvekan i fråga om exekution utan föregående dom eller utslag av de med förevarande paragraf avsedda avgifterna kan jag i viss mån dela. Emellertid talar viktiga praktiska skäl, som sammanhänger med grunderna för 12 kap. 2 § i förslaget, för den av de sakkunniga föreslagna lösningen, som även överensstämmer med vad som upptagits i de övriga nordiska lagförslagen. Då avgifterna skall debiteras efter regler som meddelas av Konungen, torde hänsynen till rättssäkerheten kunna tillgodoses på ett betryggande sätt. Jag ansluter mig därför till de sakkunnigas förslag. Självfallet kommer de av hovrätten angivna intressena att beaktas vid arbetet med tillämpningsbestämmelser.

Beträffande den lämpligaste placeringen av förevarande paragraf vill jag med hänsyn till det nära sammanhanget med kapitlet i övrigt, bl. a. dess 14 §, ansluta mig till sakkunnigförslaget.

14 §.

Denna paragraf äger motsvarighet i § 26 mom. 2 första stycket luftfartsförordningen, enligt vilket varje flygplats, som mot erläggande av avgift är öppen för svenska luftfartyg, på enahanda villkor skall vara öppen för luftfartyg, hemmahörande i främmande stat, med vilken Konungen slutit avtal om beviljande av sådan förmån.

De sakkunniga har framhållit, att den av dem föreslagna paragrafen företar vissa avvikelser från det nyss återgivna stadgandet och att avvikelserna delvis beror på olikheter mellan Pariskonventionen och luftfartskonventionen. Rörande den senare konventionen har de sakkunniga anfört:

Luftfartskonventionens hithörande föreskrifter återfinnas främst i art. 15. Enligt denna skall varje flygplats i en fördragsslutande stat, som upplåtits till allmänt bruk av dess inhemska luftfartyg, med förbehåll för bestämmelserna i art. 68 hållas öppen på enahanda villkor jämväl för luftfartyg från alla övriga fördragsslutande stater. Likaledes skola enhetliga bestämmelser gälla för samtliga fördragsslutande staters luftfartyg i fråga om användning av hela den markorganisation, däri inbegripet radio- och väderlekstjänst, som må inrättas till allmänt bruk för att befrämja säkerhet och snabbhet i luftfarten. De avgifter, som en fördragsslutande stat uttager eller tillåter uttaga av övriga fördragsslutande staters luftfartyg för användning av nämnda flygplatser och markorganisation, må icke överstiga, för luftfartyg som icke nyttjas i regelbunden internationell trafik, vad ifrågavarande stats inhemska luftfartyg av samma klass skulle erlægga i liknande trafik samt, för luftfartyg som nyttjas i regelbunden internationell trafik, vad ifrågavarande stats inhemska luftfartyg skulle erlægga i liknande internationell trafik. Ytterligare föreskrives i artikeln, att alla så-

dana avgifter skola offentliggöras och delgivas ICAO för att, efter framställning av därav intresserad fördragsslutande stat, de för användning av flygplatser och övrig markorganisation föreskrivna avgifterna skola granskas av organisationens råd, som har att avgiva utlåtande och förslag i ämnet att övervägas av stat eller stater som därav beröras. Slutligen stadgas, att arvoden, pålagor eller andra avgifter icke må av någon fördragsslutande stat läggas å en fördragsslutande stats luftfartyg eller därmed befördrade personer eller gods endast för rätt att färdas över, inkomma till eller avgå från dess territorium.

Angående återopade art. 68 må hänvisas till 8 kap. 2 § i förslaget.

I förevarande paragraf har de sakkunniga återgivit innehållet i nämnda art. 15 i den omfattning, vari det ansetts höra hemma i luftfartslagen.

Departementschefen. Med hänsyn till de av de sakkunniga återgivna stadgandena i luftfartskonventionen bör denna paragraf upptagas i förslaget.

15 §.

Förevarande paragraf saknar motsvarighet i luftfartsförordningen.

De sakkunniga har anfört, att stadgandena i paragrafen har sitt ursprung i samma tankegång som ligger till grund för bestämmelserna i 4 kap. i förslaget. De har påpekat att, ehuru luftfartskonventionen saknar bestämmelser om behörighetshandlingar för andra än besättningsmedlemmar å luftfartyg, enligt kap. 4 i annex 1 till konventionen certifikat och s. k. ratings kan komma i fråga även för annan personal än den som ingår i besättningen å luftfartyg.

Med paragrafen har av de sakkunniga avsetts endast tjänst, varav trafik-säkerheten är beroende, och de har ansett det böra ankomma på Konungen eller den Konungen därtill bemyndigad såväl att avgöra, vilken tjänst som är av sådan art, som ock att bestämma villkor för behörighet att förrätta tjänsten och behovet att inneha certifikat till styrkande av behörigheten. Paragrafen har så avfattats, att vederbörlig hänsyn kan tagas till de bestämmelser i ämnet som må utfärdas av ICAO.

Departementschefen. Jag ansluter mig på denna punkt till sakkunnigförslaget, fränsett en mindre jämkning av redaktionell art.

16 §.

Även denna paragraf saknar motsvarighet i luftfartsförordningen.

De sakkunniga har ansett det icke behöva motiveras, att vad i 5 kap. 10 § i förslaget stadgas angående tjänst å luftfartyg i förevarande paragraf föreslagits skola äga motsvarande tillämpning i fråga om viss markpersonal. De har emellertid funnit de särdeles stränga krav på befattningshavarens förmåga att fullgöra vad honom åligger, som sålunda uppställts, böra föreskrivas endast beträffande personal i ställning av betydelse för trafik-säkerheten. De sakkunniga har vidare funnit, att en uppräknings i lagen av de befattningar, som bör komma i fråga, med hänsyn till de skiftande förhållandena och den fortskridande utvecklingen svårigen kan företagas. Ytterligare har de sakkunniga anfört:

Enligt det vid 5 kap. 10 § omnämnda förslaget rörande trafiknykterhet bör sådant stadgande omfatta den som på flygplats eller annan för luftfarten avsedd anläggning tjänstgör i befattning, varav enligt vad luftfartsstyrelsen bestämmer trafiksäkerheten skall anses vara direkt beroende. Vid utarbetandet av förslaget till luftfartslag har man emellertid med hänsyn till frågans vikt ansett det böra ankomma på Konungen att angiva, vilka befattningar stadgandet bör omfatta. Det har härvid befunnits lämpligt att såsom exempel särskilt framhålla trafikledare och markmekaniker. Dessa exempel låra ock vara ägnade att angiva, att förevarande paragraf åsyftar endast personal i marktjänst i ställning av mer omedelbar betydelse för trafiksäkerheten.

Departementschefen. För trafiksäkerheten är det av synnerlig betydelse, att de med förevarande paragraf avsedda befattningshavarna icke genom påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller till följd av sjukdom eller uttröttnings eller ock av annan sådan grund är urståndsatta att på betryggande sätt fullgöra vad som åligger dem. Sålunda kan exempelvis ett misstag av en trafikledare vara lika ödesdigert som ett misstag av föraren av ett luftfartyg, och den ene bör liksom den andre vara i bästa möjliga fysiska och psykiska tillstånd.

Paragrafens tillämpningsområde torde vara lämpligt angivet, och jag kan även i detta avseende giva sakkunnigförslaget min anslutning.

7 KAP.

Om tillstånd till luftfartsverksamhet

Stadganden rörande tillstånd till luftfartsverksamhet återfinnes för närvarande främst i luftfartsförordningen kap. 8 samt i tillämpningskungörelsen §§ 16, 29 och 30. Ytterligare må framhållas av luftfartsstyrelsen utfärdade s. k. driftsbestämmelser (BCL D).

De sakkunniga har anfört, att de i detta kapitel berörda frågorna, som är av central betydelse icke minst för den internationella luftfarten, i stor utsträckning har rönt inflytande av luftfartskonventionen med därtill anslutande överenskommelser. Efter att ha lämnat en översikt av dessa avtals tillblivelse vid konferensen i Chicago 1944 — en översikt som nära ansluter sig till vad som anförts i den redan i redogörelsen för förslagets huvudgrunder omnämnda propositionen nr 333 till 1945 års riksdag — återger de sakkunniga det huvudsakliga innehållet i hithörande delar av de internationella avtalen på följande sätt:

Av de nu i luftfartskonventionen upptagna bestämmelserna avser art. 5 rätt till icke regelbunden flygning (*right of nonscheduled flight*). Enligt denna artikel medger envar fördragsslutande stat, att alla luftfartyg från annan fördragsslutande stat, vilka icke nyttjas i regelbunden internationell trafik, må, utan skyldighet att förut inhämta tillstånd därtill, under iakttagande av bestämmelserna i konventionen flyga till eller utan mellanlandning överflyga dess territorium ävensom där landa för andra än trafikändamål, dock under förbehåll om rätt för den överflugna staten att påfordra landning. Envar fördragsslutande stat förbehåller sig emellertid rätt att av

flygsäkerhetsskäl påfordra att luftfartyg, som önskar färdas över områden som äro otillgängliga eller utan tillfredsställande markorganisation, skall följa föreskrivna flygvägar eller inhämta särskilt tillstånd till sådan flygning. Om sådant luftfartyg nyttjas för befordran av passagerare, gods eller post mot vederlag eller hyra (för remuneration or hire) i icke regelbunden internationell lufttrafik, skall det jämväl, under förbehåll för bestämmelserna i art. 7, hava rätt att taga ombord eller avlämna passagerare, gods eller post, dock med förbehåll om rätt för den stat, där sådant sker, att föreskriva sådana bestämmelser, villkor eller begränsningar som den finner önskvärda.

I detta sammanhang har de sakkunniga erinrat om den av ICAO:s råd den 28 mars 1952 antagna rapporten rörande definition å regelbunden internationell lufttrafik, i vilken rapport uttalas att staternas rätt att föreskriva sådana bestämmelser, villkor och begränsningar icke får utövas på sådant sätt att drivande av denna viktiga form av luftbefordran göres omöjligt eller ineffektivt. Härefter har de sakkunniga fortsatt sin redogörelse:

Art. 6 i konventionen berör den regelbundna lufttrafiken (scheduled air services). Jämlikt artikeln må ingen regelbunden internationell lufttrafik över eller till en fördragsslutande stats territorium bedrivas utom med särskilt tillstånd eller annat bemyndigande av den staten samt i enlighet med villkoren i tillståndet eller bemyndigandet.

Enligt återopade art. 7, avseende s. k. cabotage, äger envar fördragsslutande stat vägra annan fördragsslutande stats luftfartyg tillstånd att inom dess territorium för befordran mot vederlag eller hyra taga ombord passagerare, post och gods med bestämmelse till annan plats inom territoriet. Envar fördragsslutande stat förbinder sig att ej träffa någon överenskommelse, varigenom sådan förmån särskilt och med ensamrätt förlänas annan stat eller lufttrafikföretag i annan stat, samt att ej heller från annan stat mottaga sådan förmån med ensamrätt.

Vad härefter angår transitöverenskommelsen, innehåller denna i art. I avd. 1, att envar fördragsslutande stat tillerkänner övriga fördragsslutande stater följande rättigheter (freedoms of the air) med avseende å regelbunden internationell lufttrafik, nämligen rätt att överflyga dess territorium utan att landa samt rätt att landa för andra än trafikändamål (de s. k. första och andra friheterna). Vissa undantag gälla härvid med hänsyn till militära eller utomordentliga förhållanden. Rättigheterna må enligt art. I avd. 2 utövas allenast i överensstämmelse med bestämmelserna i luftfartskonventionen. Fördragsslutande stat, som beviljat lufttrafikföretag i annan fördragsslutande stat rätt att landa för andra än trafikändamål, må enligt avd. 3 av artikeln påfordra, att dessa företag utföra skälig kommersiell flygning å platser, där sådana mellanlandningar företagas. Därvid må dock lufttrafikföretag, som trafikera samma sträcka, ej behandlas olika, varjämte hänsyn skall tagas till luftfartygs kapacitet, den normala trafikeringen av ifrågavarande internationella luftfartslinjer samt de fördragsslutande staternas rättigheter och skyldigheter. Beträffande flygvägar, flygplatser och avgifter må, på sätt närmare stadgas i avd. 4 av samma artikel, vissa villkor ställas. Vidare förbehåller sig jämlikt avd. 5 envar fördragsslutande stat rätt att förvägra eller återkalla certifikat eller tillstånd för annan stats luftfartsföretag, där den icke finner det utrönt, att den reella äganderätten till och den verkliga kontrollen över företaget innehavas av medborgare i en fördragsslutande stat, eller där sådant företag underlåter att ställa sig till efterrättelse lagarna i den stat, över vilken det uppehåller trafik, eller att

fullgöra sina förpliktelser enligt överenskommelsen. Ytterligare innehåller överenskommelsen bl. a. bestämmelser om tvisters biläggande (art. II).

Vidkommande den praktiskt mindre betydelsefulla lufttrafiköverenskommelsen, skiljer sig denna från transitöverenskommelsen främst därigenom, att de fördragsslutande staterna enligt art. I avd. 1 i fråga om genomgående trafik på route, som skäligen må anses utgöra direkt linje från och tillbaka till den stats hemland vilkens nationalitet vederbörande luftfartyg äger, tillerkänna övriga fördragsslutande stater även dels rätt att avlämna passagerare, post och gods, som tagits ombord inom den stats territorium vilkens nationalitet luftfartyget äger, dels rätt att taga ombord passagerare, post och gods för befordran till den stats territorium, vilkens nationalitet fartyget äger, dels ock rätt att taga ombord passagerare, post och gods för befordran till annan fördragsslutande stats territorium samt att avlämna passagerare, post och gods från sådant territorium (de s. k. tredje, fjärde och femte friheterna). Beträffande den femte friheten gäller dock jämlikt art. IV avd. 1, att envar fördragsslutande stat må förklara sig icke önska bevilja eller mottaga de därmed avsedda rättigheterna och skyldigheterna samt att fördragsslutande stat icke skall vara skyldig bevilja några rättigheter enligt den femte friheten till annan fördragsslutande stat, som ej likaledes förbundit sig därtill. Lufttrafiköverenskommelsen upptager vidare i art. I avd. 4 en med luftfartskonventionen art. 7 likalydande bestämmelse rörande cabotage.

De sakkunniga har vidare anført, att man närmast med hänsyn till den betydelse, som i förut anförda stadganden tillmättes skillnaden mellan regelbunden och icke regelbunden luftfart, inom ICAO sökt uppdraga rågången mellan dessa båda begrepp. På begäran av församlingsmötet har organisationens råd den 28 mars 1952 antagit ett utlåtande med den förut omtalade definitionen å begreppet regelbunden internationell lufttrafik jämte en undersökning av de rättigheter som meddelats genom konventionen art. 5. Utlåtandet har antagits till ledning för medlemsstaterna vid tolkning eller tillämpning av art. 5 och 6 i konventionen, och enligt vad som framhålls i förordet till utlåtandet ämnar rådet överse definitionen, om och när det befinnes nödvändigt med hänsyn till erfarenheten. De sakkunniga har översatt definitionen sålunda:

Med regelbunden internationell lufttrafik förstås en följd av flygningar, av vilka envar äger dessa kännetecken: a) den går genom två eller flera staters luftrum; b) den utföres av luftfartyg för befordran av passagerare, post eller gods mot ersättning, på sådant sätt att varje flygning står öppen för allmänheten; c) den bedrives för att betjäna trafiken mellan samma två eller flera punkter, antingen 1) enligt en kungjord tidtabell eller 2) medelst flygningar så regelbundna eller ofta återkommande att de tydligt utgöra en systematisk serie.

Ur rådets utlåtande har de sakkunniga återgivit bl. a. följande:

Med den engelska textens uttryck »for remuneration» (mot ersättning) åsyftas detsamma som med »for remuneration or hire» (mot vederlag eller hyra) i luftfartskonventionen art. 5. När det gäller att avgöra, huruvida en serie flygningar utgör regelbunden internationell lufttrafik, får varje flyg-

ning, som fyller de i definitionen angivna villkoren, tagas i betraktande liksom man även får bortse från varje flygning, som icke uppfyller dessa villkor. Det utgör icke en förutsättning för regelbunden internationell lufttrafik, att alla flygningarna i en serie utföras av samma företag. Utför ett förvärvsmässigt drivet luftfartsföretag en flygning utan ersättning, skall sådan flygning anses såsom icke regelbunden, även om den utföres i nära anslutning till regelbunden internationell lufttrafik. Samtliga led i definitionen måste vara uppfyllda.

Ytterligare har de sakkunniga framhållit, att av de inom ICAO utarbetade annexen till luftfartskonventionen främst annex 6 innehåller föreskrifter av betydelse i nu förevarande sammanhang.

För egen del har de sakkunniga betonat, med vilka svårigheter det här, liksom i fråga om sjö rätt och bil rätt, är förenat att uppdraga en skarp gräns mellan regelbunden och icke regelbunden trafik, och de har framhållit att övergångsformer ofta förekommer, beträffande vilkas hänförlighet till den ena eller den andra typen tvekan kan föreligga. De har funnit nödigt att till rättstillämpning och doktrin överlämna avgörandet, huruvida viss trafik är att anse såsom regelbunden eller icke, och anfört att därvidlag helt naturligt tillbörligt beaktande kommer att skänkas åt den inom ICAO utarbetade vägledande definitionen. De har likaledes funnit viss ledning kunna vara att hämta från tillämpningen av motsvarande bestämmelse i 4 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., enligt vilken paragraf med linjetrafik i förordningen förstås yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods å viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätt i fråga om automobilens utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt.

Slutligen har de sakkunniga anfört:

Vidkommande uttrycket luftfartsverksamhet må framhållas, att därmed i främsta rummet avsetts utövande av flygning i någon form. Till luftfartsverksamhet har emellertid också ansetts böra räknas sådan verksamhet, som avses i 7 § i kapitlet. Däremot omfattar begreppet luftfartsverksamhet icke inrättande och drift av flygplats, i vilket ämne bestämmelser upptagits i 6 kap. i förslaget.

På sätt framgår särskilt av 3 och 6 §§ i förevarande kapitel äger kapitlet tillämpning jämväl å luftfartsverksamhet inom riket, bedriven av utländsk person eller med utländska luftfartyg. Vad åter angår tillämpning utom riket av kapitlets bestämmelser lär av 1 kap. 4 § i förslaget framgå, att sådan tillämpning i regel icke kan komma i fråga, vare sig det gäller luftfartspolitiskt betingade tillstånd eller det rör fall, där tillståndsprövningen är att anse mera såsom ett utövande av samhällets ordningsmakt.

SAS anför i fråga om förhållandet mellan regelbunden och icke regelbunden luftfart:

En mycket vanskelig fråga, då det gäller trafikluftfarten, är gränsdragningen mellan regelbunden och icke-regelbunden luftfart, och stora svårigheter ha mött och möta alltjämt att finna en rimlig avvägning mellan olika intressen. Samtidigt som den icke-regelbundna luftfarten givetvis i många

hänseenden fyller en viktig uppgift såsom supplement till linjefarten, är det av stor vikt att den sistnämnda skyddas från oskäligt intrång. I motiven hänvisas bl. a. till den inom ICAO utarbetade definitionen av reguljär luftfart. Då genom alla de förutsättningar definitionen anger för att regelbunden luftfart skall anses föreligga, den icke-reguljära luftfarten, om definitionen skulle bli avgörande för denna gränsdragning, enligt vårt förmenande skulle lämnas alltför stora möjligheter att tillgodogöra sig den trafik, som i första hand synes böra vara förbehållen den reguljära luftfarten, torde försiktighet böra iakttagas vid definitionens användning såsom hjälpmedel vid tolkningen och tillämpningen av lagen.

Departementschefen. För ett ändamålsenligt ordnande av luftfarten är det av stor betydelse att kunna uppdraga en klar gräns mellan de båda begreppen regelbunden och icke regelbunden luftfart. Såsom förhållandena på sjörättens och bilrättens områden utvisar och såsom de sakkunniga och SAS betonat, är gränsdragningen mellan de båda kategorierna emellertid mycket vanskelig. Den av ICAO uppställda definitionen är visserligen ett värdefullt bidrag till gränsdragningen, men den ger icke alltid ett fullt tydligt svar på frågan, huruvida en viss luftfartsverksamhet innebär regelbunden luftfart eller ej. Enligt vad som upplysts har också på en av ICAO framställd rundfråga flera till organisationen anslutna stater svarat att de icke kunde godtaga definitionen. Jag finner liksom de sakkunniga, att det får överlämnas åt rättstillämpning och doktrin att närmare klargöra skillnaden mellan regelbunden och icke regelbunden luftfart.

1 §.

Med paragrafen avses att besvara dels frågan i vad mån utövande av luftfart förutsätter särskilt tillstånd, dels ock spørsmålet å vem det ankommer att meddela sådant tillstånd. Dess två första stycken äger viss motsvarighet i § 33 luftfartsförordningen, enligt vilken gäller dels att för utövning av luftfart i regelbunden trafik å viss luftfartsled (linjefart) erfordras tillstånd av Konungen, där annan än staten skall utöva driften, dels ock att för utövning av annan luftfart mot ersättning erfordras tillstånd av luftfartsmyndigheten. Tredje stycket rör ett ämne, som nu behandlas i §§ 16, 29 och 30 tillämpningskungörelsen. Jämföras må även den i tillämpningskungörelsen § 1 upptagna definitionen å yrkesmässig luftfart.

De sakkunniga har beträffande första och andra styckena av paragrafen anfört, att liksom i gällande luftfartsrätt skillnad gjorts mellan utövande av luftfart i regelbunden trafik (linjefart) å ena sidan och eljest utövad luftfart å den andra. I deras förslag saknas motsvarighet till kravet i § 33 luftfartsförordningen, att trafiken för att anses såsom regelbunden skall äga rum å viss luftfartsled. De har ansett ett sådant krav kunna innebära en icke avsedd begränsning av stadgandets tillämpningsområde, exempelvis när trafiken icke alltid följer samma väg.

I motsats till gällande rätt men på visst sätt i överensstämmelse med ICAO:s vid rubriken berörda definition har i förslaget upptagits bestäm-

melse, att endast i förvärvssyfte utövad linjefart kräver tillstånd. Detta uttryck är enligt de sakkunniga att förstå så, att luftfarten såsom sådan skall utövas i förvärvssyfte. Såsom ett exempel på luftfart som icke sker i förvärvssyfte har de sakkunniga anfört, att en entreprenör med luftfartyg befordrar sina arbetare till ett kraftverksbygge i ödemarken och åter.

Även beträffande icke regelbunden trafik har de sakkunniga ansett riktigt att såsom förutsättning för tillståndstvång angiva, att trafiken skall äga rum i förvärvssyfte. Genom upptagande av denna förutsättning har de velat från stadgandets tillämpningsområde utesluta flygningar, som utföres mot ersättning men icke kan anses ske i sådant syfte.

I överensstämmelse med vad i 6 kap. 4 § i förslaget stadgas rörande flygplats till allmänt bruk men i motsättning till den uppfattning, som i förevarande sammanhang kommit till uttryck i övriga nordiska lagförslag, har i de båda första styckena föreslagits det undantaget från skyldighet att inneha tillstånd, att sådant icke kräves där staten skall utöva driften. De synpunkter, som anlagts beträffande undantaget i 6 kap. 4 §, har nämligen av de sakkunniga ansetts vara av betydelse även i nu förevarande avseende.

En ändring i förhållande till gällande rätt har föreslagits i andra stycket, varigenom åt Kungl. Maj:t medgives att förordna om undantag från skyldigheten att inneha tillstånd till annan luftfart än linjefart. Denna ändring är betingad bl. a. av luftfartskonventionen art. 5. Genom det föreslagna dispensstadgandet har de sakkunniga velat skapa möjlighet att från tillståndstvånget undantaga icke regelbunden luftfart, bedriven av andra ICAO-staters luftfartyg. De har emellertid å andra sidan betonat, att denna befogenhet icke kan utnyttjas i alltför stor utsträckning och att försök att kringgå de svenska tillståndsbestämmelserna naturligen måste hindras. De har ansett det vara maktpåliggande, att den icke regelbundna luftfarten ej beredes tillfälle att obehörigen inkräkta på linjefarten område.

De sakkunniga har tillagt, att man med hänsyn till säkerheten och allmän ordning kan även i de fall, där tillstånd icke erfordras till viss luftfart, kräva anmälan i förväg av därvid nyttjade luftfartyg såsom förutsättning för rätt att flyga in över svenskt område.

I paragrafens tredje stycke har de sakkunniga upptagit vissa fall av luftfartsverksamhet, beträffande vilka det kan ifrågakomma att kräva tillstånd med hänsyn till säkerheten. De har anfört, att allmänhetens trygghet härvid kommer i betraktande i främsta rummet och att härmed sammanhänger att tillstånd kan föreskrivas, vare sig luftfarten sker i förvärvssyfte eller icke och även om verksamheten utövas av staten. I stycket upptages främst luftfart som avser utbildning, varmed åsyftats såväl egentlig skolning som den övningsflygning vilken kan vara erforderlig för att redan förvärvade färdigheter skall vidmakthållas. Härefter nämnes anordnande av flyguppvisning eller flygtävling och, slutligen, utövande av annan luftfartsverksamhet av särskild art. Orden »av särskild art» angiver, enligt vad de sakkunniga uttalat, att med verksamheten skall vara förenad ett moment av särskild fara för tredje man eller luftfartens utövare. De har alltså förut-

satt att de risker, som är förbundna med varje form av flygning, i väsentlig mån skall överskridas. Avgörandet huruvida tillstånd skall krävas har de funnit inom den angivna ramen böra läggas i Kungl. Maj:ts hand.

Till sist har de sakkunniga anfört, att den i detta sammanhang mötande frågan, huruvida läraren eller eleven skall vara ansvarig för skada som må orsakas under utbildningsflygning, har ansetts böra lösas enligt allmänna rättsregler, till följd varav bestämmelse icke upptagits i förslaget.

En anmärkning rörande tillståndsgivningen i allmänhet enligt förevarande paragraf göres av *kommerskollegium*, som säger sig väl inse, att all icke statlig luftfartsverksamhet som bedrives i förvärvssyfte måste underkastas koncessionstvång med hänsyn såväl till säkerheten som till de ekonomiska och affärsmässiga förutsättningarna, men som tillika framhåller, att det ur allmän näringspolitisk synpunkt är viktigt att tillståndsgivningen handhåves på sådant sätt att så stort spelrum som möjligt lämnas åt konkurrensen.

SAS diskuterar begreppet »i förvärvssyfte»:

Som de sakkunniga framhålla i motiven innebär kvalifikationen »i förvärvssyfte» en nyhet i förhållande till de nu gällande bestämmelserna. Med de nu föreslagna reglerna har man från tillstånd enligt 1 § velat undantaga exempelvis det i motiven såsom exempel angivna fallet, att en entreprenör med luftfartyg befordrar sina arbetare till och från ett kraftverksbygge i ödemarken. Men hur ställer det sig i tillståndshänseende i det fall att ett stort affärsföretag etablerar en egen linje för transport av egna produkter mellan två platser? Exempelvis kan en större bilfabrik i Tyskland i framtiden tänkas komma att utföra vissa flygturer för befordran av bilar till sin svenska importör eller en större svensk industri med egna flygplan frakta sina egna produkter till andra länder. Det synes kunna ifrågasättas, om dylika flygningar med utpräglat kommersiellt syfte böra vara undantagna från tillståndstvång, om så skulle kunna bli fallet enligt det nu föreliggande lagförslaget. I övrigt synes det, i den utsträckning flygningar skulle kunna utföras utan tillstånd, vara av vikt att vid bestämmelsernas tillämpning iakttaga strikta gränser. Möjlighet bör sålunda bl. a. ej föreligga att på sådana flygningar kunna ens helt tillfälligt medtaga annan last mot ersättning överhuvud taget. Eljest kan det uppenbarligen bli mycket vanskligt att i klarhetens intresse i längden upprätthålla en nödvändig avgränsning för vad som kan göras med respektive utan tillstånd.

Beträffande undantag från tillståndstvång för fall, där staten skall utöva driften, ifrågasätter SAS om icke den svenska lagen i varje fall i enhetlighetens intresse borde i detta hänseende överensstämma med de övriga nordiska lagarna, i vilka icke föreslagits någon undantagsställning för staten såsom utöware av lufttrafik.

Rikets allmänna kartverk lämnar i sitt remissyttrande en översikt över frågan om tillstånd till flygfotografering för kartläggningsändamål och uttalar i anslutning härtill att det synes kartverket riktigtast, att det kommer till klart uttryck i lagen att Kungl. Maj:ts prövning av ansökningar om tillstånd till sådan fotografering må grundas icke blott på hänsynen till rikets försvar utan även på behovet av att erhålla en ur allmän synpunkt riktig avvägning mellan den flygfotograferingsverksamhet, som genom kartver-

ket bedrives av staten, och den motsvarande verksamhet, som bedrives av enskilda företag.

I fråga om paragrafens tredje stycke må framhållas, att *luftfartsstyrelsen* finner frågan, huruvida läraren eller eleven skall vara ansvarig för skada som må orsakas under utbildningsflygning, vara av så speciell natur, att den icke kan lösas enligt vanliga rättsregler. Styrelsen anser att det såsom skett i vägtrafikförordningen bör klargöras vem som vid flygning i utbildningssyfte för luftfartyget, läraren eller eleven, innan det kan avgöras vem som är ansvarig för uppkommande skada. Efter en redogörelse för nu rådande förhållanden vid flygutbildning uttalar styrelsen såsom sin mening, att i lagen bör utsägas att vid utbildningsflygning i dubbelkommando — d. v. s. i luftfartyg som helt kan manövreras från såväl lärarens som elevens plats — läraren och vid sådan flygning i enkelkommando eleven anses som förare av luftfartyget. Vid avläggande av föreskrivna prov inför luftfartsstyrelsens kontrollant bör enligt styrelsens åsikt eleven anses såsom förare, därest icke lärare med dubbelkommando medföljer.

Departementschefen. Såsom jag redan anförde vid rubriken till förevarande kapitel är gränsdragningen mellan regelbunden och icke regelbunden trafik mycket vanskelig. Svårigheter kan därför uppstå om, såsom de sakkunniga föreslagit, meddelande av tillstånd till icke regelbunden luftfart alltid skall ankomma på luftfartsstyrelsen. Det kan enligt min mening visa sig nödvändigt i framtiden att låta gränssfallen mellan linjefart och annan luftfart i förvärvssyfte bli förbehållna Kungl. Maj:ts prövning. Om så skulle bli fallet bör emellertid Kungl. Maj:t alltid kunna delegera avgörandet av frågor om tillstånd till vissa slag av luftfart till luftfartsstyrelsen. Andra stycket i de sakkunnigas förslag torde böra ändras i överensstämmelse härmed, varvid en genomgripande omformulering synes lämplig.

SAS har i fråga om tolkningen av begreppet »luftfart i förvärvssyfte» i första och andra styckena av förevarande paragraf uppställt ytterligare exempel utöver det som nämnts av de sakkunniga. Hur stadgandet än avfattas, kan man knappast undvika övergångsfall mellan dem, i vilka skyldighet att söka tillstånd bör föreligga, och dem som icke bör kräva tillstånd. I princip torde emellertid gränsen böra dragas så, att där luftfarten endast är en mindre väsentlig del i en större verksamhet, t. ex. en industriell rörelse, tillståndsskyldighet icke skall föreligga, medan sådan skyldighet upprätthålles i de fall där luftfarten är en huvudsaklig beståndsdel i verksamheten. Enligt denna regel blir de av SAS nämnda fallen icke tillståndskrävande. Vid stadgandets tillämpning måste man emellertid ha uppmärksamheten riktad på försök att kringgå det, och under omständigheter såsom de av SAS avsedda kan större stränghet vara påkallad vid bedömning av fall då tillfällig ersättning uppburits än vad som gäller exempelvis en privatflygare, vilken låtit en färdkamrat bidra till resekostnaderna genom att betala flygbensinen. Ehuru förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. icke använder termen »i förvärvssyfte» utan i stället uttrycket »yrkesmässig» trafik, torde den rikhaltiga rättstillämpningen på bilrättens

område förtjäna att i vissa avseenden beaktas även vid tillämpningen av nu förevarande paragraf.

Den av SAS ifrågasatta ändringen i sakkunnigförslaget, att även luftfart som drives av staten skulle vara underkastad tillståndstvång, kan jag icke förorda. I likhet med de sakkunniga anser jag nämligen tillräcklig garanti även utan tillståndstvång föreligga för att statlig luftfart icke kommer till stånd utan vederbörlig prövning.

Beträffande flygfotografering för kartläggningsändamål gäller enligt 8 kap. 4 § tredje stycket i förslaget att bestämmelser kan meddelas, huruvida och under vilka villkor fotografiapparat må medföras och brukas å luftfartyg inom svenskt område. Sådana bestämmelser finnes redan för närvarande. En härifrån åtminstone principiellt skild sak är att flygfotografering i förvärvssyfte erfordrar tillstånd enligt andra stycket av nu förevarande paragraf. Även utan lagstadgande kan det förutsättas, att vid prövning av fråga om sådant tillstånd tillbörlig hänsyn kommer att tagas jämväl till den av kartverket bedrivna flygfotograferingsverksamheten.

Frågan vem som vid utbildningsflygning skall anses vara förare av luftfartyget finner jag ej böra behandlas i luftfartslagen. Det bör emellertid övervägas att upptaga föreskrifter i ämnet bland lagens tillämpningsbestämmelser.

2 §.

Denna paragraf saknar motsvarighet i luftfartsförordningen.

De sakkunniga har framhållit, att paragrafen bör jämföras med 6 kap. 5 § i förslaget, och uttalat, att vad som anförts i motiven därtill här äger motsvarande tillämpning. De har ansett det vara givet, att ansökan om tillstånd till luftfart icke må bifallas utan att fullgoda ekonomiska och tekniska förutsättningar är för handen.

Departementschefen. Beträffande tolkningen av uttrycket »hänsyn till det allmänna» må hänvisas till vad som anförts vid 6 kap. 5 §. Liknande skäl som talar för nämnda paragraf gör sig gällande även i fråga om det nu förevarande stadgandet.

I detta sammanhang bör det framhållas, att lönsamheten hos ett luftfartsföretag kan påverka underhållsstandarden och därmed även flygsäkerheten. Vid meddelande av tillstånd till luftfart i förvärvssyfte bör därför beaktas att det trafikunderlag, som kan beräknas föreligga, har tillfredsställande omfattning.

3 §.

Förevarande paragraf svarar mot § 34 luftfartsförordningen, vilken innehåller att tillstånd som i § 33 sägs ej må, såvitt det avser blott inrikes luftfart, meddelas åt utländsk medborgare eller utländska bolag, föreningar, andra samfälligheter eller stiftelser; att dylikt tillstånd ej heller må meddelas åt svenskt handelsbolag, om däri finnes utländsk bolagsman, eller åt aktiebolag, med mindre dess aktiebrev är ställda till viss man och dess aktiekapital, enligt vad aktieboken utvisar, till minst två tredjedelar är i

svensk ägo; samt att om åt handelsbolag meddelats tillstånd och förutsättning, som nu stadgats, upphör att föreligga, tillståndet skall omedelbart vara förfallet.

De sakkunnigas förslag till regler om cabotage ansluter sig ganska nära till § 34 luftfartsförordningen, ehuru det befunnits lämpligt att företaga vissa jämkningar. Med avfattningen av de inledande orden i första stycket i förslaget har de sakkunniga velat angiva, att såsom cabotage är att anse icke blott luftfart, som helt rör endast förbindelse mellan orter inom riket, utan även internationell luftfart i den mån däri ingår befordran från en ort inom riket till en annan likaledes inom riket belägen ort. Det skall sålunda icke innebära cabotage, om vissa passagerare å ett från Amsterdam kommande luftfartyg stiger av i Malmö, medan de övriga fortsätter till Stockholm. Däremot skall cabotage anses föreligga, om nya passagerare stiger ombord i Malmö för att utnyttja flyglägenheten till Stockholm.

Första stycket i förslaget innehåller vidare icke någon direkt uppräknings av de utländska rättssubjekt, åt vilka tillstånd till cabotage ej må givas.

Hittillsvarande bestämmelse i § 34 andra stycket första punkten luftfartsförordningen rörande skydd mot utländska intressen i svenska juridiska personer har kompletterats av de sakkunniga. Med viss förebild i 2 § andra stycket lagen den 30 maj 1916 (nr 156) om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom eller gruva eller aktier i vissa bolag har sålunda i förevarande paragraf första stycket andra punkten upptagits, förutom bestämmelser som i sak motsvarar vad nu gäller, särskild föreskrift för det fall att aktier med olika röstvärde finnes. Vidare har i tredje punkten i första stycket upptagits stadgande rörande förening, annat samfund, stiftelse eller annan sådan inrättning.

Andra stycket av förevarande paragraf motsvarar § 34 andra stycket andra punkten luftfartsförordningen men täcker samtliga fall då tillstånd till cabotage meddelats. Samtidigt har, efter mönster närmast från dansk och norsk rätt, föreslagits att tillståndshavaren skall äga möjlighet att genom rättelse inom tid som vederbörande myndighet bestämmer åstadkomma att tillståndet icke förfaller.

Slutligen har de sakkunniga i tredje stycket upptagit ett stadgande som innehåller viss uppmjukning av bestämmelserna om cabotage. När skäl därtill är, skall enligt förslaget Kungl. Maj:t äga medgiva undantag från kravet på svensk nationalitet såsom förutsättning för tillstånd. Rörande detta sitt förslag har de sakkunniga anfört, att det står i överensstämmelse med föreskriften i 2 kap. 2 § andra stycket i förslaget, ävensom att det med hänsyn till den svenska luftfartens, särskilt linjefartens, läge och utveckling i vissa fall torde kunna bli önskvärt att tillstånd till cabotage kan givas även åt utländsk företagare. De sakkunniga har emellertid framhållit, hurusom beviljande av cabotageförmån åt luftfartsföretag, hemmahörande i en främmande stat, enligt luftfartskonventionen art. 7 medför hinder att vägra andra utländska företag motsvarande förmån, såvitt fråga är om luftfart mot ersättning. De har därför ansett det vara att förvänta, att den nu ifrå-

gavarande dispensrätten kommer att begagnas med försiktighet åtminstone i sådant fall. De har tillagt, att motsvarande försiktighet ock lär vara att iakttaga vid eftergivande av de krav som uppställas i paragrafen i fråga om svenska juridiska personer, i vilka det finnes utländska intressen, samt att det av internationella skäl naturligen måste förebyggas, att cabotage medges företag, där den reella äganderätten till och den verkliga kontrollen över företaget icke ligger i svensk hand.

Departementschefen. Den av de sakkunniga föreslagna regleringen i fråga om cabotage torde innebära en lösning, som med hänsyn till internationella avtal och övriga omständigheter kan godtagas. En mindre jämkning av formell art synes dock böra vidtagas.

4 §.

Paragrafen har liksom den därmed i huvudsak överensstämmande 6 kap. 6 § i förslaget motsvarighet i § 35 luftfartsförordningen.

De sakkunniga har påpekat, att vid utformandet av första stycket andra punkten varit att beakta att meddelande av tillstånd i vissa fall ankommer på annan än Kungl. Maj:t. Beträffande motiveringen har de hänvisat till vad som anförts vid 6 kap. 6 §. De har dock i fråga om de villkor, som är av betydelse i detta sammanhang, tillagt en erinran om annex 6 till luftfartskonventionen och luftfartsstyrelsens driftsbestämmelser.

Vidare har de sakkunniga rörande den i andra stycket avsedda lösningsrätten framhållit, att icke blott flygmateriel och anläggningar här i riket utan även anläggningar i utlandet och goodwill kan komma i fråga till inlösen.

Beträffande verkningarna av att innehavarens nationalitet ändras har de sakkunniga yttrat, att frågan är att bedöma enbart med ledning av villkoren för tillståndet, såvida det icke gäller cabotage, varom regler givits i 3 § i kapitlet.

Departementschefen. Beträffande denna paragraf ansluter jag mig till sakkunnigförslaget.

5 §.

Detta stadgande saknar motsvarighet i luftfartsförordningen.

De sakkunniga har anført, att paragrafen överensstämmer med stadgandet i 6 kap. 7 § i förslaget; dock har liksom i föregående paragraf varit att beakta, att tillstånd till luftfartsverksamhet i vissa fall meddelas av annan än Kungl. Maj:t. De har funnit motiven till 6 kap. 7 § giva erforderlig vägledning även vid tolkningen av förevarande paragraf men tillagt, att det i vissa fall torde vara lämpligt att tillstånd förklaras förverkat endast i fråga om sådan del av verksamheten, beträffande vilken föreskrifterna särskilt åsidosatts eller oförmögenheten är mera påtaglig.

Ytterligare har de sakkunniga erinrat om luftfartskonventionen art. 87, enligt vilken envar fördragsslutande stat förbinder sig att icke tillåta att luftrummet över dess territorium nyttjas av fördragsslutande stats lufttrafikföretag, om rådet fastställt att företaget i fråga icke ställer sig till efterrättelse visst beslut av Internationella domstolen eller särskild skiljedomstol rörande tolkningen eller tillämpningen av konventionen och dess annex.

Departementschefen. Även beträffande denna paragraf ansluter jag mig till de sakkunnigas förslag, dock med viss formell jämkning.

6 §.

Förevarande paragraf saknar direkt motsvarighet i luftfartsförordningen.

De sakkunniga har ingående övervägt frågan, vilken inverkan luftfartskonventionen, transitöverenskommelsen och lufttrafiköverenskommelsen ävensom andra luftfartsavtal bör anses äga vid utformandet av de svenska bestämmelserna rörande tillståndstvång. De har, under hänvisning till den vid kapitlets rubrik lämnade redogörelsen och med uppmärksamheten fäst närmast vid den regelbundna internationella lufttrafiken, i frågan uttalat:

Såväl transitöverenskommelsen som lufttrafiköverenskommelsen innebära, att de fördragsslutande staterna tillerkänna varandra vissa rättigheter med avseende å regelbunden internationell lufttrafik. Dock kvarstå enligt dessa överenskommelser för överflugen stat viss prövningsrätt och vissa möjligheter att föreskriva särskilda villkor för lufttrafiken. Under närmare angivna förhållanden kunna sålunda certifikat eller tillstånd (certificate or permit) återkallas. Dessa förhållanden äga motsvarighet vid bilaterala luftfartsöverenskommelser, sådana de numera i regel avfattas i viss anslutning till ett av Chicagokonferensen i dess slutakt intaget formulär. Enligt en sådan överenskommelse tillerkänna de fördragsslutande staterna varandra vissa rättigheter att utövas av lufttrafikföretag, som utses av den fördragsslutande stat åt vilken rättigheterna beviljas. Denna stat utser i enlighet därmed — oftast i en bilaga till överenskommelsen eller genom särskild diplomatisk notväxling — ett eller flera företag att utöva rättigheterna. Icke desto mindre utsäges oftast uttryckligen i själva överenskommelsen, att den fördragsslutande stat, som beviljar rättigheterna, såsom en förutsättning för den överenskomna trafiken skall lämna särskilt trafiktillstånd. Jämlikt rådande praxis och alltså i full överensstämmelse med § 33 luftfartsförordningen lämnas sådant tillstånd av Konungen.

Vid dryftande av frågan rörande de internationella överenskommelsernas betydelse för avfattningen av bestämmelserna om tillståndstvång har å ena sidan framhållits, att dessa överenskommelser hade sådan karaktär att tillståndsprövning icke längre vore tillåten beträffande luftfartsverksamhet, som utövades av luftfartyg från annan fördragsslutande stat inom ramen för avtalen. Å andra sidan har den åsikten uttalats, att tillståndsprövning alltfört vore icke blott tillåten utan även påkallad men att rätten att göra vissa invändningar mot en ansökan om tillstånd i viss mån beskures genom det internationella avtalet, exempelvis så att behovsprövning ej kunde förekomma. Såsom en mellanståndpunkt torde kunna betecknas en under utredningen framförd tanke, att man visserligen icke vore nödgad att uppgiva tillståndstvånget men att man i de fall, då den ifrågavarande luftfarten stödde sig på avtal mellan Sverige och främmande stat, borde kunna uppmjuka

tillståndstvånget och överlåta åt Konungen att avgöra, om avtalet vore tillfyllest eller om därutöver erfordrades särskilt tillstånd; såsom en påbyggnad på avtalet borde dock ett formellt tillstånd till trafiken lämnas, varigenom tillfälle bereddes att meddela närmare föreskrifter med avseende å trafikens ordnande.

Då de sakkunniga haft att taga ståndpunkt i ämnet, har det synts dem icke böra ifrågakomma att frångå själva principen om nödvändigheten av att innehava tillstånd. Därmed är emellertid icke sagt, att tillståndet alltid måste föreligga skilt från överenskommelsen eller ens att ett till överenskommelsen anslutande trafikstillstånd med närmare villkor för den ifrågavarande luftfartsverksamhetens utövande i varje fall skulle krävas. Om särskilt tillstånd skall fordras eller om och i vilken utsträckning en luftfartsöverenskommelse träder i stället för sådant tillstånd, lär icke kunna avgöras genom en allmän regel utan bliva beroende av överenskommelsens eget innehåll. Huru överenskommelser med främmande stat lämpligast böra avfattas utgör en luftfartspolitisk fråga, vars besvarande faller utanför de sakkunnigas uppdrag.

De sakkunniga har i frågan om förhållandet mellan överenskommelse med främmande stat och luftfartslagens bestämmelser föreslagit att i förevarande paragraf uttala, att utan hinder av vad i detta kapitel är stadgat iakttages vad genom sådan överenskommelse må vara avtalat.

Beträffande den icke regelbundna internationella luftfarten har de sakkunniga hänvisat till framställningen vid 1 § första och andra styckena i kapitlet rörande betydelsen av luftfartskonventionen art. 5.

Departementschefen. Den av de sakkunniga föreslagna bestämmelsen torde böra upptagas i luftfartslagen i den formen, att vad som må vara avtalat genom överenskommelse med främmande stat skall iakttagas vid tillämpning av vad i detta kapitel är stadgat. I lagen bör även utsägas att, om sådan överenskommelse innebär medgivande till luftfart inom riket och Kungl. Maj:t därmed, fränsett den begränsade prövning som må återstå, får anses ha givit i 1 § föreskrivet tillstånd, utfärdandet av de bestämmelser, som ytterligare kan erfordras, må uppdragas åt den myndighet Kungl. Maj:t förordnar.

7 §.

Jämväl denna paragraf saknar motsvarighet i luftfartsförordningen.

De sakkunniga har om detta stadgande uttalat:

Såsom redan vid rubriken till förevarande kapitel anförts avser denna paragraf att bereda möjlighet att fordra tillstånd till viss verksamhet som, utan att innebära direkt utövande av flygning, dock ansetts böra hänföras till luftfartsverksamhet. Paragrafen utgör endast ett fullmaktssadgande, tillkommet huvudsakligen för att kunna tillgodose kravet på säkerhet i vissa situationer, där allmänheten måste anses äga rätt att fordra viss garanti för att säkerheten övervakas, men i andra hand även med hänsyn till betydelsen av ekonomiska och luftfartspolitiska faktorer. Att beakta är bl. a. att en reglering kan underlätta för luftfartsstyrelsen att med biträde av utländsk luftfartsmyndighet utöva vederbörlig tillsyn beträffande svenska luftfartyg utom riket. Stadgandet har erhållit en allmän avfattning, som gör det möjligt att genom administrativ lagstiftning anpassa sig efter vad utvecklingen må kräva.

Med avseende å avfattningen av den föreslagna paragrafen har de sakkunniga till jämförelse nämnt 275 § sjölagen. De har också anført, att en viss motsvarighet därtill föreligger i de i 32 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. upptagna bestämmelserna om uthyrningsrörelse, varmed förstås yrkesmässig uthyrning av automobil utan att förare ställes till förfogande, men att de i förevarande paragraf icke upptagit något krav på yrkesmässighet vid upplåtelsen eller på utgående av vederlag därför.

Vidare har de sakkunniga yttrat:

Det föreslagna stadgandet avser, såsom av dess lydelse framgår, endast sådan upplåtelse som innebär att mottagaren nyttjar fartyget för egen räkning. Befraktning faller i dess typiska form utanför det område regleringen gäller; fartygets ägare är därvid fortfarande att anse såsom dess innehavare och utövare av luftfartsverksamhet.

Med upplåtelse av luftfartyg jämfästas i paragrafen upplåtelse av tillbehör eller reservdelar till sådant fartyg. Bakom detta jämfästande ligga främst utländska erfarenheter av yrkesmässigt tillhandahållande av sådana föremål åt luftfarten. Dessa erfarenheter hava ansetts giva vid handen, att verksamhet av denna art stundom behöver underkastas reglering.

Ehuru den i Konungens hand lagda fullmakten erhållit en allmän avfattning, lærer den bliva av huvudsaklig betydelse när upplåtet luftfartyg skall användas i verksamhet som må bedrivas utan tillstånd. Såsom exempel hava under förarbetena anförts fall, då luftfartyg för längre eller kortare tid upplåtes till medlem i sammanslutning, som innehar fartyget, eller då luftfartyg uthyres till allmänheten. Man har vid utredningen utgått från att vid fullmaktens begagnande regleringen icke kommer att utsträckas till att omfatta sådana fall som tillfällig upplåtelse av ett luftfartyg åt en god vän, även om ersättning därvid skall utgå. Samma uppfattning har gjort sig gällande i fråga om den uthyrning eller utlåning av tillbehör och reservdelar, som mer eller mindre regelbundet förekommer de olika luftfartsföretagen emellan, ävensom beträffande rent tillfälliga upplåtelser av sådana föremål.

Slutligen har de sakkunniga i detta sammanhang uppmärksammat lagen den 22 juni 1939 (nr 299) om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg m. m. De har därvid utgått från att, i den mån syftet med denna lag — nämligen att hindra att svenska fartyg i vissa kritiska lägen kommer under utländskt inflytande — bör tillgodoses för luftfartens del, detta bör ske icke i luftfartslagen utan i särskild beredskapslagstiftning. De har ock erinrat om den vid 1 kap. 3 § i förslaget berörda luftfartskonventionen art. 89.

Departementschefen. Med viss omformulering i förtydligande syfte torde vad de sakkunniga föreslagit böra upptagas i luftfartslagen.

8 KAP.

Vissa bestämmelser att iakttaga vid luftfärd

Kapitlet omfattar ett antal stadganden, vilka sinsemellan är delvis olikartade men som alla är av betydelse vid luftfärd. Till största delen motsvaras de i luftfartsförordningen av bestämmelser, huvudsakligen ingående i dess kap. 6, 7 och 9, men undantagsvis även i förordningens kap. 10.

1 §.

Förevarande paragraf äger motsvarighet i stadgandet i § 27 första stycket luftfartsförordningen, att luftfärd inom svenskt område skall äga rum enligt de föreskrifter, som Konungen, i den mån så finnes nödigt, utfärdar angående åtgärder till undvikande av sammanstötning mellan luftfartyg eller andra olyckshändelser eller eljest till allmänhetens betryggande mot faror eller obehag.

Det viktigaste tillämpningsområdet för detta bemyndigande är uppenbarligen det, som avses med kungörelsen den 31 oktober 1952 (nr 667) angående tillämpning av vissa internationella trafikregler för luftfart m. m. Genom denna kungörelse har satts i kraft de såsom annex 2 till luftfartskonventionen utfärdade, av ICAO:s råd den 27 november 1951 antagna trafikreglerna för luftfart. Ikraftsättandet skedde sålunda, att i kungörelsens 1 § förordnas att dessa trafikregler skall, i huvudsaklig överensstämmelse med en av luftfartsstyrelsen gjord översättning av reglerna och en i samarbete med chefen för flygvapnet och efter samråd med de danska och norska luftfartsmyndigheterna för svenska förhållanden gjord bearbetning därav, tillämpas beträffande lufttrafik över svenskt område, dock, såvitt lufttrafik med svenska militära luftfartyg angår, endast i den utsträckning, som chefen för flygvapnet efter samråd med luftfartsstyrelsen bestämmer. Själva trafikreglerna återfinnes i den av luftfartsstyrelsen utgivna serien Bestämmelser för civil luftfart under benämningen Trafikregler för luftfart (BCL T 1).

Föreskrifter gällande sjöflygplan på vattnet återfinnes i de s. k. sjövägsreglerna, nämligen dels 1948 års internationella sjövägsregler, vilka skall äga tillämpning jämlikt kungörelsen den 11 december 1953 (nr 734), dels ock för sjöfarten i svenskt inre farvatten fortfarande gällande bestämmelser i förordningen den 26 oktober 1906 (nr 93 s. 1) angående åtgärder till undvikande av ombordläggning samt signaler för angivande av nöd å fartyg.

De sakkunniga har vid denna paragraf erinrat om den redan vid 1 kap. 4 § i förslaget berörda art. 12 i luftfartskonventionen. Enligt denna förbinder sig envar fördragsslutande stat dels att vidtaga åtgärder för att säkerställa att varje luftfartyg, som flyger över dess territorium eller manövrerar där, och varje luftfartyg, som för dess nationalitetsmärke, varhelst sådant fartyg än må befinna sig, iakttager gällande bestämmelser beträffande flygning och fartygs manövrering, dels ock att hålla sina egna bestämmelser i dessa avseenden i största möjliga utsträckning i överensstämmelse med dem, som tid efter annan utfärdas i enlighet med konventionen. Tillika uttalas i artikeln, att över de öppna haven de i enlighet med konventionen utfärdade bestämmelserna skall gälla, så ock att envar fördragsslutande stat förbinder sig att låta åtala dem som bryter mot tillämpliga bestämmelser.

Ytterligare har de sakkunniga påpekat att trafikreglernas tillämplighet i rummet anges i annex 2 2.1.

Rörande paragrafens innehåll har de sakkunniga anmärkt, att luftfarts-

förordningens något svävande uttryck »obehag» ansetts böra i förslaget ersättas med »olägenhet». De har också påpekat, att förslaget talar om bestämmelser att iakttaga »vid luftfärd» och ej som i rubriken till kap. 6 luftfartsförordningen »under luftfärd», vilken ändring skett för att stadgandet ej måtte få en med hänsyn till tiden alltför snäv tillämpning.

De sakkunniga har slutligen antytt, att det i stadgandet givna bemyndigandet kan bli av betydelse jämväl med hänsyn till frågan om skyldighet att följa flygtrafikledningens föreskrifter.

Departementschefen. Jag ansluter mig till de sakkunnigas förslag, dock med viss redaktionell jämkning, och hänvisar därjämte till vad vid 6 kap. 5 § i förslaget anförts rörande buller som uppstår vid luftfart.

2 §.

I kap. 7 luftfartsförordningen stadgas bland föreskrifterna om luftfärd till eller från utrikes ort i § 31, att Konungen bestämmer, huruvida luftfartyg, som passerar svenskt område utan att där företaga nedstigning, skall under färden följa vissa bestämda leder. I samma paragraf förordnas tillika, att Konungen bestämmer, huruvida luftfartyg vid färd till eller från utrikes ort skall passera gränsen mellan vissa punkter samt huruvida sådant fartyg vid ankomst skall nedstiga å och vid avfärd skall avgå från vissa bestämda landningsplatser eller huruvida i övrigt särskilda föreskrifter beträffande fartyget skall iakttages, Jämföras må ock § 23 tillämpningskungörelsen.

De sakkunniga har anfört, att stöd för meddelande av bestämmelser av denna art numera finnes i luftfartskonventionen. Enligt dess art. 68 gäller sålunda, att envar fördragsslutande stat må, under förbehåll för bestämmelserna i konventionen, angiva flygväg (route), som den internationella lufttrafiken skall följa inom dess territorium, ävensom flygplatser, som må användas i sådan trafik. Erinras må även om de i konventionen art. 5 beträffande icke regelbunden trafik intagna, redan vid rubriken till 7 kap. berörda bestämmelserna att envar överflugen fördragsslutande stat äger rätt att påfordra landning ävensom rätt att av flygsäkerhetsskäl påfordra att luftfartyg, som önskar färdas över områden som är otillgängliga eller utan tillfredsställande markorganisation, skall följa föreskrivna flygvägar eller inhämta särskilt tillstånd till sådan flygning. I transitöverenskommelsen art. I avd. 4 och lufttrafiköverenskommelsen art. I avd. 5 upptages vidare bestämmelser som helt motsvarar luftfartskonventionen art. 68.

I art. 10 luftfartskonventionen föreskrives ytterligare bl. a., att — utom i det fall då luftfartyg jämlikt bestämmelserna i konventionen eller enligt särskilt tillstånd äger överflyga en fördragsslutande stats territorium utan att landa — varje luftfartyg, som inkommer över fördragsslutande stats territorium, skall, om denna stats bestämmelser så kräver, landa på flygplats som av den staten anvisats för tullbehandling och annan undersökning. Vid avgång från en fördragsslutande stats territorium skall sådant luftfartyg avgå från en på samma sätt anvisad tullflygplats. Jämföras må även art. 11 och 13 i luftfartskonventionen samt vad vid 9 § nedan anføres.

Att bestämmelser i hithörande avseenden behöves och att den närmare regleringen bör ske i administrativ ordning har enligt de sakkunniga icke vållat någon meningsskiljaktighet under utredningsarbetet. De har därför föreslagit en fullmaktsparagraf, enligt sakens natur begränsad till riket. Det har därvid ansetts lämpligt att i lagtexten antyda även den begränsning i det meddelade bemyndigandet, som kan föranledas av överenskommelse med främmande stat.

Förslaget upptager främst stadgande om rätt för Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar att bestämma flygvägar som luftfartyg har att följa vid färd inom svenskt område. I andra hand har färd över rikets gräns beaktats, något som enligt de sakkunniga står i överensstämmelse med den vidare omfattning, som 8 kap. i förslaget äger i jämförelse med gällande rätt. För övrigt har nuvarande bestämmelser omarbetats så att bestämmelserna om gränspassering och brukande av viss flygplats upptagits allenast såsom exempel på föreskrifter, som avses i paragrafen. Såsom andra exempel på sådana föreskrifter har nämnts stadgande rörande viss högsta höjd för inpasserande luftfartyg eller förbud mot gränspassering under viss tid på dygnet.

De sakkunniga har ock hänvisat till den i 6 kap. 12 § i förslaget upptagna bestämmelsen.

Departementschefen. Jag har intet att erinra mot de sakkunnigas förslag till förevarande paragraf, fränsett en jämkning av redaktionell natur.

3 §.

I luftfartsförordningen finnes för närvarande vissa bestämmelser om landningsplikt i § 31 andra stycket och § 39 mom. 2. I det förra författningsrummet, som ingår bland reglerna om luftfärd till och från utrikes ort, föreskrives beträffande luftfartyg, som passerar svenskt område utan att där företaga nedstigning, att fartyget, i fall det kräves av hänsyn till allmän säkerhet, är skyldigt verkställa nedstigning, därest det erhåller befallning därom i enlighet med vederbörligen meddelade bestämmelser. Det senare författningsrummet, som upptagits bland förordningens särskilda bestämmelser, innehåller stadgande att, om luftfartyg inkommer över för luftfart förbjudet område, fartyget skall, så snart det får kännedom därom, giva någon av vederbörligen föreskrivna nödsignaler samt verkställa nedstigning utanför det förbjudna området så snart och så nära detta område som möjligt på en till allmänt bruk upplåten flygplats inom riket.

De sakkunniga har erinrat om att den senast vid närmast föregående paragraf anmärkta luftfartskonventionen art. 5 förbehåller överflugen stat rätt att påfordra landning vid icke regelbunden luftfart samt att enahanda rätt lärer föreligga även enligt transitöverenskommelsen och lufttrafiköverenskommelsen. De har ock anmärkt att jämlikt stadgande i konventionen art. 9 under c) gäller rörande förbjudna områden, att envar fördragsslutande stat äger, på sätt den finner skäligt föreskriva, fordra att luftfartyg

som inkommer över sådant område skall landa snarast möjligt å anvisad flygplats inom dess territorium.

Vid förslagets utarbetande har de sakkunniga funnit lämpligt att med varandra sammanföra bestämmelserna om landningsplikt, oberoende av om därmed avses sådan plikt på grund av gjord anmaning eller om det gäller landningsplikt till följd av att luftfartyg kommit in på område där luftfart är förbjuden. De föreslagna reglerna om när landningsskyldighet föreligger och huru den skall uppfyllas har upptagits i första stycket av förevarande paragraf. Liksom i närmast föregående paragraf men i motsats till vad fallet delvis är i gällande rätt har härvid bestämmelsernas tillämplighet icke begränsats till luftfärd till eller från utrikes ort. Skyldigheten att på anmaning landa har ej begränsats till fall, då sådant kräves av hänsyn till »allmän säkerhet», utan har ansetts böra föreligga även då anmaningen sker med hänsyn till allmän ordning. Härvid har såsom exempel anförts, att en grov brottsling luftledes söker undandraga sig straff. Vidare har den nuvarande regleringen i § 31 andra stycket luftfartsförordningen jämkats såtillvida, som det uttryckligen förklarats att anmaningen ofördröjligen skall efterkommas.

De sakkunniga har understrukit, att rätten att påfordra landning måste utövas med synnerlig försiktighet med hänsyn till de kostnader och förluster, som ofta kan vara förenade därmed, samt att i åtskilliga fall mindre ingripande åtgärder torde stå till buds, t. ex. samarbete med myndigheterna på fartygets närmaste bestämmelseort.

Vidare har de sakkunniga anført att det, om anmaning att landa givits, i allmänhet torde framgå av denna var landningen skall ske. För det fall åter, att så undantagsvis icke är händelsen, har de ansett stadgande erforderligt och utformat det i nära anslutning till § 39 mom. 2 luftfartsförordningen.

Den nu i sistnämnda författningsrum givna bestämmelsen om vad luftfartyg har att iakttaga, när det får kännedom om att det inkommit över förbjudet område, har i sakkunnigförslaget något förtydligats i förhållande till gällande rätt.

I andra stycket av förevarande paragraf har upptagits bestämmelse om påföljden av att vederbörande åsidosätter vad enligt första stycket åligger honom. Stadgandet står i viss överensstämmelse med den i 2 § lagen den 7 september 1914 angående förbud mot lufttrafik över svenskt område upptagna bestämmelsen, att där luftfartyg framföres i strid mot förbud, som avses i lagens 1 §, polis- eller militärmyndighet äger med erforderliga medel hindra fartygets färd. Åt stadgandet har emellertid givits en mer allmän räckvidd.

Med hänsyn till den framtida utvecklingen på ifrågavarande område har de sakkunniga trott det vara lämpligast att icke i lagen angiva, vem behörighet att utöva de i paragrafen avsedda befogenheterna tillkommer, utan att, på sätt framgår av tredje stycket av paragrafen, överlämna detta ämne till Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar. De sakkunniga har på

grund av de många intressen och hänsyn, som här är att beakta, över huvud förmenat det vara önskvärt, att luftfartslagen icke går för mycket i detalj, utan fastmera att här givna stadganden kompletteras i administrativ ordning, t. ex. beträffande vilka signaler som skall användas i nu avsedda fall. Även härvidlag har de upptagit stadgande i paragrafens tredje stycke.

Landsfogden i Göteborgs och Bohus län anser förevarande paragraf i likhet med 5 kap. 5 § i förslaget stämma väl överens med de föreslagna ändringarna i 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken.

SAS yttrar:

Det föreslås att i slutet av första stycket orden »annan anvisning ej givits» utbytas mot »anmaning därom göres». Med hänsyn till att nuvarande radionavigeringshjälpmedel icke under alla förhållanden lämna full garanti för att anbefallna färdvägar kunna följas, bör nämligen i de fall då uppenbarligen ofrivillig avvikelse orsakat inflygning i ett för luftfart förbjudet område i princip befrielse lämnas från skyldighet att landa på närmast möjliga flygplats. Som ett exempel må i detta sammanhang nämnas, att det kan hända, att ett flygplan genom påverkan av en oförutsedd luftström föres ur kurs samtidigt som radioförhållandena äro sådana, att en indikation om avdriften icke erhålles.

Departementschefen. De i sakkunnigförslaget upptagna bestämmelserna rörande landningsskyldighet synes i huvudsak vara väl avvägda och lämpligt utformade. Endast i det av SAS berörda hänseendet kan möjligen tvekan hysas. SAS' förslag synes emellertid icke skänka tillbörligt beaktande åt de fall, där förbindelse med vederbörande luftfartyg ej kan uppnås. I sådana fall måste principiellt skyldighet att landa böra anses föreligga. Beträffande luftfartyg, som är så utrustade att radioförbindelse med dem kan uppnås, torde stadgandet sådant det är utformat i de sakkunnigas förslag icke föranleda större praktiska svårigheter. Den i paragrafen omtalade anvisningen kan naturligen innebära att luftfartyget utan vidare får fortsätta sin färd. Stadgandet har också, efter vad jag inhämtat, tillkommit efter ingående nordiska överläggningar. På grund av det nu anförda biträder jag de sakkunnigas förslag.

4 §.

Förevarande paragraf äger viss motsvarighet i § 28 luftfartsförordningen, som bestämmer dels att å luftfartyg ej må utan Konungens tillstånd under luftfärd föras sprängämnen, militära skjutvapen eller därtill hörande ammunition, dels ock att Konungen bestämmer om och under vilka villkor fotografiapparat må medföras och brukas ombord å luftfartyg. Bestämmelser i sistnämnda avseende har meddelats i § 26 tillämpningskungörelsen.

Luftfartskonventionen upptager, såsom *de sakkunniga* framhållit, vissa bestämmelser i dessa ämnen. Enligt art. 35 under a) må krigsmateriel (munitions of war or implements of war) icke befordras till eller över en stats territorium med ett i internationell luftfart nyttjat luftfartyg utan ifrågavarande stats medgivande; och skall envar stat meddela bestämmelser

angående vad vid tillämpning av denna artikel är att anse såsom krigsmateriel, varvid för ernående av likformighet behörig hänsyn skall tagas till de förslag som ICAO tid efter annan må framlägga. Under b) samma artikel stadgas, att envar fördragsslutande stat förbehåller sig rätt att med hänsyn till allmän ordning och säkerhet reglera eller förbjuda befordran till eller över dess territorium av annat än under a) angivet gods, dock under förutsättning dels att i detta hänseende ingen åtskillnad göres mellan dess egna i internationell luftfart nyttjade luftfartyg och andra staters sålunda nyttjade luftfartyg, dels att sådana inskränkande bestämmelser ej meddelas, som må vara till hinders för medförande och begagnande å luftfartyg av materiel som är nödvändig för luftfartygets drift eller navigering eller för personalens eller passagerarnas säkerhet. Vidare må jämlikt art. 36 i konventionen envar fördragsslutande stat förbjuda eller reglera användningen av fotografiapparater å luftfartyg som flyger över dess territorium.

De sakkunniga har uttalat, att stadgandena i art. 35 under a) och b) i viss mån är av olikartad karaktär: det förra stadgandet torde huvudsakligen vara dikterat av internationellt politiska skäl, under det att beträffande det senare stadgandet tekniska säkerhetshänsyn träder i förgrunden.

I första stycket av förevarande paragraf har de sakkunniga i viss anslutning till gällande bestämmelser givit uttryck åt stadgandet i konventionen art. 35 under a). De har emellertid funnit lämpligt att helt överlåta å Kungl. Maj:t att bestämma innebörden av det svävande uttrycket »munitions of war or implements of war». De har anfört, att det lär vara självfallet, att Kungl. Maj:t vid utövande av denna befogenhet beaktar ICAO:s förslag. De har förutsatt, att Kungl. Maj:ts tillstånd till befordran av krigsmateriel stundom lämpligen kan givas genom generella föreskrifter, nämligen då luftbefordran av vapen med tillhörande ammunition kan anses naturlig. Såsom exempel har nämnts att militär- eller polispersonal under tjänsteresa inom riket eller passagerare i samband med jakt eller skyttetävling medför vapen med ammunition.

Beträffande andra stycket har de sakkunniga framhållit, att det återger grundtanken i art. 35 under b) och är påkallat av ett stort praktiskt behov. De har funnit uppenbart att den närmare regleringen bör ske i administrativ ordning.

Tredje stycket har upptagits i huvudsaklig anslutning till luftfartsförordningen och överensstämmer med art. 36 i konventionen. De sakkunniga har ansett uttrycket »fotografiapparat» böra tolkas vidsträckt, så att det omfattar exempelvis televisionskameror.

De sakkunniga har även uttalat sig om tillämpligheten av ifrågavarande paragraf beträffande svenskt luftfartyg vid färd utom riket och därutinnan i huvudsak hänvisat, i fråga om första stycket till 1 kap. 4 § första stycket i förslaget samt rörande andra och tredje styckena till tredje stycket av samma paragraf. Beträffande första stycket har de emellertid tillagt, att med hänsyn till de risker i skilda hänseenden, som är förbundna med transport av krigsmateriel, svenskt luftfartyg torde böra vara underkastat svensk reg-

lering, var det än må befinna sig, dock naturligen med rätt för överflugen stat att påfordra tillämpning jämväl av dess bestämmelser.

SAS anför i fråga om första stycket av förevarande paragraf:

Jämföres paragrafens innehåll med 1 kap. 4 § framgår, att krigsmateriel icke utan Konungens tillstånd kan med svenskt flyg transporteras exempelvis mellan Hongkong och Japan trots att tillstånd erhållits från samtliga berörda länder. Med tanke på att transport av krigsmateriel förutsätter att flygföretaget inhämtar tillstånd icke blott från avgångs- och ankomstlandet, utan även från samtliga överflugna länder, torde endast i undantagsfall Konungens tillstånd böra inhämtas vid trafik utanför Sverige. Det föreslås därför, att det förevarande stadgandet kompletteras i denna riktning.

Beträffande paragrafen i övrigt uttalar SAS:

Det förutsättes även att vid tillämpningen av andra och tredje styckena av förevarande paragraf nödig hänsyn tages till trafik som icke direkt berör Sverige. I särskild grad torde sålunda anledning saknas att reglera användandet av fotografiapparater vid färd utanför svenskt område. SAS vill i detta sammanhang även framhålla önskvärdheten av att de nu gällande bestämmelserna om förbud mot fotografering från flygplan över svenskt område göras till föremål för revision. Dels synes ett allmänt förbud föga motiverat, dels är efterlevnaden av de nuvarande bestämmelserna praktiskt taget omöjlig att övervaka.

I anslutning till tredje stycket av paragrafen redogör *rikets allmänna kartverk* för den av kartverket bedrivna flygfotograferingsverksamheten och i vilken mån denna röner inverkan av hänsyn till försvarsväsendets sekretesskrav. Kartverket framställer emellertid icke något yrkande som beror avfattningen av nu ifrågakvarande stadgande.

Departementschefen. Jag ansluter mig till de sakkunnigas åsikt att de i förevarande paragraf berörda ämnena bör uppmärksammas i luftfartslagen men att regleringen i huvudsak bör ske i administrativ ordning. I ett avseende vill jag emellertid förorda en ändring, nämligen såtillvida att Kungl. Maj:t bör äga att i viss omfattning delegera behörigheten att meddela tillstånd till befordran av krigsmateriel med luftfartyg. Därmed skulle principiell överensstämmelse uppnås med vad som gäller i fråga om meddelande av tillstånd att utföra krigsmateriel från riket. Enligt 2 § kungörelsen den 25 november 1949 (nr 614) angående förbud mot utförsel från riket av krigsmateriel äger nämligen chefen för handelsdepartementet för särskilt fall meddela tillstånd till sådan utförsel; avser ärendet utförsel i större omfattning eller är det eljest av större vikt, skall emellertid frågan underställas Kungl. Maj:t.

Befordran av krigsmateriel med svenskt luftfartyg utom riket torde i vissa fall kunna utgöra en belastning i våra förbindelser med andra stater. Jag kan därför ej biträda vad SAS föreslagit i detta hänseende. Jag vill dock framhålla, att de anförda olägenheterna i stor utsträckning kan avlägsnas genom att generella tillstånd gives för fall som ej kan väcka betänkligheter.

Vad remissyttrandena i övrigt innehåller beträffande denna paragraf bör naturligen beaktas vid utarbetandet av tillämpningsbestämmelser till luftfartslagen. I paragrafen bör dock en mindre, formell jämkning vidtagas.

5 §.

Luftfartsförordningen innehåller bestämmelser om fartygshandlingar i § 36, vari stadgas bl. a. att fartyg, som brukas till luftfart inom svenskt område, skall, när det är i bruk, medföra: a) svenskt eller främmande nationalitets- och registreringsbevis eller däremot svarande bevis enligt § 14 a) eller bevis om sådant tillstånd eller medgivande, som omförmäles i § 14 b) eller § 15; b) svenskt eller främmande luftvärdighetsbevis, där ej sådant fall föreligger som avses i § 14 b) eller § 15; c) om fartyget har radioanläggning, bevis om närmare angivet tillstånd; d) om fartyget i linjefart befordrar passagerare mot betalning, lista över passagerarna med deras namn, dock att luftfartsmyndigheten äger medgiva befrielse därifrån; e) om fartyget befordrar gods mellan inlandet och utlandet, de handlingar som föranledes av de i § 32 omförmälda föreskrifterna; f) dagbok i enlighet med de närmare bestämmelser, som utfärdas av Konungen. Därjämte uttalas, att Konungen bestämmer, om å fartyget skall medföras jämväl andra handlingar än nu sagts.

Ytterligare bestämmelser i ämnet är givna i § 32 tillämpningskungörelsen.

De sakkunniga har påpekat luftfartskonventionens bestämmelser i ämnet i art. 29 och 34. Enligt den förra artikeln skall varje luftfartyg, som är hemmahörande i en fördragsslutande stat och som nyttjas i internationell luftfart, medföra följande handlingar, upprättade i enlighet med de i konventionen meddelade bestämmelserna, nämligen a) dess nationalitets- och registreringsbevis; b) dess luftvärdighetsbevis; c) vederbörliga certifikat för varje medlem av besättningen; d) fartygets resedagbok; e) om det är utrustat med radioinstallation, licens för densamma; f) om det befordrar passagerare, lista med deras namn samt avgångs- och bestämmelseort; samt g) om det befordrar gods, manifest och detaljerade uppgifter om godset. Art. 34 föreskriver, att för varje luftfartyg, som nyttjas i internationell luftfart, skall föras resedagbok, i vilken skall införas uppgifter angående luftfartyget, dess besättning och företagna resor på sätt, som tid efter annan må föreskrivas i enlighet med konventionen.

Vidare har de sakkunniga erinrat om att närmare bestämmelser rörande vissa fartygshandlingar innehålls i kap. 11 i annex 6 till luftfartskonventionen.

De sakkunniga har härefter uttalat, att de med hänsyn till de på detta område snabbt växlande förhållandena ansett lämpligt att åt Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar överlämna att, såvitt ej i förevarande lag eller eljest annat förordnas, bestämma vilka dagböcker och andra fartygshandlingar, som skall finnas för fartyg som nyttjas till luftfart inom svenskt område. De har erinrat därom, att den konferens för samordning av lufttrafik inom Europa, som på inbjudan av ICAO sammanträdde i Strassburg i april och maj 1954, ansåg bestämmelserna i luftfartskonventionen art. 29 föråldrade och hemställde om uppmjukning, såvitt möjligt, av dessa.

Till förklaring av att undantag i paragrafen föreslagits beträffande vad som förordnats i luftfartslagen har de sakkunniga framhållit bestämmelserna i 2 kap. 15 § i förslaget om nationalitets- och registreringsbevis och i 3 kap. 4 § om luftvärdighetsbevis. Vidkommande förbehållet för lagstiftning utanför luftfartslagen har de sakkunniga haft uppmärksamheten fästad bl. a. vid möjligheten att en blivande lagstiftning om försäkring å luftfartyg kan komma att upptaga bestämmelser av betydelse i förevarande hänseende.

De sakkunniga har vidare, likaledes med förbehåll för vad i luftfartslagen eller eljest förordnats, funnit det genom förevarande paragraf böra lämnas åt Konungen eller den Konungen därtill bemyndigad att bestämma, huruvida fartygshandlingarna skall medföras ombord samt huru de skall upprättas, föras och förvaras.

Slutligen har de sakkunniga anført, att de övertägt att i luftfartslagen upptaga närmare bestämmelser angående sättet för förande av dagbok men funnit föreskrifter i detta ämne kunna givas administrativt med stöd av det i förevarande paragraf meddelade bemyndigandet.

Luftfartsstyrelsen och *SAS* anför beträffande 5 kap. 6 § samt 8 kap. 5 och 6 §§ i förslaget, att lagtexten icke bör nämna dagböcker särskilt bland fartygshandlingarna. Styrelsen uttalar, att avancerade förslag numera föreligger om sådan ändring i art. 29 och slopande av art. 34 i luftfartskonventionen, att denna framdeles icke kommer att angiva de fartygshandlingar som skall medföras ombord; detta anses böra regleras i annexen till konventionen. Styrelsen anför vidare, att bl. a. kraven på förande av särskild resedagbok torde komma att uppgivas för vissa typer av luftfart, en anordning som för övrigt i icke obetydlig utsträckning redan genomförts.

SAS nämner särskilt att den dagbok, som inom konsortiet för närvarande medföres ombord å luftfartyg, medföres endast på grund av att så kräves i luftfartskonventionen och i därpå byggande bestämmelser i olika länder.

Departementschefen. Såsom framgår av de därom givna bestämmelserna i 3 kap. sjölagen, särskilt 36 och 37 §§, är dagböckerna på sjöfartens område synnerligen viktiga fartygshandlingar. På luftfartens område med dess i mycket avvikande förhållanden är emellertid dagböckernas betydelse icke lika stor. På grund härav och med hänsyn till det inom ICAO pågående arbetet i fråga om revision av luftfartskonventionens stadganden om fartygshandlingar torde dagböckerna icke särskilt böra nämnas i lagtexten. De sakkunnigas förslag bör följaktligen jämkas i detta avseende.

6 §.

Denna paragraf saknar motsvarighet i luftfartsförordningen.

Sjölagen innehåller i 39 § stadgande, att ej må någon, vars rätt är därav beroende, förvägras att om dagboks innehåll undfå nödig kännedom och att därav taga skriftligt utdrag. Stadgandet återgår till 35 § i 1864 års sjölag, som emellertid uppräknar dem som har rätt att av dagboken erhålla kännedom, nämligen redare, befraktare, avlastare, lastemottagare, bodmerilångivare, försäkringsgivare och försäkringstagare.

De sakkunniga har anlagit, att en reglering i det i 39 § sjölagen angivna avseendet är av praktiskt behov påkallad även för lufträttens del, och har i enlighet därmed föreslagit ett stadgande i ämnet. Detta har emellertid utsträckts till att gälla ej blott dagbok utan även andra fartygshandlingar. De sakkunniga har understrukt den förutsättning för utövande av befogenhet enligt paragrafen, som ligger i de av dem föreslagna orden »såvitt hans rätt är beroende därav».

Det föreslagna stadgandet torde enligt de sakkunniga äga betydelse även vid tillämpning av 38 kap. 3 § rättegångsbalken.

Vad *luftfartsstyrelsen* och SAS yttrar i fråga om att ej nämna dagböckerna i luftfartslagen har återgivits vid föregående paragraf.

Härutöver anför SAS särskilt beträffande det stadgande som nu är i fråga:

Med det innehåll paragrafen givits torde det bli svårt för ett luftfartsföretag att, i likhet med vad för närvarande sker, vägra att utom i särskilda fall utlämna vissa upplysningar, vilka i olika sammanhang kunna vara av betydelse för den som begär desamma. Ofta förekommer hos SAS exempelvis förfrågningar av olika slag beträffande passagerare, vilka förfrågningar mången gång visserligen kunna vara av den art, att en upplysning från företags sida kan vara av betydelse för frågeställarens möjlighet att bevaka sin rätt i ett eller annat hänseende, men vilka förfrågningar SAS ändå icke ansett sig kunna besvara. Rätten att få del av innehållet i fartygshandlingar synes böra begränsas till passagerare eller dessas rättsinnehavare, godsavsändare och godsemottagare, försäkringsgivare och försäkringstagare. Det förutsättes härvidlag att med fartygshandlingar i detta sammanhang endast avses sådana handlingar, som fartygets ägare av behörig myndighet ålägges att medföra.

Departementschefen. Ej heller i förevarande paragraf bör dagbok särskilt nämnas. Med fartygshandlingar avses endast sådana handlingar som författningsenligt skall finnas för luftfartyget.

Vidkommande den av SAS berörda frågan om begränsning av stadgandet till att avse endast vissa närmare angivna personer har såvitt känt motsvarande bestämmelse i sjölagen icke berett några svårigheter i praktiken. Under de nordiska förhandlingarna har, enligt vad jag inhämtat, enighet förelagat om att orden »såvitt hans rätt är beroende därav» beredde erforderligt skydd mot en alltför vidsträckt tillämpning av förevarande paragraf. I tydlighetens intresse torde emellertid dess lydelse böra något jämkas.

7 §.

Den vid 5 § i förevarande kapitel delvis återgivna § 36 luftfartsförordningen stadgar beträffande dem, som gör tjänst ombord å fartyg som brukas till luftfart inom svenskt område, bl. a. att de skall medföra certifikat eller bevis om tillstånd enligt § 24 samt att Konungen bestämmer om de skall medföra jämväl andra handlingar.

De sakkunniga har erinrat om den vid 5 § i kapitlet nämnda bestämmelsen i luftfartskonventionen art. 29, att i internationell luftfart nyttjade luftfartyg skall medföra vederbörliga certifikat för varje medlem av besättningen.

I sitt förslag har de sakkunniga upptagit ett mot 5 § svarande stadgande med fullmakt för Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar att förordna angående skyldighet för den som förrättar tjänst å luftfartyg att medföra luftfartscertifikat eller annan handling. De har däremot ansett motsvarighet till 5 § i övrigt icke behöva meddelas och därom hänvisat särskilt till 4 kap. 5 § i förslaget.

Departementschefen. Jag vill beträffande denna paragraf ansluta mig till de sakkunnigas förslag.

8 §.

Luftfartsförordningen upptager i § 39 mom. 1 andra stycket stadgande, att vid luftfartygs ankomst och avgång behörig offentlig myndighet är berättigad att visitera fartyget och att granska de handlingar, med vilka det skall vara försett.

Såsom framhållits av *de sakkunniga*, stadgas i luftfartskonventionen art. 16 rätt för envar fördragsslutande stats behöriga myndigheter att, utan att förorsaka oskäligt dröjsmål, visitera de andra fördragsslutande staternas luftfartyg vid landning eller avgång samt att granska certifikat och andra i konventionen föreskrivna handlingar.

De sakkunniga har även beträffande nu förevarande ämne funnit en bestämmelse böra upptagas i förslaget. De har därvid funnit det varken nödigt eller lämpligt att begränsa stadgandets tillämpning till de låt vara praktiskt viktigaste tillfällena, nämligen fartygets ankomst och avgång. Den återgivna artikeln i luftfartskonventionen har ansetts icke kunna tolkas såsom utgörande ett hinder för visitering jämväl på annan tidpunkt än de nyss nämnda.

Annan visitering och granskning än den som ankommer på luftfartsstyrelsen och dess olika organ har av de sakkunniga ansetts icke behöva nämnas i detta sammanhang. De har hänvisat till vad som anföres vid nästföljande paragraf.

Luftfartsstyrelsen anför vid 13 kap. 9 § i förslaget — enligt vilken paragraf den, som i annat fall än i 13 kap. 1—8 §§ sägs åsidosätter vad enligt bl. a. 8 kap. åligger honom, skall straffas med dagsböter — att de sakkunniga såsom exempel på stadgande som sålunda kan åsidosättas angivit även förevarande paragraf. Styrelsen finner emellertid denna paragraf endast indirekt giva uttryck för en skyldighet, som åligger vederbörande, och förordar därför att paragrafen omformuleras med hänsyn till straffbestämmelsen. Enligt styrelsens mening kan eventuellt ett tillägg göras om skyldighet för personer inom en viss krets, förslagsvis ägare och brukare av luftfartyg samt befälhavare och besättningsmedlem, att förete sina handlingar och bistå vid visitation.

Departementschefen. Såsom de sakkunniga anfört vid 13 kap. 10 § i förslaget, straffas enligt 10 kap. 12 § andra stycket strafflagen den vilken vägrar inträde som förrättningsman äger fordra. Det får anses med önskvärd tydlighet framgå av nu förevarande paragraf, att det vid förrättning som avses med paragrafen kan ifrågakomma även annan medverkan än att giva

förrättningsman tillträde, t. ex. att från förvaringsplatsen framtaga de handlingar som skall granskas vid förrättningen.

9 §.

Paragrafen äger viss motsvarighet i § 32 luftfartsförordningen, ingående bland bestämmelserna om luftfärd till och från utrikes ort. Denna innehåller dels att luftfartyg, som kommer från eller avgår till utrikes ort, gods, som införes eller utföres med sådant fartyg, samt oförtullat utländskt gods och restitutionsgods, som befordras å fartyg mellan inrikes orter, skall vara underkastade allmänna tull-, hälsovårds- och andra tillämpliga föreskrifter, såvida ej annorlunda är stadgat, dels ock att beträffande personer, som anländer från eller reser till utlandet med luftfartyg, allmänna hälsovårds-, pass- och andra tillämpliga föreskrifter skall gälla, i den mån därom ej annat är föreskrivet. Jämföras må även § 22 sista stycket tillämpningskungörelsen.

De sakkunniga har påpekat, att luftfartskonventionen innehåller stadganden av betydelse i förevarande sammanhang främst i art. 13 och 14. Enligt art. 13 skall de lagar och bestämmelser, som i en fördragsslutande stat gäller rörande ankomst till eller avgång från dess territorium av luftfartygs passagerare, besättning eller gods, såsom lagar och bestämmelser i fråga om ankomst, klarering, invandring, pass, tullbehandling och karantän, iakttagas av eller beträffande passagerarna eller besättningen eller beträffande godset vid ankomst till eller avgång från eller under uppehåll inom den statens territorium.

I konventionen art. 14 bestämmes till en början, att envar fördragsslutande stat förbinder sig att vidtaga verksamma åtgärder för att hindra spridning genom luftfart av kolera, tyfus (epidemisk), smittkoppor, gula febern, pest och andra sådana smittsamma sjukdomar, som de fördragsslutande staterna tid efter annan har att angiva. Vidare stadgas i denna artikel, att de fördragsslutande staterna för detta ändamål skall hålla nära samråd med de organisationer, vilka har att taga befattning med internationella bestämmelser om sanitära åtgärder med avseende å luftfartyg; dock må sådant samråd ej påverka tillämpningen av någon i ämnet förefintlig internationell konvention, vartill de fördragsslutande staterna anslutit sig.

Vidare har de sakkunniga hänvisat till konventionen art. 22 angående förenklande i fråga om formaliteter, art. 23 angående tull- och invandringsförfaranden samt art. 24 angående tullavgifter ävensom till de i annex 9 till konventionen meddelade internationella normerna och rekommendationerna i fråga om underlättande av luftfart.

Härefter har de sakkunniga lämnat en översikt över den hos oss vid sidan av luftfartsförordningen i hithörande hänseenden gällande lagstiftningen rörande hälsovård, pass och tulltjänst (s. 138 f). I anslutning därtill har de anfört, att de ansett självklart att huvudförfattningen om luftfart ej bör direkt befatta sig med frågor rörande hälsovårds-, pass- och tullväsendena såsom sådana, samt fortsatt framställningen sålunda:

En därifrån skild sak är att vid luftfartslagstiftningens avfattning måste beaktas, att hälsovårds-, pass- och tullfunktionerna kunna vederbörligen utövas. Det förtjänar emellertid betonas, att det icke torde finnas någon befordringsverksamhet, som så starkt som lufttrafiken påkallar åtgärder till underlättande av att trafiken löper så smidigt som möjligt. Det måste därför framstå såsom synnerligen maktpåliggande att det tillses, att vad i förevarande avseende åligger Sverige såsom konventionsstat blir vederbörligen iakttaget. I enlighet med det nyss sagda har man å svensk liksom å finsk sida ansett nu berörda bestämmelser vara så ingripande i luftfarten, att en erinran om dem och deras fortfarande giltighet vid sidan av lagen lämpligen borde inflyta i förslaget.

Stockholms handelskammare anför:

De sakkunniga uttala, att det icke torde finnas någon befordringsverksamhet som så starkt som lufttrafiken påkallar en smidigt löpande trafik. Härmed torde åsyftas att omständliga och tidskrävande formaliteter icke skola få hindra ett helt utnyttjande av fördelarna med det snabba befordringssättet. Såvitt handelskammaren kan finna, är de sakkunnigas förslag icke ägnat att medföra onödiga dröjsmål. Det ligger emellertid stor vikt vid att de myndigheter, som ha att utfärda tillämpningsföreskrifter, ständigt ha de sakkunnigas här återgivna uttalande för ögonen.

Ett liknande uttalande göres av *Östergötlands och Södermanlands handelskammare* med anslutning av *länsstyrelsen i Östergötlands län*:

Ur näringslivets synpunkt är betydelsefullt att flygtrafiken liksom annan trafik icke kringgärdas med längre gående bestämmelser av inskränkande natur, än som är absolut motiverat av trafiksäkerhetens krav. Skola därjämte andra offentliga intressen skyddas, böra de onekligen besitta en mycket hög grad av angelägenhet.

Generaltullstyrelsen lämnar bl. a. följande upplysningar i detta ämne:

Styrelsen är sedan år 1950 representerad i en av luftfartsstyrelsen organiserad s. k. facilitationkommitté, vars uppgift är att taga initiativ till införande i den nationella lagstiftningen av de internationella normer och tillämpningsförfaranden, vilka enligt luftfartskonventionen art. 37 antagas av ICAO, samt att i övrigt verka för största möjliga lättnader för lufttrafiken med avseende å behandlingen i hälsovårds-, pass-, valuta- och tullhänseende. Generaltullstyrelsen har härigenom fått möjlighet att ägna fortlöpande uppmärksamhet åt lufttrafikens behov av lättnader med avseende å tullverkets behandling av transportmedel och gods. Under de senare åren ha också åtskilliga anordningar genomförts, vilka i avsevärd grad tjänat luftfartskonventionens syften.

Departementschefen. Med understrykande av vikten av att luftfarten såvitt möjligt får bedrivas utan hinder av tidskrävande formaliteter vill även jag förorda, att förevarande paragraf upptages i luftfartslagen.

9 KAP.

Om befordran med luftfartyg

Detta kapitel rör förhållanden av privaträttslig natur, som icke behandlas vare sig i luftfartsförordningen eller i luftfartskonventionen. Kapitlet avser ett område, som regleras i den i redogörelsen för förslagets huvudgrunder

omnämnda luftbefordringskonventionen, införlivad med svensk rätt genom lagen den 5 mars 1937 om befordran med luftfartyg. Denna lag går emellertid vidare än konventionen, bl. a. såtillvida som lagen principiellt är tillämplig jämväl å inrikes luftbefordran.

De sakkunniga har anfört, att de med hänsyn till luftbefordringens centrala betydelse för luftfarten har ansett sig icke kunna helt förbigå detta ämne i förslaget. Beträffande frågan, huruvida luftbefordringslagen borde inarbetas i luftfartslagen eller om det skulle innebära en lämpligare lösning att man i luftfartslagen meddelade allenast en hänvisning till luftbefordringslagen, har de sakkunniga anlagt följande synpunkter:

I och för sig kunna förvisso viktiga skäl anföras i den förra riktningen, bl. a. luftbefordringens nyssberörda betydelse. Å andra sidan skulle ett sådant inarbetande i viss mån bryta förslagets systematik. Härtill kommer, att luftbefordringskonventionen nyligen varit föremål för revision. Efter det att ICAO:s juridiska kommitté utarbetat förslag till protokoll innebärande vissa ändringar i konventionen, upprättades nämligen vid en diplomatisk konferens i Haag den 28 september 1955 ett sådant protokoll, vilket då undertecknades bl. a. av Sverige och Norge. Protokollet skall visserligen för att träda i kraft ratificeras av 30 stater, och det måste anses ovisst, om och i sådant fall när detta antal kan uppnås. Man står emellertid med viss sannolikhet inför nödvändigheten att inom en nära framtid revidera bestämmelserna om luftbefordran. Åt de sakkunniga meddelat uppdrag omfattar ej heller revision av luftbefordringslagen. På grund av vad sålunda anförts föreslå de sakkunniga, att man i luftfartslagen upptager allenast en hänvisning till luftbefordringslagen. Med hänsyn till ämnets stora vikt har denna hänvisning ansetts böra meddelas i ett särskilt kapitel av lagen, i vilket därest så befinnes lämpligt nya bestämmelser om luftbefordran framdeles kunna inarbetas. Denna lösning medför ock den fördelen, att ett brytande av kapitelindelningen i de olika nordiska ländernas lagförslag undviks. Det må anmärkas, att man i Danmark, Finland och Norge föreslagit att upptaga ett särskilt kapitel om luftbefordran. Därvid hava Danmark och Finland gått samma väg som nu föreslås, under det att i det norska förslaget luftbefordringslagen inarbetats i luftfartslagen.

Kommerskollegium yttrar:

Sådant lagförslaget utformats hade det enligt kollegii mening icke varit ur vägen att inarbeta de civilrättsliga reglerna om befordran med luftfartyg som meddelats i 1937 års lag härom, men i betraktande av den sannolika nödvändigheten att inom en nära framtid revidera dessa bestämmelser torde det vara lämpligast att åtminstone tillsvidare nöja sig med en hänvisning under särskild kapitelrubrik, såsom skett i förslaget, för att framdeles, om så befinnes lämpligt, i luftfartslagen inarbeta reglerna om luftbefordran.

En liknande inställning redovisas av *Svenska flygförsäkringspoolen*, som finner det önskvärt att, efter hand som det ifrågavarande ämnet regleras genom internationell överenskommelse, bestämmelserna om befordran med luftfartyg får sin plats i 9 kap. luftfartslagen.

Departementschefen. Jag ansluter mig till de sakkunnigas förslag att i ett särskilt kapitel åtminstone till dess frågan om revision av luftbefordringskonventionen kan närmare överblickas upptaga allenast en hänvisning till luftbefordringslagen.

1 §.

Denna paragraf överensstämmer helt med sakkunnigförslaget.

10 KAP.

Om ansvarighet för skada i följd av luftfart

Detta kapitel avser liksom 9 kap. förhållanden av privaträttslig natur. Med det undantag, som anges vid 2 §, har dessa förhållanden icke vunnit beaktande vare sig i luftfartsförordningen eller i luftfartskonventionen.

1 §.

De sakkunniga har beträffande denna paragraf framhållit, att under det efter första världskrigets slut företagna nordiska arbetet med gemensam lagstiftning på lufträttens område även frågan om ansvarighet för skada i följd av lufttrafik var föremål för uppmärksamhet och att i upprättat utkast till lag om luftfart intogs ett särskilt kapitel »Om ansvarighet för skada», innehållande bl. a. bestämmelser angående utomobligatorisk skadeståndsskyldighet, inbegripet ersättningsskyldighet för skada genom sammanstötning mellan två eller flera luftfartyg. Dessa bestämmelser utbröts emellertid vid departementsbehandlingen av förslaget till luftfartsförordning. I stället utfärdades en särskild lag, lagen den 26 maj 1922 angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

I fråga om lagstiftningen i grannländerna har de sakkunniga upplyst, att i Danmark och Norge läget är ett annat än i Sverige; den danska och den norska luftfartslagen innehåller nämligen i kap. 9 bestämmelser om ersättning för skada, som till följd av luftfartygs begagnande i luftfart tillfogas person eller egendom utanför fartyget. Även den finska luftfartslagen upptager i 6—13 §§ bestämmelser i detta avseende.

Härefter har de sakkunniga anfört:

Förevarande ämne har varit föremål jämväl för internationell uppmärksamhet. Den 29 maj 1933 avslutades i Rom en konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser om skador, som genom luftfartyg tillfogats tredje man på jordytan. Konventionen kompletterades sedermera med bestämmelser rörande försäkring genom ett den 29 september 1938 i Bryssel upprättat tilläggsprotokoll.

I Sverige igångsattes ett förberedande lagstiftningsarbete i ämnet, och den 29 september 1945 avlämnades av tillkallade utredningsmän ett av motiv åtföljt betänkande med förberedande förslag till lag om ansvarighet för skada i följd av luftfart samt till lag om trafikförsäkring å luftfartyg. Kungl. Maj:t uppdrog härefter åt de den 5 oktober 1945 tillkallade lufträtts-sakkunniga att fullfölja utredningsarbete rörande de nya privaträttsliga bestämmelser på lufträttens område, vilka kunde erfordras för anslutning till konventionen jämte tilläggsprotokollet. Sedan förutnämnda förslag till lag om trafikförsäkring å luftfartyg varit föremål för remissbehandling, utarbetades vid det i Köpenhamn i april 1947 hållna nordiska lufträttsmötet ett utkast till lag om ansvarighet för skada till följd av luftfart, i vilket jämväl bestämmelser om försäkring upptogs.

Emellertid rönt 1933 års konvention endast ringa anslutning, och varken Sverige eller någon av de övriga nordiska staterna biträdde den. Inom ICAO påbörjades ock redan 1947 arbete med revision av konventionen. Detta arbete utmynnade i den i inledningen omnämnda, från den äldre i åtskilliga avseenden avvikande nya konventionen i ämnet, avslutad i Rom den 7 oktober 1952.

Den nya konventionen har medfört att det förutnämnda uppdraget åt de luftträttssakkunniga upphört.

Även beträffande detta ämne har de sakkunniga förehaft frågan, huruvida lämpligen gällande lagstiftning borde inarbetas i luftfartslagen eller däri upptagas allenast en hänvisning till den nu gällande lagen. De har av skäl, motsvarande dem som anförts vid 9 kap., föredragit att också i fråga om detta ämne föreslå blott en hänvisning, vilken upptagits i förevarande paragraf.

Svenska flygförsäkringspoolen anför i likhet med vad poolen yttrat beträffande 9 kap. i förslaget, att det synes önskvärt att bestämmelserna om ansvarighet för skada i följd av luftfart får sin plats i 10 kap. luftfartslagen efter hand som ämnet regleras genom internationell överenskommelse.

Svenska aeroplan aktiebolaget uttalar:

Paragrafen anknyter till lagen angående ansvarighet för skada i följd av luftfart. Ehuru dessa frågor måhända ligger utanför kommitténs uppdrag, må likväl ifrågasättas, om skäl icke förefinnes att i detta sammanhang jämväl överse bestämmelserna i denna särskilda lag, som tillkommit i flygets barndom. Närmast avses den obegränsade ansvarighet, som för luftfartygs ägare stadgas i första paragrafen. I och med flygets utveckling och erkännandet av detsamma som ett normalt samfärdselmedel synes naturligt att jämställa detta ur ansvarighetssynpunkt med andra samfärdselmedel, så att luftfartygets ägare svarar för vållande, låt vara med omvänd bevisbörda, men är fri från casusansvar. Detta synes desto mer naturligt som luftfarten är underkastad särskild kontroll och vittgående säkerhetsföreskrifter från myndigheternas sida.

Departementschefen. Vissa skäl torde kunna anföras för att man nu skulle överse lagstiftningen om ansvarighet för skada i följd av luftfart. En sådan översyn skulle emellertid innebära ett så omfattande arbete, att dess resultat icke kan avvaktas utan att genomförandet av luftfartslagen betydligt försenas.

2 §.

I nära samband med frågorna om ansvarighet för skada i följd av luftfart står det i förevarande paragraf behandlade ämnet om försäkring. Utöver vad som anförts vid 1 § må framhållas, hurusom enligt § 37 andra stycket luftfartsförordningen gäller att Konungen, i den utsträckning avtal med främmande stater därtill föranleder, utfärdar föreskrifter för att säkerställa att, om svenskt luftfartyg befinner sig inom annan stats område, försäkring föreligger för ersättning av skada, som sker inom den stats område som följd av luftfarten. Jämföras må ock § 37 tillämpningskungörelsen, varigenom viss delegation sker till luftfartsmyndigheten.

De sakkunniga har anfört, att luftfartsförordningen i övrigt icke innehåller direkta bestämmelser om försäkring, men också upplyst, att i det praktiska livet starka önskemål om försäkring till förmån för skadelidande tredje man har gjort sig gällande och att luftfartsstyrelsen på olika sätt har verkat för att sådan försäkring finnes tecknad särskilt av dem som utövar yrkesmässig luftfart.

Vidare har de sakkunniga anmärkt, att den danska och den norska luftfartslagen i kap. 9 innehåller bestämmelser om försäkring eller ställande av annan säkerhet beträffande skada, som tillfogas person eller egendom utanför luftfartyget, den norska lagen dock endast så att vederbörande departement kan bestämma, att för luftfartyg, som icke äges av staten, skall ha tecknats och hållas i kraft godkänd försäkring eller annan säkerhet. Däremot saknar den finska luftfartsförordningen bestämmelser om försäkring utom såtillvida, som ett mot § 37 andra stycket luftfartsförordningen svarande stadgande återfinnes i den finska luftfartsförordningen 28 §.

För de sakkunniga har det stått klart, att bestämmelser rörande försäkringsskyldighet beträffande skada, som av luftfartyg tillfogas tredje man på jordytan, bör på ett eller annat sätt införlivas med svensk rätt. Härvid har den frågan framställt sig, huruvida man borde meddela materiella stadganden eller allenast en fullmakt för Kungl. Maj:t att utfärda erforderliga bestämmelser om försäkring. De sakkunniga har beaktat att 1922 års lagstiftning om ansvarighet, till vilken i det förra fallet skulle anknytas, måste anses i vissa avseenden föråldrad samt att 1952 års tredjemansskadekonvention och måhända även en blivande kollisionskonvention kan antagas komma att föranleda lagstiftning beträffande försäkring inom en förhållandevis nära framtid. De har därför förmenat det knappast vara lämpligt att utarbeta en lagstiftning av en sannolikt kortvarig livslängd. De sakkunniga har till följd härav stannat för att föreslå ett stadgande, som medger Kungl. Maj:t att administrativt förordna i ämnet. De har framhållit, att sådant förfaringssätt äger viss motsvarighet dels i nu föreliggande möjlighet att såsom villkor vid tillstånd upptaga krav på försäkring, dels ock i bestämmelsen i § 37 andra stycket luftfartsförordningen, men samtidigt betonat, att vad sålunda föreslagits avviker från sistberörda bestämmelse huvudsakligen såtillvida, som förslaget i främsta rummet avser luftfart inom riket samt uttryckligen är inskränkt till försäkring till förmån för tredje man utom luftfartyget.

Landsfogden i Skaraborgs län finner denna paragraf undanröja den brist i hittillsvarande bestämmelser på luftfartens område som består däri att den, som utövar yrkesmässig luftfart, icke varit skyldig att inneha försäkring till förmån för skadelidande tredje man.

Styrelsen för Sveriges advokatsamfund anför beträffande den föreslagna rätten för Kungl. Maj:t att förordna om försäkring mot ersättningsskyldighet till tredje man:

Styrelsen finner att detta problem är av största vikt för den enskildes rätt. Ett luftfartyg, exempelvis tillhörigt ett utländskt mindre företag, kan vid

luftfärd inom svenskt område åstadkomma skador av ekonomiskt sett obegränsad omfattning. En obligatorisk försäkring skulle i ett dylikt fall medföra ett betydligt starkare rättsskydd för skadelidande.

Handelskammaren i Göteborg framhåller, att det är i hög grad önskvärt att en lösning av problemet snarast möjligt kommer till stånd. Särskilt när det gäller privat flygverksamhet och vissa mindre flygföretag är det enligt handelskammarens mening av väsentligt intresse för tredje man, att en tillfredsställande obligatorisk ansvarsförsäkring utan dröjsmål införes.

Stockholms handelskammare yttrar:

Enligt förslaget kan luftvärdighetsbeviset under vissa förhållanden bli ogiltigt. De sakkunniga anföra härom bl. a., att mot varandra därvid stå två intressen, nämligen dels att ett icke-luftvärdigt fartyg ej brukas, dels att luftvärdighetsbeviset ej i oträngt mål upphör att vara gällande till förfång för luftfarten, exempelvis så att tecknad försäkring blir ogiltig. Enligt vad handelskammaren inhämtat torde det genom den kontroll som sker före varje start vara i det närmaste uteslutet, att ett flygplan utan giltigt luftvärdighetsbevis skulle kunna starta från någon av de under luftfartsstyrelsens överinseende stående flygplatserna. Att så kan ske från någon av de enskilda flygplatserna i landet är emellertid tänkbart. Detta aktualiserar icke blott frågan, huruvida försäkring till förmån för skadelidande tredje man bör bli obligatorisk, utan även huruvida en dylik försäkring bör gälla också i det fall att luftfartyg framföres utan giltigt luftvärdighetsbevis. Handelskammaren anser sig emellertid icke för närvarande böra ingå på en bedömning av här berörda frågor utan ansluter sig till de sakkunnigas förslag, att Konungen skall äga förordna rörande obligatorisk försäkring. Som de sakkunniga anföra kan 1952 års tredjemansskadekonvention och måhända även en blivande kollisionsskadekonvention föranleda lagstiftning härutinnan. Härvid får ställning tagas även till frågan om försäkringen, i motsats till vad som gäller för den nu förekommande frivilliga tredjemansskadeförsäkringen, skall gälla även för luftfartyg, som framföres utan giltigt luftvärdighetsbevis. Det förtjänar i detta sammanhang framhållas, att denna fråga är av mindre betydelse i Sverige än i flertalet övriga länder genom det för Sverige unika förhållandet, att brandskadeförsäkring för fast egendom täcker även skador av nedfallande luftfartyg eller från luftfartyg nedfallande föremål.

Handelskammaren nämner i detta sammanhang önskvärdheten av att en blivande konvention om kollision mellan luftfartyg icke endast tar hänsyn till det ansvar som åvilar civila luftfartyg utan även tar i betraktande det ansvar som staten bör påtaga sig för militära och andra statliga luftfartyg.

Svenska flygförsäkringspoolen anför, att försäkring i fråga om ansvarighet för tredjemansskada redan nu torde finnas för flertalet svenska luftfartyg, som användes inom landet. Poolen beaktar vidare förhållandena vid sammanstötning mellan luftfartyg och uttalar härom:

Enligt vad som framgår av statistiska uppgifter, insamlade av den internationella sammanslutningen av flygförsäkringsgivare (International Union of Aviation Insurers), så ha i de relativt få hittills inträffade fallen av kollision i luften mellan luftfartyg oftast statsägda flygplan varit inblandade. I vårt land gäller enligt praxis lagen om ansvarighet för skada i följd av luftfart även för militära plan i fråga om markskada, varemot det synes

oklart om för militära plan under flygning samma regler som för civila plan äro tillämpliga. Vid kollision i luften gäller i varje fall ej det strikta ansvaret enligt 1 § ansvarighetslagen varken i fråga om civila eller militära plan. Vanliga vållanderegler skall sålunda tillämpas. Det synes önskvärt att i samband med införande av försäkringsplikt för av enskilda ägda flygplan särskilda bestämmelser utfärdas, som fastslå och reglera statens ersättnings-skyldighet för skador orsakade av kollision i luften mellan ett staten tillhörigt, oförsäkrat flygplan och andra, enskilda tillhöriga flygplan. I de flesta fall torde det vara omöjligt att utreda och bevisa graden av vållande hos vart och ett av de plan, som kolliderat. Detta förhållande synes särskilt böra uppmärksammas, därest i samband med införandet av försäkringsplikt försäkringsbolagen skulle åläggas att, på sätt gäller för motorfordon, gemensamt svara för skador, vållade av oförsäkrade eller okända flygplan.

SAS redovisar sin inställning till förevarande ämne sålunda:

Ehuru principiella skäl torde tala mot att försäkring mot ersättnings-skyldighet av ifrågavarande art regleras på administrativ väg, men då vi å andra sidan ha förstått, att det för närvarande icke är lämpligt att i lagen intaga närmare stadganden i ärendet, ha vi, med tanke på vikten av att förförsäkringsskydd finnes, ansett oss icke böra resa invändningar mot stadgandet i dess föreslagna lydelse. Därvid förutsätta vi emellertid, att de närmare bestämmelser, som må komma att utfärdas, utformas på ett sådant sätt, att försäkringar av det slag, som för närvarande sedvanligen tecknas av flygföretag i internationell trafik, komma att accepteras under bestämmelserna i fråga. Härvid tänka vi icke endast på SAS' egna försäkringsförhållanden — SAS har för närvarande sina flygplansförsäkringar tecknade dels hos Nordiska poolen för luftfartsförsäkring dels hos Lloyd's and Companies i England — utan även därpå att icke onödiga svårigheter i försäkringshänseende böra skapas för de främmande flygföretag, som beflyga Sverige. Under de senaste åren ha nämligen i vissa länder en tendens visat sig att vilja ålägga flygföretag långt gående försäkringsplikt, varvid bl. a. stadgats, att luftfartsförsäkring skulle tecknas hos försäkringsbolag inom den försäkringskrävande staten, något som helt naturligt medför stora komplikationer för flygföretag i internationell trafik.

Departementschefen. Såsom framgår av remissyttrandena torde behov av bestämmelser rörande försäkring till förmån för skadelidande tredje man föreligga. Med hänsyn till vad de sakkunniga anfört rörande de internationella förhållandena, vilka ännu under någon tid torde präglas av ovisshet, finner jag ett upptagande i luftfartslagen av ett stadgande i enlighet med de sakkunnigas förslag innebära den lämpligaste åtgärd som nu kan vidtagas. En redaktionell jämkning av paragrafen synes dock böra vidtagas.

3 §.

De sakkunniga har vid avfattningen av paragrafen haft för ögonen den rättsutveckling, som har sitt upphov i 50 § andra stycket i 1922 års sjömanslag. Enligt denna gällde att sjöman skulle vara pliktig att ersätta skada, som uppkomme genom hans fel eller försummelse i tjänsten; dock att rätten ägde med hänsyn till felets eller försummelsens lindriga beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt nedsätta ersättningen efter ty skäligt prövades. Samma stadgande återfinnes i 50 § andra stycket i den

nya sjömanslagen den 30 juni 1952, och liknande bestämmelser har upptagits i ett flertal andra författningar, bl. a. 59 § sjölagen.

Enligt de sakkunniga måste enahanda skäl som föranlett de berörda bestämmelserna, främst den i tjänstens natur liggande risken för en befattningshavare att genom ett förhållandevis lindrigt och måhända ursäktligt fel ådraga sig en mycket stor ersättningsskyldighet, anses föreligga även på lufträttens område. De har framhållit att jämväl här skadan mången gång kan vara av en storlek, som icke står i rimligt förhållande till vare sig det begångna felet eller den felandes betalningsförmåga. De har följaktligen i förevarande paragraf föreslagit befogenhet för domstol att under vissa förutsättningar jämka skadeståndsskyldigheten. Rörande enskildheter i sitt förslag har de sakkunniga anfört:

Det föreslagna stadgandet lär bli att tillämpa främst beträffande färre och andra ombord å luftfartyg tjänstgörande personer. Stadgandet har emellertid, såsom av dess lydelse framgår, betydelse även rörande viss markpersonal, exempelvis trafikledare å flygplats. Att i lagtexten klart avgränsa de personalkategorier, beträffande vilka jämkning bör ifrågakomma, låter sig svårligen göra, detta redan av den anledningen att tjänstgöringsförhållandena kunna förändras på grund av teknikens utveckling. Man har därför funnit sig böra till domstols avgörande i det särskilda fallet överlämna, huruvida det med viss befattning förenade ansvaret, den vid besluts fattande till förfogande stående tiden eller andra sådana omständigheter rörande tjänstens art äro av beskaffenhet att böra föranleda jämkning. Sätillvida har emellertid en begränsning av tillämpningsområdet beträffande markpersonal angivits i lagtexten som det föreslagits, att stadgandet må tillämpas blott å den, som förrättar tjänst varav trafiksäkerheten är beroende.

En särskild härvid mötande fråga är den, huruvida endast anställda böra kunna vinna nedsättning i ansvarsskyldigheten eller om stadgandet bör kunna tillämpas även rörande exempelvis innehavaren av ett luftfartyg. Härvid må framhållas, att 59 § sjölagen icke innehåller något undantag i fråga om befälhavare, som tillika är redare. Vidare må erinras om bestämmelsen i 254 § andra stycket sjölagen, enligt vilken ansvarighetsbegränsning som nämnes i första stycket av sagda paragraf, s. k. global ansvarighetsbegränsning, visserligen i allmänhet är utesluten beträffande ersättning på grund av fel eller försummelse av redaren själv men dock kan inträda, därest denne övertagit fartygets förande och felet eller försummelsen är av nautisk art. Jämväl för lufträttens del lär det vara tänkbart, att den skadevällandets egenskap av innehavare av luftfartyget icke i och för sig bör uteslutas honom från stadgandets tillämpningsområde, ehuru domstolen uppenbarligen bör beakta de särskilda omständigheter, som kunna vara förenade med denna hans egenskap.

Till skillnad från vad fallet är i 59 § sjölagen och 50 § sjömanslagen har de sakkunniga i förslaget icke upptagit någon regel angående förutsättningarna för skadeståndsskyldighet. De har trots sådan regel knappast ut säga mer än vad som följer av allmänna rättsgrundsatser och framhållit att det särskilda skäl, nämligen fartygsbefälhavares ansvarighet ex contractu, som påkallar en dylik regel på sjörättens område, här icke föreligger. Vidare har de ansett sig böra räkna med att en anställd genom särskild lagstiftning kan vara befriad från ersättningsskyldighet i visst avseende.

Chefen för flygvapnet, till vilkens yttrande i detta avseende jag återkommer vid 15 kap. 1 § i förslaget, förutsätter att jämkning av skadeståndsskyldigheten må gälla även för mekanikerpersonal i marktjänst och anför vidare, att om så ej är fallet stadgandet bör åtminstone för flygvapnets del ändras så att det omfattar sådan personal. Han uppger att det i olika sammanhang har visat sig olämpligt och orättvist att utkräva ojämkat skadestånd eller skadestånd över huvud av sådan personal och gör en jämförelse beträffande flygförarens ansvarighet med lagen den 7 mars 1929 (nr 28).

Svenska flygförsäkringspoolen yttrar vid förevarande paragraf:

Rättspraxis har i samband med frågan om barns skadeståndsskyldighet visat en tendens att vid beräkning av skadestånd taga hänsyn till om den vållande innehåft ansvarighetsförsäkring. Paragrafens lydelse — »omständigheterna i övrigt» — skulle kunna tänkas bidra till en sådan rättstillämpning även i detta fall. Det är emellertid angeläget att lika regler gäller för försäkrade som oförsäkrade, annars kommer den försäkrade att straffas för sin ansvarskänsla genom att premierna för ansvarighetsförsäkringen bli högre än de egentligen skulle ha blivit.

Departementschefen. Förevarande paragraf får anses väl fylla sin plats i luftfartslagen, och jag vill biträda vad de sakkunniga uttalat rörande grunderna för stadgandets tillämpning. Till vad chefen för flygvapnet anført vill jag framhålla, att mekanikerpersonal i marktjänst icke bör vara undantagen från stadgandets tillämpningsområde men att naturligen fall kan förekomma, då jämkning icke bör ske. Till de särskilda synpunkter som kan anläggas i fråga om flygvapnets markmekaniker återkommer jag vid 15 kap. 1 §.

Bland de »omständigheter i övrigt», vilka enligt denna paragraf skall tagas i betraktande vid prövning av fråga om nedsättning av ersättningskyldighet, ingår även den felandes betalningsförmåga. Då denna röner inverkan av huruvida ansvarighetsförsäkring föreligger eller icke, torde vid stadgandets tillämpning icke kunna bortses från förekomsten av sådan försäkring. Därmed är emellertid icke sagt att en jämkning, som må finnas påkallad med hänsyn till exempelvis felets lindriga beskaffenhet, skall vara utesluten på den grund att ansvarighetsförsäkring finnes tecknad. Det närmare bedömandet av dessa frågor får ankomma på rättstillämpningen.

I formellt avseende synes paragrafen böra något jämkas.

11 KAP.

Om flygräddningstjänst och bärgning samt om undersökning av luftfartsolyckor

I förevarande kapitel har i skilda avsnitt upptagits bestämmelser rörande de tidigare i § 40 luftfartsförordningen sammanförda ämnena flygräddningstjänst och bärgning. Såsom en särskild underavdelning har därjämte föreslagits stadganden om undersökning av luftfartsolyckor.

Om flygräddningstjänst

1 §.

Enligt § 40 luftfartsförordningen har luftfartyg, hemmahörande i stat med vilken Konungen slutit särskilt avtal i sådant hänseende, vid nedstigning och särskilt i fall av nöd rätt till samma hjälpmedel som luftfartyg av svensk nationalitet.

De sakkunniga har hänvisat till stadgandet om flygräddningstjänst i art. 25 i luftfartskonventionen. Enligt denna artikel åligger det envar fördragslutande stat att vidtaga sådana åtgärder för undsättning av luftfartyg i nöd inom statens territorium, som den finner utförbara, och att, under förbehåll för sina egna myndigheters kontroll, tillåta luftfartygets ägare eller myndigheterna i den stat, där fartyget är registrerat, att vidtaga de undsättningsåtgärder som omständigheterna kräver. Envar fördragsslutande stat skall, då den företager åtgärder för eftersökande av saknade luftfartyg, medverka i samordnade åtgärder, som tid efter annan må förordas enligt konventionen.

Vidare har de sakkunniga erinrat om de av ICAO såsom annex 12 till luftfartskonventionen meddelade utförliga bestämmelserna om flygräddningstjänst samt de av luftfartsstyrelsen i anslutning härtill utfärdade föreskrifterna i ämnet (BCL FR). De har ock nämnt lotsstyrelsens kungörelse den 2 juni 1954 (jfr SFS 1954 nr 374) angående sjöräddningsstationer och deras utrustning, anvisningar för räddningsföretag med raketapparat samt sjöräddningssignaler.

I första stycket av paragrafen har de sakkunniga föreslagit, att det skall ankomma på Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar att meddela föreskrifter angående åtgärder, då luftfartyg är saknat, förolyckat eller nödställt eller lufttrafiken hotande fara föreligger. Härigenom har de velat bringa till uttryck Sveriges förbindelse enligt art. 25 i luftfartskonventionen. Att mera i detalj i lagen reglera detta ämne har ansetts åtminstone för närvarande i det stora hela icke vara möjligt eller lämpligt.

Särskild bestämmelse har emellertid av de sakkunniga ansetts vara påkallad såvitt rör skyldighet att medverka i flygräddningstjänsten, därvid de som en viss parallell hänvisat till stadgandena i 34 a och 34 b §§ sjölagen rörande befälhavares skyldighet att vidtaga åtgärder då någon är i sjönöd eller sjötrafiken hotande fara föreligger. Såsom exempel på hur nära sjörätten och lufträtten här ligger varandra har de anfört, att enligt 1 § sjönödskungörelsen den 30 juni 1952 (nr 581) befälhavare å fartyg kan vara skyldig att bistå den som är i nöd å luftfartyg eller därifrån härrörande bärgningsredskap. De sakkunniga har ock upplyst, att under de nordiska förhandlingarna full enighet rått om lämpligheten av att i förevarande lag meddela en bestämmelse i detta avseende.

I frågan, hur långt gående medverkansplikt lagen rätteligen bör uppställa, har emellertid enligt de sakkunniga meningarna varit delade. De har härom anfört:

Härvid har uppmärksamheten främst varit fäst vid frågan om kretsen av de personer, vilka sådan plikt må åläggas. Enligt en uppfattning borde ifrågasättande stadgande ej gå längre än till ett bemyndigande att förordna om medverkansplikt, såvitt sådant erfordras till uppfyllande av överenskommelse med främmande stat. En annan ståndpunkt har varit den att icke göra någon begränsning i kretsen av dem, som sådan plikt kan drabba. Å svensk sida har man förmenat det vara mindre lämpligt att begränsa plikten i enlighet med den förstnämnda uppfattningen; därigenom skulle den interna luftfarten kunna komma i en sämre ställning än den internationella. Å andra sidan har man trots medverkansplikten i avvaktan på internationell reglering knappast böra utsträckas avsevärt längre än fallet är på sjöfartens område. I enlighet med denna grundtanke nämnas i andra stycket av förevarande paragraf blott ägare och innehavare av luftfartyg samt de som göra tjänst å sådant fartyg eller på flygplats eller annan för luftfarten avsedd anläggning. Beträffande omfattningen i övrigt av medverkansplikten har, då det här är fråga endast om medverkan i den genom statens försorg ordnade flygräddningstjänsten, bemyndigandet ansetts kunna avfattas helt allmänt, därvid dock särskilt uttalats att bemyndigandet avser även meddelande av bestämmelser om ersättning.

Omfattningen av skyldigheten att medverka i flygräddningstjänsten beröres i några remissyttranden. Sålunda anför *chefen för flygvapnet*:

Enär flygräddningsföretag ofta omfatta insatser från andra organ och personer än dem som anges i lagförslaget, synes detta böra utökas till att omfatta en allmän skyldighet att medverka i flygräddningstjänsten. Om ett sådant förslag bedömes vara alltför ingripande, bör skyldigheten i varje fall utökas till att gälla personal tjänstgörande vid landsfiskalsdistrikt, brandväsendet, järnvägsstationer, meteorologiska stationer, fjällstationer, fyrplatser och fyrskepp, kust- och gränsposteringar, lotsplatser samt sjöräddningsstationer. Nu nämnd personal utnyttjas för närvarande vid flygräddningsuppdrag.

Luftfartsstyrelsen yttrar:

Hittills har flygräddningstjänsten fungerat tillfredsställande utan att särskild medverkansplikt behövt tillgripas. Härvid har medverkan baserats på överenskommelser med flygvapnet och vissa andra myndigheter och organisationer.

Ett flertal av de organ, som sålunda medverka i flygräddningstjänsten, äro icke att hänföra till de kategorier vilka omförmålas i andra stycket av förevarande paragraf, varför styrelsen ifrågasätter nödvändigheten av att för just dessa utfärda så långtgående bestämmelser som de sakkunniga föreslagit. Då dessutom skyldighet att medverka i räddningstjänst bör avse icke endast flygräddningstjänst utan dylik tjänst i allmänhet, synes det luftfartsstyrelsen att någon form av allmän tjänsteplikt snarare borde tillgripas, vilken plikt dock givetvis finge regleras i annan ordning än i luftfartslagen.

Generaltullstyrelsen erinrar om att tullverkets kustbevakning, som i ganska stor utsträckning anlitats för sjöräddning, även deltagit i flygräddningsföretag.

Länsstyrelsen i Östergötlands län tar upp ett närbesläktat ämne, då den finner luftfartens stora möjligheter att göra en verklig insats jämväl vid

fartygshaverier till sjöss eller över huvud taget vid sjöräddning motivera att till övervägande upptages frågan om att i luftfartslagen intaga bestämmelse jämväl om luftfartygs medverkan i sjöräddningsväsendet.

Departementschefen. Flygräddningstjänsten är av sådan betydelse att den, såsom de sakkunniga föreslagit, bör nämnas i luftfartslagen.

En allmän skyldighet att medverka i flygräddningstjänsten är jag icke beredd att förorda, då en sådan måste anses alltför ingripande. Beträffande vad i övrigt anförts i fråga om medverkansplikten vill jag till en början framhålla, att sådan plikt självfallet kan föreligga antingen på grund av tjänsteförhållande eller enligt frivilligt åtagande. De som nu medverkar vid flygräddning torde åtminstone till största delen kunna hänföras till någon av de sålunda avsedda kategorierna. Det föreslagna stadgandet går därutöver, och såsom ett exempel på dess behövlighet må framhållas föreskrifterna i annex 12 5.5 och 5.6, enligt vilka vissa skyldigheter åvilar befälhavaren å luftfartyg som iakttager en nödsituation eller uppfattar ett meddelande om en sådan situation. Ehuru de sakkunniga föreslagit en mer omfattande medverkansskyldighet än som erfordras med hänsyn till de nu nämnda föreskrifterna, anser jag den föreslagna avgränsningen naturlig och lämplig.

Den i annex 12 reglerade flygräddningstjänsten avser även viss hjälp åt sjögående fartyg i nöd. Då emellertid sådan hjälp kan betecknas såsom en sidogren av flygräddningstjänsten, finner jag den ej böra påverka avfattningen av förevarande paragraf. Ej heller eljest anser jag det nu böra komma i fråga att i luftfartslagen upptaga bestämmelser om luftfartygs medverkan i sjöräddningstjänsten, vilket dock självfallet icke innebär något förnekande av luftfartens stora möjligheter att göra en värdefull insats vid räddningsverksamhet till sjöss.

Om bärgning m. m.

2—6 §§.

De sakkunniga har föreslagit att till förevarande kapitel överflytta stadgandena i 14—18 §§ registreringslagen med de ändringar i paragrafbeteckning, som påkallas av överföringen, och en i samband därmed stående ändrad hänvisning i 3 § i förslaget. De har ansett annan motivering ej vara av nöden än en hänvisning till förarbetena till registreringslagen.¹

I detta sammanhang har emellertid de sakkunniga ansett sig böra erinra om de kompletterande stadgandena i 5 § lagen den 12 maj 1955 i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg. Paragrafen, som jämlikt 1 § första stycket andra punkten i lagen gäller jämväl luftfartyg som är registrerat här i riket, innehåller bl. a. att, om åtgärder för bärgning eller bevarande av luftfartyg avslutats i främmande stat som tillträtt inskrivningskonventionen och om med fordran på lön för bärgningen eller på ersättning för särskilda

¹ Se proposition nr 13 till 1955 års riksdag, särskilt s. 123 f, 308 ff, 362 ff, 371 f.

kostnader, som varit oundgängliga för bevarandet av fartyget, enligt lagen i den stat där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades är förenad luftpanträtt i fartyget, panträtten skall här i riket erkännas med förmansrätt framför varje annan rätt till fartyget. De sakkunniga har också hänvisat till 42 § lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg.

Svenska flygförsäkringspoolen utlåter sig:

De sakkunniga föreslå att till den nya luftfartslagen överföras de stadganden om bärgning och bärgarlön, som införts genom 1955 års registreringslag. Dessa stadganden bygga helt på motsvarande bestämmelser i sjölagen. Flygförsäkringspoolen, som ej haft tillfälle att avge yttrande i anledning av förslaget till registreringslag, vill ej underlåta att ifrågasätta, huruvida förhållandena vid bärgning av sjöfartyg och luftfartyg äro så likartade, att samma regler för bärgarlön utan vidare böra gälla. Enligt vår erfarenhet har hittills endast i sällsynta undantagsfall utomstående deltagit vid bärgning av luftfartyg, dess passagerare eller gods. Fråga om bärgarlön har ej heller uppkommit i något fall, som kommit till vår kännedom. Då begreppet bärgarlön hittills beträffande flyghaverier är tämligen okänt, ha ej heller de för flygförsäkring gällande allmänna försäkringsvillkoren utformats med tanke på bärgarlön. Enligt dessa villkor täcker försäkringen visserligen med bärgningen förenad skälig kostnad för flygplanets bärgning och transport från olycksplatsen, men bärgarlön i sjölagens mening har hittills ej ansetts inbegripen i sådan kostnad. Om sådan skall kunna utgå med de betydande belopp, som kunna följa av sjölagens bestämmelser och sjörättspraxis i fråga om bärgarlönens utmätning i procent av värdet av det bärgade, bör bärgarlön givetvis inkluderas i försäkringsskyddet. Härav kan möjligen följa en fördyring av försäkringen.

Departementschefen. Innan 1955 års registreringslag trädde i kraft gällde enligt § 40 andra stycket luftfartsförordningen att den, som på sjön bärgade luftfartyg som lidit haveri eller dess last eller som medverkade till bärgningen, hade rätt till bärgarlön i enlighet med de grunder som stadgas i sjölagen. Principiell likställighet mellan bärgning av sjögående fartyg och bärgning av luftfartyg förelåg följaktligen redan före registreringslagen. Givet är emellertid, att bärgningsinstitutet inom luftträtten är av en helt underordnad betydelse i förhållande till vad fallet är inom sjörätten. Detta framhölls bl. a. under förarbetena till registreringslagen. Att nu upptaga hithörande bestämmelser till omprövning torde icke böra ske.

Om undersökning av luftfartsolyckor

I detta viktiga ämne saknas bestämmelser i luftfartsförordningen. Där emot möter i § 28 andra stycket tillämpningskungörelsen vissa vid 5 kap. 8 § i förslaget berörda stadganden om underrättelseplikt vid timad olycka.

De sakkunniga har framhållit, att luftfartskonventionen art. 26 ålägger de fördragsslutande staterna åtskilliga förpliktelser att närmare undersöka inträffade olycksfall. Drabbar olyckshändelse en fördragsslutande stats luftfartyg inom annan fördragsslutande stats territorium och medför händelsen att någon dödas eller allvarligt skadas eller föranleder den antagande att

allvarligt tekniskt fel förefinnes hos luftfartyget eller markorganisationen, skall enligt sagda artikel den stat, där händelsen timar, föranstalta om undersökning av omständigheterna vid händelsen i överensstämmelse med, såvitt dess lagar tillåter det, förfarande som ICAO må ha förordnat. Åt den stat, där luftfartyget är registrerat, skall tillfälle beredas att utse observatörer att närvara vid undersökningen, och den stat, som företager undersökningen, skall delgiva den andra staten rapporten jämte slutsatserna rörande händelsen.

Till art. 26 ansluter sig det av ICAO utarbetade annex 13 till luftfartskonventionen om undersökning av luftfartsolyckor.

Vidare har de sakkunniga lämnat en utförlig redogörelse för vissa sjörättsliga regler i ämnet, nämligen bl. a. dels föreskriften i 40 § sjölagen om befälhavares skyldighet att avgiva rapport om sjöolycka m. m. ävensom sjöförklaring, dels ock stadgandena i 314—317, 320 och 321 §§ samma lag om sjöförklaring och sjöförhör. Ur dessa bestämmelser må här anföras att sjöförklaring och sjöförhör inom riket äger rum vid rådhusrätt i stapelstad — eller jämlikt lagen den 4 juni 1937 (nr 306) om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål vid viss häradsrätt — och att rätten därvid utgöres av en lagfaren domare såsom ordförande samt åtminstone två i sjöväsendet kunniga och erfarna män, så ock att det åligger domstolen att låta sjöförklaringen övergå till sjöförhör, när den inträffade sjöolyckan är av större omfattning eller av svårare art, såsom när fartyget förolyckats eller när någon ombordvarande dödats eller svårt skadats, samt att rätten vid sjöförhör skall söka åstadkomma fullständig utredning i närmare angivna hänseenden angående orsakerna till sjöolyckan, om så erfordras med hjälp av polismyndighet.

Angående det nu tillämpade förfarandet vid utredning av luftfartsolyckor — enligt luftfartsstyrelsens terminologi flyghaverier — har de sakkunniga i överensstämmelse med vad som upplysts från styrelsen anfört följande:

Vissa förberedande åtgärder vid inträffat haveri pläga företagas genom vederbörande flygplatschefs försorg i samarbete med den lokala polismyndigheten. Såsom exempel på sådana åtgärder kunna nämnas dels ordnande av vakthållning på haveriplatsen eller avstängning av denna, dels fastställande av fartygets eller vrakdelars ursprungliga lägen genom fotografering, skissering, uppmärkning på platsen eller utläggning av boj, dels draggning och andra sådana av de särskilda omständigheterna betingade åtgärder, dels ock i vissa fall hörande av vittnen. Sedan styrelsen erhållit kännedom om att ett haveri inträffat, ankommer på chefen för luftfartsinspektionen att med hänsyn till haveriets omfattning och art bestämma, huru utredningen skall företagas. Räder ingen tvekan om anledningen till haveriet och äro uppkomna skador av mycket ringa omfattning, verkställs icke särskild undersökning på haveriplatsen genom styrelsens försorg; styrelsen åtnöjes därvid med den haveriannmälan, som lämnas av luftfartygets innehavare och som i vissa fall åtföljes av en rapport, upprättad av den lokala polismyndigheten. I övriga fall föranstaltar styrelsen om undersökning på haveriplatsen genom egen personal eller särskilda av styrelsen förordnade tekniska experter. Utredningsmännens antal och kvalifikationer avgöras med hänsyn till haveriets omfattning och art. Utredningsmännen samarbeta med den lokala polismynd-

digheten. Resultatet av undersökningen på haveriplatsen sammanställs i en rapport över undersökningsresultatet, som tillställs luftfartsinspektionen. Efter avslutandet av detta första skede av utredningen bearbetas materialet inom luftfartsinspektionen. Då särskild undersökning genom styrelsens försorg ej ägt rum, beslutar chefen för inspektionen om den åtgärd, vilken haveriet bör föranleda. Beslutet delgives polismyndigheten, om den deltagit i utredningen. I de fall, då särskild undersökning på haveriplatsen företagits genom styrelsens försorg, har man för den fortsatta handläggningen att välja mellan olika vägar. Har haveriet medfört förlust av liv, föranlett svårare skada å person eller tredje man tillhörig egendom, ägt rum under sådana förhållanden att för flygplanförare utfärdat certifikat eller annat tillstånd synes böra återkallas eller ock varit av särskilt intresse i tekniskt avseende, upprättas inom inspektionen en särskild haverirapport, vilken av chefen för inspektionen föredrages vid ett s. k. haverisammanträde inom styrelsen i närvaro av chefen för styrelsen, cheferna för kanslibyrån och för trafikbyrån, styrelsens ombudsman samt flygassistenten vid styrelsen. Vid sammanträdet antecknas till protokollet de slutsatser till vilka man kommit, varjämte bestämmas de åtgärder som skola vidtagas. I övriga fall föredrages den av utredningsmännen upprättade rapporten över undersökningsresultatet för chefen för inspektionen. Det ankommer därefter på denne att avgöra på vad sätt förfarandet skall fortgå. Antingen kan han själv besluta om de åtgärder, vilka haveriet bör föranleda. Eller ock kan han föreslå styrelsen att vidtaga vissa åtgärder, i vilket fall han föredrager ärendet för chefen för styrelsen i närvaro av chefen för kanslibyrån och ombudsmannen, varvid behandlas de åtgärder som kunna hava vidtagits eller föreslagits. Polismyndigheten avvaktar såsom regel resultatet av styrelsens utredning, innan åtgärder i åtalshänseende vidtagas.

Luftfartsstyrelsen lämnar följande kompletterande upplysning angående det nu tillämpade förfarandet:

De sakkunniga yttra, att vid inträffat haveri vissa förberedande åtgärder vidtagas genom vederbörande flygplatschefs försorg i samarbete med den lokala polismyndigheten. Vad sålunda yttrats vill luftfartsstyrelsen komplettera med den upplysningen, att detta gäller, då haveri inträffat på eller i närheten av trafikflygplats, där sålunda en för undersökningar i viss mån kompetent tjänsteman, flygplatschef eller föreståndare, finnes. Eljest sker den förberedande undersökningen av polismyndigheten i samråd med luftfartsinspektionen.

Departementschefen. I likhet med vad som ifrågasatts i några remissyttranden anser jag att vissa av de bestämmelser om undersökningsförfarandet, vilka de sakkunniga tänkt sig skola meddelas i administrativ ordning, lämpligen bör upptagas i själva luftfartslagen. En fullständig reglering av undersökningsförfarandet bör emellertid icke givas i lagform. Den av mig föreslagna utbyggnaden av sakkunnigförslaget medför bl. a. att antalet paragrafer utökas.

7 §.

Den av de sakkunniga föreslagna 7 § är avsedd att besvara frågorna om de fall, i vilka undersökning skall äga rum, om undersökningens uppgift samt om lämplig anordning av undersökningsförfarandet. Departementsförslaget

avviker från sakkunnigförslaget såtillvida, som anordningen av undersökningsförfarandet behandlas i de närmast följande paragraferna, varjämte vissa jämkningar av redaktionell natur ansetts böra vidtagas.

De sakkunniga har beträffande frågan, när undersökning skall äga rum, ansett självfallet att i lagtexten bör medtagas samtliga omständigheter, beträffande vilka enligt art. 26 i luftfartskonventionen och annex 13 till konventionen internationell förpliktelse till undersökning föreligger. De har emellertid funnit lämpligt att gå något längre än vartill den internationella förpliktelsen ger anledning och i lagtexten upptagit icke blott de fallen, då luftfartyg drabbas av olyckshändelse och i följd därav någon ljuter döden eller lider svårare kroppsskada eller det på grund av inträffad händelse må antagas, att väsentligt fel finnes hos fartyget eller markorganisationen, utan jämväl de fallen, då svårare skada tillfogas fartyget eller egendom som icke befordras med fartyget eller då anledning förekommer att allvarlig fara förelegat för händelse, som här avses. Däremot har de ansett, att tillräckligt offentligt intresse icke föreligger för att kräva undersökning allenast på den grund, att skada tillfogats å fartyget ombordvarande gods.

Vidkommande undersökningens uppgift har de sakkunniga i den av dem föreslagna texten angivit, att undersökningen skall avse olyckshändelsen, de därvid uppkomna skadorna och orsaken till händelsen. De har uttalat, att utredningen självfallet bör göras så fullständig att man kan bedöma icke blott, huruvida straffrättsligt ansvar bör utkrävas av någon, utan även vem ersättningsskyldighet för uppkomna skador kan åligga och vilka åtgärder som bör vidtagas för att förhindra att olyckan upprepas.

Styrelsen för Sveriges advokatsamfund föreslår, såsom framgår av vad som anförts vid 5 kap. 8 § i förslaget, att undersökning skall ske även då gods, som befordras med luftfartyg, förkommer eller lider svårare skada.

Departementschefen. Såsom jag redan anförts vid 5 kap. 8 § anser jag mig icke kunna biträda vad advokatsamfundets styrelse här anförts. Jag ansluter mig till vad de sakkunniga föreslagit såväl i fråga om de fall, i vilka undersökning skall äga rum, som beträffande undersökningens uppgift.

8 §.

Denna paragraf behandlar frågan om vem som skall utföra undersökning av luftfartsolyckor, ett ämne som i sakkunnigförslaget berörts i 7 §.

De sakkunniga har funnit det vara förenat med betydande vanskligheter att besvara frågan om lämplig anordning av undersökningsförfarandet. De har inledningsvis anförts, att utan tvivel vissa anmärkningar kan göras mot det nuvarande systemet. I sådant avseende har — enligt vad de sakkunniga yttrat — framhållits bl. a. att luftfartsstyrelsen i många fall vore att i viss mån anse såsom part med hänsyn till dess ansvarighet för flygsäkerhetstjänst, luftvärdighet, utbildning samt marktjänst m. m., att en annan brist vore att eventuella vittnen icke kunde höras på ed samt att, även om en utredning genom att förläggas till en särskild myndighet med domstols be-

fogenheter skulle bli mer omständlig än fallet vore vid det nuvarande förfarandet, det dock borde bemärkas dels att utredningen bleve säkrare dels ock att sådan utredning syntes behöva förekomma endast i undantagsfall.

Å andra sidan har de sakkunniga återgivit ett uttalande av luftfartsstyrelsen i skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet den 11 november 1948:

Vissa vådor äro enligt styrelsens åsikt otvivelaktigt förenade med ett system med offentliga utredningar, bl. a. sammanhängande med det förhållandet att allmänheten, som då får tillgång till utredningsmaterialet före det utredningen slutförts, icke alltid har förmåga att skilja mellan huvudsak och bisak. Härigenom kan lätt en skev uppfattning av katastrofens orsaker erhållas. Styrelsen anser för sin del, att det i vårt land tillämpade förfarings sättet med en teknisk utredning genom luftfartsinspektionens försorg, vilken utredning sedermera göres till föremål för prövning inom styrelsen i närvaro jämväl av styrelsens flygassistent som tillika är chef för flygvapnets haveriavdelning, utgör en lämplig och tillfredsställande form för undersökning. Genom att utredningsresultatet delgives kommunikationsdepartementet så snart det gäller en katastrof av större omfattning, beredes regeringen tillfälle att i varje särskilt fall taga ställning till huruvida ytterligare utredning är påkallad.

Enligt vad de sakkunniga uppgivit, har de haft under övervägande en anordning i viss överensstämmelse med bestämmelserna om sjöförklaring och sjöförhör, vilka icke blott i praktiken av ålder med framgång prövats utan även genom nyligen skedd översyn samordnats med det nutida rättegångsväsendet. De har anført, att det är betecknande att det danska förslaget upptager ingående regler om en i vissa fall fungerande »særlig undersøgelseskommission» och att dessa regler i viss mån erinrar om de svenska sjörättsliga bestämmelserna. De har emellertid vidare yttrat:

Å andra sidan hava vissa skäl synts tala mot att nu skrida till en omläggning av förfarandet. Trots antydda brister lærer den hittillsvarande praxis på detta område hava i regel visat sig i stort sett tillfredsställande. Yrkande om principiell förändring härutinnan har i Sverige under lagstiftningsarbetet icke framkommit från det praktiska livets sida. Bortses kan bl. a. icke från de betydande svårigheter, med vilka ett genomförande av en ny ordning på detta område för närvarande är förenat. Mot att genomföra en anordning av liknande natur som på sjöfartens område talar, att i ett land som Sverige tillgången till personer med tillräcklig teknisk utbildning åtminstone ännu är starkt begränsad. Att giva domstolarna en sammansättning, genom vilken den praktiska sakkunskapen skulle bli lika väl tillgodosedd som fallet är på sjörättens område, är därför utan tvivel vanskligt. Förbises får ej heller, att undersökningsförfarandet står i ett nära samband med den internationella verksamhet, som utövas av ICAO, varför svårigheter med en i formen av lag given, mera ingående reglering lätt kunna uppkomma.

Med anmärkning, att man å svensk sida, liksom å finsk och norsk, ansett lämpligast att åtminstone för närvarande i huvudsak anknyta till vad nu gäller, har de sakkunniga föreslagit att undersökning av luftfartsolyckor skall verkställas av myndighet som Kungl. Maj:t förordnar. Härom har de närmare anført:

Sådant administrativt förordnande torde i allmänhet komma att givas genom generella bestämmelser. Hinder föreligger emellertid icke, att Konungen i administrativ ordning bestämmer att undersökningsmyndigheten i visst eller vissa fall skall vara sammansatt på ett från det vanliga avvikande sätt. Det må anmärkas, att enligt det danska förslaget den särskilda undersökningskommissionen träder i verksamhet först efter förordnande av ministern för offentliga arbeten.

Den sålunda intagna ståndpunkten har, såsom framgår av det följande, ansetts icke hindra utan fastmera skärpa vikten av att i lagen upptagas vissa bestämmelser, som äro ägnade att främja rättssäkerheten eller från det praktiska livets sida eljest ansetts av betydelse för en tillfredsställande utredning.

I åtskilliga remissyttranden dryftas vem som lämpligen bör utföra undersökningar av luftfartsolyckor. *Landsfogden i Skaraborgs län* yttrar helt allmänt, att de härvidlag föreslagna bestämmelserna synes lämpliga och påkallade. I andra utlåtanden förordas regler i huvudsaklig överensstämmelse med vad som gäller på det sjörättsliga området. Sålunda anför *poliskammaren i Malmö*:

Tydligt är att det stöter på vissa svårigheter att så anordna utredningsförfarandet, att kravet på såväl nödig fackkunskap som på ett fullt objektivt bedömande av olycksorsakerna tillgodoses. I anslutning till vad de sakkunniga framhålla i fråga om de goda erfarenheter, som vunnits beträffande utredningsförfarandet enligt sjölagens bestämmelser i fråga om sjöolyckor, anser poliskammaren det kunna ifrågasättas, huruvida icke ett utredningsförfarande efter samma linjer vid luftfartsolyckor är att föredraga framför det av de sakkunniga föreslagna. Att domstolsförhör äro offentliga och, som luftfartsstyrelsen framhållit, därför ibland ägnade att på utredningens tidigare stadier inge allmänheten en skev uppfattning om händelseförlopp och olycksorsaker måste anses lika olägligt vid utredning av sjöolyckor. De i 8 § föreslagna bestämmelserna att undersökningsmyndigheten skulle vara hänvisad att söka domstols hjälp, då vittne tredskas etc., synas enligt poliskammarens mening ytterligare tala för ett utredningsförfarande i analogi med sjölagens bestämmelser.

Svenska flygförsäkringspoolen gör ett uttalande i samma riktning:

Flygförsäkringspoolen anser det synnerligen önskvärt att i den nya luftfartslagen infogas bestämmelse att åtminstone i viktigare fall undersökning om flygolyckor skall ske genom annan myndighet än luftfartsstyrelsen såsom sådan och under former liknande dem som av ålder tillämpats för sjöfartens del. De sakkunniga framhålla visserligen, att hinder icke föreligger för att Konungen i administrativ ordning bestämmer, att undersökningsmyndigheten i visst eller vissa fall skall vara sammansatt på ett från det vanliga avvikande sätt. Utan att i lagen angives hur sådan undersökningsmyndighet skall vara sammansatt och i vilka fall den skall träda i funktion kan emellertid befaras att denna möjlighet knappast kommer att mer utnyttjas i fortsättningen än hittills.

De sakkunniga synas emellertid icke hava varit främmande för tanken att undersökning om luftfartsolyckor bör ske genom fristående myndighet och under former liknande dem som gälla för rättegång, på sätt gäller i åtskilliga andra länder. Ett bland de skäl, som föranlett de sakkunniga att frångå tanken på en omläggning av nuvarande undersökningsförfarande synes vara den begränsade tillgången till personer med tillräcklig teknisk utbildning. Det bör dock ej möta alltför stora svårigheter att finna för dylika

uppgifter lämpade personer utanför luftfartsstyrelsen och fristående från prejudicerande intressen i saken. På detta i hög grad internationella område synes ligga nära till hands att anlita utländska experter, särskilt från övriga länder i Norden, mellan vilka samverkan på luftfartsområdet nått en betydande omfattning.

Stockholms handelskammare nämner för vissa fall ett förfarande i enlighet med de sjörättsliga principerna såsom ett alternativ och en särskild undersökningskommission såsom ett annat:

Då, såsom även de sakkunniga framhålla, luftfartsstyrelsen i viss mån kan anses som part, föreslår handelskammaren, att utredningen, där olyckshändelsen är av katastrofnatur eller eljest av betydande omfattning, anförtros åt en neutral instans. Detta kan ske antingen genom tillsättande av en särskild undersökningskommission, som förutsättes i det danska förslaget till luftfartslag, eller genom att undersökningen hänskjutes till domstol, med vilken då bör adjungeras erforderlig sakkunskap. De regler som gälla för sjöförklaring och sjöförhör kunna därvid tjäna till ledning. — De sakkunnigas farhågor, att tillgången till teknisk expertis i Sverige skulle vara så begränsad, att det skulle föreligga svårigheter antingen att tillsätta en undersökningskommission eller att med en domstol adjungera erforderlig sakkunskap, finner handelskammaren betydligt överdrivna. I all synnerhet om den hittillsvarande gynnsamma skadeutvecklingen inom trafikflyget i Sverige blir bestående, torde det icke innebära några problem att finna personer med tillräcklig teknisk utbildning för de förhållandevis sällsynta fall, då en undersökning av här berört slag kan behöva företagas. Luftfartsstyrelsens av de sakkunniga återgivna resonemang att vissa vådor skulle vara förenade med att allmänheten, för det fall utredningen blev offentlig, skulle kunna följa densamma, finner handelskammaren icke övertygande. Ur allmänhetens synpunkt torde det vara betryggande, att det vid svårare flygolyckor, varvid människoliv och stora värden gått till spillo, tillsättes en neutral undersökningskommission eller uppdrages åt domstol att verkställa en undersökning samt att förfarandet är offentligt. Skulle särskilda skäl tala härför, kunna naturligtvis vissa delar av utredningen hemligstämplas.

Å andra sidan anför *kommerskollegium*:

Lämpligheten av det av de sakkunniga föreslagna förfarandet kan ifrågasättas. Kollegium vill för sin del vitsorda, att det offentliga utredningsförfarandet inför domstol på det hela taget visat sig fungera väl, och det är enligt kollegii mening uppenbart att detta system i vissa hänseenden har betydande företräden framför ett administrativt utredningsförfarande. Kollegium får emellertid upplysa, att det understundom vid sjöolyckor vilkas klarläggande krävt sakkunskap av maskinteknisk natur visat sig svårt att erhålla personer med erforderlig fackkunskap att såsom särskilda ledamöter inträda i rätten. Ehuru tillgången på flygtekniskt utbildade personer väl efter hand kommer att öka, kan kollegium icke annat än dela de sakkunnigas farhågor beträffande det vanskliga i att giva domstolarna en ur teknisk synpunkt tillfredsställande sammansättning. Kollegium finner sig därför böra förorda de sakkunnigas förslag beträffande undersökningsförfarandet, därvid kollegium dock förutsätter, att det administrativa förordnandet vid luftfartsolyckor av större omfattning bör kunna innefatta sådana bestämmelser om sammansättningen av undersökningsmyndigheten, att den i praktiken närmast får karaktär av särskild undersökningskommission, vilken utredningsform förmodligen är mera ägnad att tillfredsställa den allmänna opinionens krav på full opartiskhet vid katastroffall.

Uttalanden till förmån för en särskilt undersökningskommission såsom utredningsorgan göres av *styrelsen för Sveriges advokatsamfund* och SAS. Styrelsen yttrar:

Det synes styrelsen önskvärt att ifrågavarande undersökning i stället verkställas av en särskild, av Konungen tillsatt undersökningskommission, där såväl juridisk som teknisk sakkunskap av högsta klass är representerad. Man kan enligt styrelsens mening icke bortse från möjligheten att luftfartsstyrelsen blir den myndighet som enligt förslaget skall verkställa ifrågavarande undersökningar. Detta finner styrelsen icke tillfredsställande, eftersom luftfartsstyrelsen är den myndighet som enligt förslaget har ansvaret för tillsyn över luftfartygen i alla viktigare hänseenden särskilt beträffande dessas skick, utrustning och bemanning. Luftfartsstyrelsen skulle därför kunna tvingas att bedöma riktigheten av de egna åtgärderna resp. bedöma ansvaret för egen underlåten kontroll.

SAS framhåller:

SAS anser det otillfredsställande att, såsom i motiven förutsättes, luftfartsstyrelsen skall vara den myndighet som i princip skall verkställa undersökning och föranstalta om därav föranledda åtgärder vid det slags olyckor och olyckstillbud, varom det här är fråga. Orsaken till denna vår inställning är att, på sätt i motiven likaledes anges, styrelsen i många fall kan vara part i målet. Vi anser därför att den undersökningsmyndighet som avses i förslaget skall utgöras av en särskild, opartisk undersökningskommission. Vi vilja i detta sammanhang hänvisa till de i Danmark föreslagna bestämmelserna om »særlig undersøgelseskommission». Det synes oss icke böra möta några större vanskligheter att få tillgång till erforderlig teknisk expertis för sådana undersökningar. Andra i motiven framförda betänkligheter mot en omläggning av det nuvarande systemet torde icke vara av den beskaffenhet att de böra utgöra några vägande hinder för en sådan omläggning.

Det kunde möjligen tänkas, att man ej gjorde undersökning genom en opartisk kommission obligatorisk utan att Kungl. Maj:t finge besluta från fall till fall om sådan undersökning på basis av en av luftfartsstyrelsen gjord förberedande undersökning, dock att särskild undersökningskommission alltid borde tillsättas, så snart någon det begär, vars rätt kan vara beroende av undersökningens resultat om orsakerna till olyckan.

En närbesläktad men i viss mån avvikande lösning förordas av *handelskammaren i Göteborg*:

Ehuru förslaget närmast siktar på ett bibehållande av det nu tillämpade förfaringsättet, giva motiven emellertid också uttryck för en viss tvekan, huruvida denna anordning ur alla synpunkter är den lämpligaste. Handelskammaren vill för sin del särskilt understryka det förhållandet, att undersökningen kommer att utföras av samma myndighet, som har att övervaka säkerhetsbestämmelsernas efterlevnad. Enligt kammarens mening vore det i varje fall lämpligt, att utredningen leddes av en opartisk ordförande, även om teknisk expertis från luftfartsstyrelsen måste anlitas för dess genomförande. Innan definitiv ståndpunkt fattas i frågan, borde det också närmare undersökas, huruvida alternativet att anförtro utredningen åt domstol förstärkt med teknisk sakkunskap är omöjligt att genomföra.

Departementschefen. Luftfartsstyrelsen torde åtminstone i regel få anses äga erforderlig sakkunskap för att utreda luftfartsolyckor — med vilket ut-

tryck jag här och i det följande avser alla i 7 § åsyftade omständigheter — men vissa luftfartsolyckor, bl. a. de svåraste och de i vilka styrelsens ställning icke kan anses helt opartisk, bör utredas i former som tillförsäkrar full objektivitet. I sådana fall bör ett helt utanför luftfartsstyrelsen stående utredningsorgan föredragas.

De undersökningsorgan utanför luftfartsstyrelsen, vilka i första rummet ifrågasatts, är å ena sidan en domstol, som i likhet med vad fallet är vid sjöförklaringar och sjöförhör förstärkes med vissa sakkunniga, och å andra sidan en särskild, av Kungl. Maj:t tillsatt undersökningskommission, liknande den som förekommer i det danska förslaget. Såsom en tredje möjlighet antydes i handelskammarens i Göteborg yttrande den anordningen, att Kungl. Maj:t i särskilt fall förordnar en eller flera utanför luftfartsstyrelsen stående personer att deltaga i eller följa en genom styrelsens försorg utförd undersökning. Även denna möjlighet finnes förutsedd i det danska förslaget, dock blott såvitt avser tekniskt sakkunniga.

Av de sålunda nämnda möjligheterna synes, av skäl som de sakkunniga och även kommerskollegium framhållit, en med vissa sakkunniga förstärkt domstol icke böra komma i fråga. Däremot torde alternativet med en särskild undersökningskommission innebära en lämplig anordning. I vissa fall torde även den utvägen kunna väljas, att Kungl. Maj:t utser en eller flera personer att deltaga i en genom luftfartsstyrelsens försorg utförd undersökning.

Vid övervägande av nu förevarande spörsmål har jag sålunda funnit den lämpligaste anordningen vara, att Kungl. Maj:t äger förordna särskild undersökningskommission i vissa fall och att en av luftfartsstyrelsen utsedd undersökningskommission skall verkställa övriga undersökningar. Såsom fall där särskild kommission bör utses har jag ansett böra angivas de, där Kungl. Maj:t finner omfattningen av timad olycka, luftfartsstyrelsens befattning med den händelse undersökningen avser eller annan sådan grund föranleda därtill. Därjämte bör såsom en mellanform Kungl. Maj:t, när skäl därtill föreligger, äga förordna en eller flera särskilda ledamöter av en av luftfartsstyrelsen utsedd undersökningskommission. En sådan i förhållande till en särskild undersökningskommission enklare lösning kan vara ändamålsenlig exempelvis i ett fall, där olyckan ej är alltför omfattande eller svårutredd och där en lämplig utomstående ledamot kan anses utgöra en fullgod säkerhet för att utredningen blir helt opartisk.

SAS förordar att särskild undersökningskommission alltid tillsättes, så snart det begäres av någon vars rätt kan vara beroende av undersökningsresultatet. Jag finner det ej lämpligt att utan undantag fastställa en sådan regel men vill dock framhålla, att en begäran av nämnt slag självfallet är en viktig anledning att överväga, om icke en särskild undersökningskommission bör förordnas.

Att ett undersökningsorgan efterträder ett annat som undersökningsmyndighet torde i regel böra undvikas, bl. a. emedan ett nytt organ i mycket skulle vara bundet av åtgärder som ett tidigare organ vidtagit. Luftfarts-

styrelsen bör därför, om tvekan kan föreligga rörande lämpligheten av att utredningen sker genom styrelsens försorg, underställa Kungl. Maj:t frågan rörande tillsättande av undersökningskommission. På liknande sätt bör förfaras, om styrelsen har förordnat undersökningskommission och det sedan skulle visa sig lämpligt, att utredningen övertages av en särskild undersökningskommission eller att särskild ledamot förordnas i den redan tillsatta kommissionen.

9 §.

Detta stadgande saknar, av skäl som framgår av vad vid föregående paragraf anförts, motsvarighet i de sakkunnigas förslag.

Departementschefen. I själva lagen torde böra angivas vissa riktlinjer för sammansättningen av undersökningskommission, såväl när den förordnas av Kungl. Maj:t som när den utses av luftfartsstyrelsen.

Enligt det danska förslaget skall den särskilda undersökningskommissionen tillsättas för fyra år och bestå av en domare såsom ordförande samt ett av ministeriet för offentliga arbeten närmare bestämt antal medlemmar, som representerar ingående sakkunskap i olika avseenden av teknisk art. Vid varje undersökning skall förutom ordföranden i regel fyra av dessa sakkunniga deltaga. I vissa fall kan även förordnas en företrädare för det allmännas intresse. För ordföranden skall finnas en ersättare, som likaledes skall vara domare. Vidare kan till kommissionen knytas sekreterare och särskilda sakkunniga. Däremot innehåller det danska förslaget icke några bestämmelser om vilka representanter för luftfartsväsendet som enligt huvudregeln skall undersöka luftfartsolyckor.

I motsats till det danska förslaget kan jag icke ansluta mig till tanken, att en särskild undersökningskommission enligt stadgande i lagen bör förordnas för viss tid. Kungl. Maj:t bör i detta hänseende ha fria händer, och det torde vara lämpligt att avvakta ytterligare erfarenheter på området. Det får i varje fall anses ändamålsenligt att kunna anpassa undersökningskommissionens sammansättning efter uppgiften på sätt för närvarande är fallet.

På grund av det anförda bör i lagen icke utsägas mer än att undersökningskommission skall så utses, att den för kommissionens uppgift erforderliga tekniska och juridiska sakkunskapen blir företrädd i kommissionen. Jag har dessutom övervägt att med hänsyn till de stora krav, som måste ställas på en särskild undersökningskommission i fråga om opartisk och grundlig utredning, i likhet med vad som är fallet å dansk sida föreslå, att ordföranden skall vara eller ha varit innehavare av domarämbete. Även om en sådan regel i allmänhet bör tillämpas, har jag dock stannat för att den ej bör göras undantagslös genom att upptagas som ett legalt krav.

10 §.

Denna paragraf rör frågan om rätt för intressenter att närvara vid undersökning och att utföra sin talan. Första punkten motsvarar i huvudsak 8 § tredje stycket i sakkunnigförslaget, medan andra punkten är nytilkommen.

De sakkunniga har framhållit, att under utredningsarbetet från det praktiska livets sida starkt understrukits önskemål dels att underrättelse om undersökningen måtte meddelas intressenterna i saken, dels ock om rättighet för dem att få bevaka sin rätt vid undersökningen. De sakkunniga har emellertid också erinrat om luftfartsstyrelsens vid 8 § i förevarande kapitel berörda, i skrivelse den 11 november 1948 gjorda uttalande, att enligt styrelsens åsikt vissa vådor är förenade med ett system med offentliga utredningar. De sakkunniga har funnit en skälig avvägning mellan de sålunda anförda synpunkterna kunna ske genom det av dem föreslagna stadgandet, att undersökningsmyndigheten skall underrätta dem, vilka saken kan angå, om undersökningen och bereda dem tillfälle att innan undersökningen avslutas anförda vad de till bevakande av sin rätt aktar nödigt. Närmare föreskrifter i ämnet har föreslagits skola meddelas av Kungl. Maj:t.

Ytterligare har de sakkunniga anmärkt, att de ansett det icke vara nödigt att i lagen uttryckligen stadga rätt att framställa begäran om ytterligare undersökning samt att det ligger i deras förslag att sådan begäran kan framställas. De har vidare uttalat, att prövningen av om den bör bifallas uppenbarligen måste ankomma på undersökningsmyndigheten, som ock har att, med beaktande av föreskrifter som kan vara meddelade av Kungl. Maj:t, avgöra frågan om intressenters rätt att närvara vid undersökningen.

Svenska flygförsäkringspoolen berör i sitt yttrande frågan om intressenters rätt att närvara vid undersökningsförfarandet:

Önskvärt är att rätten för intressenter att närvara direkt regleras i lagen. Det må framhållas, att försäkringsgivare måste anses höra till intressenterna i de flesta flyghaverier. Enligt det avtal mellan flertalet svenska försäkringsbolag, som gäller för flygförsäkringspoolen, har denna att i fråga om skadereglering företräda sina medlemsbolag. Enligt gällande försäkringsvillkor kan ej den eller de skadelidande påfordra utbetalning av försäkringsbelopp förrän viss tid efter det »erforderlig utredning» förebragts. Detta leder i praktiken till att poolen icke anser sig kunna utanordna ersättning förrän luftfartsstyrelsens slutliga utredningsresultat bekantgjorts. I vissa fall kan utredningen draga mycket ut på tiden och ersättningsberättigade få vidkännas svårigheter på grund av långt dröjsmål med utbetalning av ersättning. Om försäkringsgivare beredes tillfälle att följa undersökningens gång, skulle åtminstone i vissa fall större möjlighet ges att utbetala förskott å skadeersättningarna.

I detta sammanhang anlägger poolen den synpunkt, som framkommer i poliskammarens i Malmö vid 8 § i kapitlet återgivna yttrande, att det synes kunna sättas i fråga, om de med offentlig undersökning förenade vådorna skulle vara större vid flygolyckor än vid fartygshaverier.

SAS understryker vikten av att det av de sakkunniga föreslagna stadgandet ändras så, att intressenterna erhåller tillfälle att bevaka sin rätt under undersökningens hela förlopp. SAS anser olägenheten därmed vara ringa i jämförelse med den ökade rättssäkerhet som skulle vinnas med ändringen.

I samma riktning uttalar sig *Stockholms handelskammare*:

De sakkunnigas ståndpunkt att intressenterna skola beredas tillfälle att framföra sina synpunkter först innan undersökningen avslutas, finner han-

delskammaren icke tillfredsställande. Det synes tvärtom angeläget, att intressenterna redan från början beredas tillfälle att följa undersökningen och fortlöpande framföra sina synpunkter.

Departementschefen. Det är givet, att intressenterna bör beredas tillfälle att utföra sin talan redan på ett tidigt stadium av undersökningen, något som också torde ha varit de sakkunnigas avsikt. Med den placering som stadgandet nu erhåller får detta anses självfallet. Orden »innan undersökningen avslutas» torde kunna utgå ur lagtexten.

Emellertid finner jag även intressenternas rätt att närvara vid undersökningen böra fastslås i själva lagen. Huvudregeln härvidlag bör vara, att intressenterna skall få närvara vid undersökning å olycksplatsen, vid förhör inför kommissionen och eljest vid kommissionens utredningsarbete, men avsteg härifrån måste få göras när deras närvaro kan vara menlig för utredningen. Avgörandet härvidlag får naturligen överlämnas åt kommissionen själv.

Det torde ej behöva utsägas i lagen, att försäkringsgivare är att räkna bland de med stadgandet avsedda intressenterna.

11 §.

De sakkunniga har i motiven till 8 § i sitt förslag behandlat frågan om polismyndighets medverkan vid olycksfallsundersökningar. De har framhållit, att utredningen redan nu i betydande utsträckning sker i samarbete med polismyndighet och att så uppenbarligen bör bli förhållandet även för framtiden, samt erinrat därom, att rättegångsbalkens regler om förundersökning i brottmål blir tillämpliga, såframt anledning förekommer att brott som hör under allmänt åtal förövats. Vidare har de sakkunniga avhandlat de i departementsförslaget i 12 § i kapitlet berörda frågorna rörande anlitan-
tande av polismyndighet för undersökningsmyndighetens arbete. Direkt mot-
svarighet till 11 § saknas i de sakkunnigas förslag.

Landsfogden i Skaraborgs län finner 8 § i sakkunnigförslaget genomgående innehålla lämpliga och påkallade bestämmelser.

I fråga om polismyndighets medverkan vid undersökning anför *överståthållarämbetet*:

Spörsmålet om polismyndighets medverkan i hithörande sammanhang behandlades vid den femte nordiska polischefskonferensen i Köpenhamn den 13—15 september 1951 och blev därvid ingående belyst ur polisiära synpunkter. Konferensen antog en resolution med uttalande, »at der i nordisk luftfartslovgivning bør indføres bestemmelser, som sikrer samarbejdet mellem politiet og andre myndigheder, som deltager i undersøgelser vedrørende flyveulykker, og således, at politiet i større udstrækning end nu får mulighed for at træffe de afgørelser, som tilkommer det».

Det synes överståthållarämbetet ligga i sakens natur att av de yttre omständigheterna vid en luftfartsolycka sällan kan omedelbart bedömas, huruvida anledning föreligger för polismyndighet att inleda förundersökning. Därest polismyndighet inträder i utredningsarbetet först på ett senare stadium, sedan viss tid förflutit samt de betydelsefulla inledande undersökningarna på olycksplatsen och vittnesförhören redan ägt rum genom annan

myndighet, torde emellertid utgångsläget för polismyndighetens egna utredningsåtgärder vara försämrat. Det sagda innefattar enligt överståthållarämbetets mening skäl för att polismyndighet bör beredas tillfälle att från början deltaga i undersökning av luftfartsolyckor. Föreskrift härom synes kunna lämnas i samband med de generella bestämmelser om undersökningsmyndighetens organisation, som avses skola utfärdas i administrativ ordning.

Poliskammaren i Malmö ifrågasätter, om icke de föreslagna bestämmelserna om utredningsförfarandet bör kompletteras med föreskrift att polismyndighet alltid skall inkopplas på hithörande utredningar, men förutsätter av naturliga skäl, att polismyndighetens aktiva engagement i utredningsarbetet avpassas efter graden av misstanke i varje särskilt fall om straffbart förfarande från någon persons sida.

Departementschefen. Även beträffande luftfartsolyckor gäller givetvis att förundersökning jämlikt 23 kap. rättegångsbalken skall inledas, så snart anledning förekommer att brott som hör under allmänt åtal förövats. Undersökningskommissionen å sin sida skall utföra och fullfölja sitt uppdrag utan hinder av att sådan förundersökning inletts. Erforderligt samråd bör äga rum mellan kommissionen och undersökningsledaren. Bestämmelse här om har upptagits i första stycket av förevarande paragraf. Som regel torde det vara lämpligt, att undersökningsledaren avvaktar resultatet av kommissionens arbete, innan förundersökningen avslutas.

Vid rubriken till förevarande avsnitt har framhållits, att när luftfartsolycka inträffat vissa förberedande åtgärder plägar vidtagas genom vederbörande flygplatschefs försorg i samarbete med den lokala polismyndigheten eller, då olyckan inträffat fjärran från trafikflygplats, av polismyndigheten i samråd med luftfartsinspektionen. Polismyndighets behörighet härvidlag torde följa av de allmänna reglerna om polisens uppgifter. Något särskilt stadgande härom synes således ej vara erforderligt. Däremot torde böra upptagas en bestämmelse om luftfartsstyrelsens befogenhet i detta avseende. I fråga om bestämmelsens avfattning må jämföras 5 kap. 5 § i förslaget.

12 §.

Förevarande paragraf motsvarar 8 § första och andra styckena i de sakkunnigas förslag och reglerar de befogenheter, som undersökningsmyndigheten måste ha för att kunna fullgöra sin uppgift.

De sakkunniga har i första stycket föreslagit ett stadgande av innebörd att undersökningsmyndigheten må hålla förhör och granska föremål av betydelse för utredningen.

Beträffande andra stycket, vilket motsvarar andra och tredje styckena i departementsförslaget, har de sakkunniga, såsom anförts vid närmast föregående paragraf, beaktat frågan om polismyndighets medverkan vid olycksfallsundersökningar. De har funnit lämpligt att för fall, då rättegångsbalkens regler om förundersökning i brottmål ej blir tillämpliga, i viss överensstämmelse med sjölagen genom en lagbestämmelse uttryckligen med-

giva undersökningsmyndigheten att föranstalta om utredning genom polismyndighet, därest undersökningen finnes eljest icke kunna behörigen fullföljas. De har ansett sådant stadgande befogat med hänsyn till det allmännas intresse i att luftfartsolyckor blir vederbörligen utredda. Enligt de sakkunnigas mening behöver det ej framhållas, att det åligger polismyndigheten att självständigt pröva behovet av ifrågasatt åtgärd.

Rörande andra stycket i övrigt i de sakkunnigas förslag har dessa anfört:

Även i ett annat avseende har det ansetts vara påkallat att bereda undersökningsmyndigheten ökade möjligheter att åstadkomma en tillfredsställande utredning. En brist har onekligen, såsom förut antytts, hittills förelagat för det fall, att någon vägrar att underkasta sig förhör eller att tillhandahålla föremål för besiktning. Det må anmärkas, att enligt det norska förslaget undersökningsmyndigheten kan, om det finnes nödvändigt för undersökningen, kräva bevisupptagning enligt reglerna i »lov om rettergangsmåten for tvistemål». Enligt det danska förslaget äger den särskilda undersökningskommissionen rätt att till de av kommissionen hållna mötena enligt de för brottmål gällande reglerna såsom vittne inkalla varje person, som kan antagas äga kännedom om förhållanden av betydelse för utredning av olycksorsaken. Erinras må ock om stadgandet i 15 § andra stycket lagen den 14 juni 1929 (nr 145) om skiljemän.

I enlighet härmed föreslås i andra stycket tillika, att undersökningsmyndigheten, om den finner nödigt att vittne eller sakkunnig höres vid domstol eller att föreläggande meddelas någon att såsom bevis tillhandahålla skriftlig handling eller föremål, äger att därom göra ansökan hos den allmänna underrätt, inom vars område den som skall höras eller åtgärden eljest angår vistas. Därjämte föreslås, att om erforderlig utredning tillhandahålles, det åligger rätten att anställa förhör eller meddela föreläggande, därest laga hinder ej möter, samt att angående åtgärd som nu sagts i tillämpliga delar skall gälla vad om bevisupptagning i rättegång utom huvudförhandling är stadgat.

Svea hovrätt anser att det bör klart utsägas i stadgandet, i vilken mån reglerna för förundersökning skall tillämpas, samt att det därvid är av vikt att förundersökningsreglerna, i den mån de ingriper i den enskildes rättssfär, icke erhåller alltför vittgående tillämpning.

Poliskammaren i Malmö framhåller att polismyndigheterna, då misstanke om brott ej föreligger, icke äger anlita de tvångsmedel som förundersökningsbestämmelserna medger, varför polismyndigheternas insats i de åsyftade situationerna ofta icke kan väntas bli särskilt värdefull.

Hovrätten för Västra Sverige yttrar:

I andra stycket anvisas undersökningsmyndighet, som för undersökning av luftfartsolycka vill låta höra vittne eller sakkunnig vid domstol eller utverka visst föreläggande, att göra ansökan därom hos den allmänna underrätt, inom vars område den vistas, som skall höras eller åtgärden eljest angår. Denna forumbestämmelse synes understundom kunna vara alltför snäv. Om man exempelvis tänker sig, att det efter en omfattande flygkatastrof befinnes erforderligt att vid domstol höra ett antal personer med hemvist å skilda håll, skulle det kunna vara praktiskt och till gagn för utredningen, om förhören förlades till en och samma domstol. En sådan koncent-

ration skulle säkerligen te sig eftersträvansvärd för sådana representanter för undersökningsmyndigheten och observatörer från främmande stat (jfr art. 26 i luftfartskonventionen), som ville närvara vid förhören. Hovrätten förbiser icke, att hänsyn till den som skall höras eller åtgärden eljest angår kunna tala för en sådan begränsning av inställelseplikten, som innefattas i den föreslagna forumbestämmelsen och som har sin motsvarighet exempelvis i 15 § andra stycket lagen om skiljemän och 41 kap. 3 § rättegångsbalken. Emellertid anser hovrätten, att dylika hänsyn till den enskilde i nu förevarande fall — vilka för övrigt kunna väntas bli ganska sällsynta — böra vika för det starka, av de sakkunniga i skilda sammanhang framhållna allmänna intresset av att luftfartsolyckor bliva vederbörligen utredda. Hovrätten vill därför föreslå sådan uppmjukning av nu förevarande bestämmelse, att alla hithörande, på domstol ankommande åtgärder rörande en luftfartsolycka, där så finnes skäligt, skola kunna förläggas till en och samma domstol. Det synes också böra övervägas, om icke undersökningsmyndigheten bör berättigas att för här ifrågakvarande åtgärder anlita den domstol som med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall må befinnas lämpligast.

Departementschefen. De sakkunnigas förslag om befogenhet för undersökningskommission att hålla förhör och granska föremål av betydelse för utredningen synes i sak ej giva anledning till erinran.

Såsom de sakkunniga föreslagit bör bestämmelse upptagas om rätt för undersökningskommission att föranstalta om utredning genom polismyndighet. Detta kan vara lämpligt även i vissa fall, då anledning förekommer att brott som hör under allmänt åtal föröfvats. Även vid sådan polisutredning bör vad som stadgas i 23 kap. rättegångsbalken gälla i tillämpliga delar, medan tvångsmedel som avses i balkens 24—28 kap. bör få användas endast i den mån anledning förekommer att brott som hör under allmänt åtal föröfvats.

Enligt de sakkunnigas förslag synes lagen även böra innehålla bestämmelser om hörande av vittne vid domstol och om föreläggande att såsom bevis tillhandahålla skriftlig handling eller föremål. De av hovrätten för Västra Sverige anförda skälen för att vittnesförhör eller föreläggande skall få begäras även vid annan domstol än den som de sakkunniga föreslagit finner jag vara beaktansvärda. Då hovrättens förslag emellertid får anses gå för långt, begränsar jag mig till att föreslå, att jämte den av de sakkunniga angivna domstolen den underrätt är behörig, inom vars område den med undersökningen avsedda händelsen timat.

I redaktionellt avseende har det befunnits lämpligt att dela upp andra stycket i sakkunnigförslaget i två stycken samt att företaga vissa andra jämkningar.

13 §.

Denna paragraf motsvarar 9 § i sakkunnigförslaget.

De sakkunniga har framhållit, att enligt annex 13 till luftfartskonventionen 3.1 den stat, i vilken en luftfartsolycka inträffar, skall vidtaga alla skäliga åtgärder för att trygga bevisningen, därunder inbegripen säker vård

av luftfartyget och dess innehåll under den tid som kräves för undersökningsförfarandet. Sådan säker vård skall innefatta bl. a. skäligt skydd mot vidare skada, mot tillträde av obehöriga samt mot tillägnande och försämring. Annexet innehåller därjämte bl. a. särskilda bestämmelser till skyddande av främmande registreringsstats intressen. På yrkande av registreringsstaten, att luftfartyget, dess innehåll och annat bevismedel skall förbli orubbade till dess besiktning skett av en befullmäktigad representant för registreringsstaten, skall den stat, där olyckan timat, enligt 3.2 i annexet vidtaga alla nödvändiga åtgärder för att efterkomma yrkandet, såvitt det skäligen må anses möjligt att göra det; dock att fartyget må rubbas i den mån det är nödvändigt för att frigöra människor, djur, post och dyrbarheter, för att hindra förstörelse genom eld eller av annan orsak eller för att avlägsna fara eller hinder för luftfarten, annan transport eller allmänheten. Jämföras må bestämmelsen i 3.3 i annexet om lösgivande av ifrågavarande föremål.

För de sakkunniga har det framstått såsom obestriddigt, att utredningar av luftfartsolyckor i hög grad är beroende av att förefintligen spår icke utplånas eller rubbas. De har antagit att ett stadgande i detta avseende vinner stöd i det allmänna rättsmedvetandet, för vilket det som förut antytts lärers te sig önskvärt att luftfartsolyckor blir vederbörligen utredda. I enlighet därmed har de i första stycket av förevarande paragraf föreslagit ett stadgande, som fränsett en redaktionell jämkning helt överensstämmer med första stycket såsom det upptages i departementsförslaget.

Vidkommande härefter andra stycket av paragrafen har de sakkunniga anmärkt, att det ur utredningssynpunkt uppenbarligen är av betydelse att anträffande av luftfartyg eller gods, som befordrats med luftfartyg, eller av något, som hört till sådant fartyg eller gods, kommer till offentlig myndighets kännedom, så snart det må antagas att luftfartsolycka timat. På grund därav har de övervägt att stadga en allmän skyldighet för den som anträffar föremål av detta slag att göra anmälan därom till myndigheterna. De har dock funnit sådant stadgande vara alltför ingripande och fördenskull avstått från att upptaga det.

De sakkunniga har emellertid ansett de fall, då lagen den 22 april 1938 (nr 121) om hittegods är tillämplig, intaga en viss särställning. De har framhållit att enligt 1 § hittegodslagen var som något hittar utan oskäligt dröjsmål skall anmäla fyndet hos polismyndighet, dock att om ägaren till hittegodset är känd upphittaren i stället må underrätta honom om fyndet. De har vidare anfört, att enligt 2 § i lagen gäller att hittegods skall väl vårdas och att upphittaren har rätt att överlämna godset till polismyndighet, vilken även eljest, där så finnes påkallat, må omhändertaga godset, så ock att upphittaren, om han ej fullgör vad i 1 § är stadgat, enligt 5 § skall straffas enligt allmän lag (22 kap. 8 § strafflagen).

För de fall, då upphittaren tagit sådan befattning med vad han anträffat att hittegodslagen blir tillämplig, har de sakkunniga föreslagit att anmälan om fyndet städse skall ske till polismyndighet eller till undersökningsmyn-

digheten. I sådant fall skall det alltså enligt deras förslag icke vara tillfyllest, att anmälan göres allenast till ägaren av vad som hittats. De sakkunniga har för jämförelse erinrat om 1 § lagen den 2 april 1918 (nr 163) med vissa bestämmelser om sjöfynd.

Landsfogden i Göteborgs och Bohus län anför, att man skulle tycka bestämmelsen rörande fynd efter misstänkt luftfartsolycka vara så självklar, att därom icke skulle erfordras särskilda anvisningar, men att även denna bestämmelse torde vara väl motiverad med erfarenhet av svårigheterna att freda brottsplatsen vid vanliga brottsplatsundersökningar innan undersökning vidtagits.

Chefen för flygvapnet förordar en allmän anmälningsskyldighet i de med paragrafen avsedda fallen:

Det synes som om en dylik skyldighet vore både välmotiverad och icke alltför ingripande. Med hänsyn till å ena sidan vikten av att myndigheterna snabbt erhålla kännedom om en inträffad luftfartsolycka och å andra sidan de goda möjligheter som nutida kommunikationer erbjuda att erhålla kontakt med myndigheterna, torde man kunna fordra, att allmänheten gör allt vad som rimligen kan göras för att bringa kännedom om en inträffad olycka. Detta gäller såväl anträffat föremål som iakttagelse av (sannolikt) inträffad olycka. Speciellt för flygvapnet med dess övningsflygningar utanför särskilt angivna flygrouter kunna efterforskningar utan stöd av allmänheten bli va svåra och kostsamma.

Hovrätten för Västra Sverige gör en anmärkning, som berör paragrafens andra stycke:

Beträffande andra stycket i denna paragraf och 1 § lagen om hittegods synes såtillvida föreligga en formell inadvvertens, som anmälan om vrakfynd skall göras, enligt den förra bestämmelsen hos polismyndighet eller undersökningsmyndigheten men enligt den senare bestämmelsen hos polismyndighet. Detta leder till att en person, som med förbigående av polismyndighet gjort anmälan om vrakfynd hos undersökningsmyndigheten, formellt sett icke fullgjort vad i 1 § hittegodslagen är stadgat och följaktligen skulle vara underkastad straff- och förverkandepåföljd enligt 5 § samma lag. Den påtalade inadvvertensen synes böra föranleda en redaktionell jämkning. Det torde vidare kunna övervägas, huruvida icke de materiella bestämmelserna i hithörande hänseende böra i sin helhet inflyta i hittegodslagen, vilken ju under alla omständigheter avses skola ändras. I sådan hän-delse skulle det kunna räcka med en allmän hänvisning dit i luftfartslagen.

Departementschefen. Även med beaktande av de svårigheter, som mången gång kan vara förenade med flygvapnets efterforskningar efter saknade plan, synes det vara alltför ingripande att lagfästa skyldighet för allmänheten att göra anmälan om inträffad eller sannolik luftfartsolycka. I praktiken torde man även utan lagbud kunna räkna med att allmänheten med-verkar till att luftfartsolyckor bringas till myndigheternas kännedom.

Ej heller vill jag ansluta mig till att, såsom hovrätten för Västra Sverige satt i fråga, bestämmelserna i andra stycket överflyttas till hittegodslagen och ersättes med en hänvisning. Mot en sådan överflyttning talar att dessa bestämmelser står i ett alltför nära samband med paragrafens innehåll i

övrigt. Hovrättens anmärkning synes emellertid böra föranleda viss jämkning i de sakkunnigas förslag till ändring i hittegodslagen.

Förevarande paragraf i sakkunnigförslaget ger i övrigt ej anledning till erinran, fränsett att vissa redaktionella jämkningar synes böra vidtagas däri.

12 KAP.

Särskilda bestämmelser

I detta kapitel har sammanförts vissa stadganden av sinsemellan delvis olikartad natur. Huvuddelen av kapitlet rör tvångsåtgärder mot luftfartyg (1—3 §§). Därjämte upptages bestämmelser dels om kostnaden för vissa förrättningar (4 §) och dels rörande radioanläggning och radiomottagningsapparat (5 §).

De sakkunniga har framhållit, att fördelningen av stoffet inom och mellan 12 och 14 kap. samt den rätta placeringen av särskilt 13 kap. med hänsyn till olika uppfattningar i de skilda nordiska länderna har varit förenade med vissa svårigheter. Det har härvid under överläggningarna framstått såsom angeläget att uppnå största möjliga överensstämmelse. För förverkligande av detta syfte har enligt de sakkunniga vissa ömsesidiga eftergifter varit av nöden.

Departementschefen. Med hänsyn till de av de sakkunniga anförda svårigheterna vill jag icke ifrågasätta någon ändring i det sätt, varpå materialet fördelats mellan de sista kapitlen i förslaget, eller i ordningen mellan dessa kapitel.

1 §.

Enligt § 39 tillämpningskungörelsen gäller, att därest ifrågasatt luftfärd skulle stå i strid mot någon av vissa bestämmelser i luftfartsförordningen -- rörande registrering, märkning, luftvärdighet och bemanning samt medförande av krigsmateriel m. m. ombord å luftfartyg -- eller kungörelsens föreskrifter i fråga om fotografiapparaters brukande eller medförande ombord eller ock uppenbarligen komma att medföra fara för person ombord å luftfartyget eller utanför detta varande person eller egendom, befattningshavare, som av luftfartsmyndigheten erhållit särskilt bemyndigande därtill, må vidtaga åtgärder till förhindrande av dylik färd. Därjämte föreskrives i paragrafen att anmälan om sådant kvarhållande skall av befattningshavaren omedelbart göras till luftfartsmyndigheten.

Med nyss återgivna paragraf må jämföras 24 § fartygstillsynslagen, enligt vilken fartygs nyttjande må förbjudas i situationer likartade med dem, som avses med § 39 tillämpningskungörelsen. Förbud må meddelas av vederbörande tillsynsmyndighet; har det meddelats av annan tillsynsmyndighet än fartygsinspektionens chefsmyndighet, skall det ofördröjligen underställas chefsmyndighetens prövning.

De sakkunniga har ansett en bestämmelse, i huvudsak svarande mot § 39 tillämpningskungörelsen, fortfarande böra finnas. De har anmärkt att det från luftfartsstyrelsens sida har framhållits, att även om paragrafen ännu icke spelat en roll av större praktisk betydelse och sådant särskilt förordnande, som däri omhandlas, dittills icke meddelats, det dock vore oeftergivligt att sådan bestämmelse funnes upptagen i luftfartslagstiftningen.

I fråga om förhållandet till den redan i redogörelsen för förslagets huvudgrunder berörda kvarstadskonventionen har de sakkunniga anfört, att den icke utgör hinder för sådant stadgande och att detta är så mycket tydligare, som konventionen enligt art. 7 icke äger tillämpning å beslag (*mesures conservatoires*) vid överträdelse av tull-, straff- eller ordningsbestämmelser.

De sakkunniga har funnit bestämmelse i förevarande avseende vara av beskaffenhet att böra meddelas i formen av allmän lag, på sätt skett på sjöfartens område. Stadgandet har dessutom erhållit en mer allmän avfattning än den nu gällande, såtillvida som enligt förslaget ingripande må ske i samtliga fall, då de för luftfärd i förevarande lag eller med stöd därav fastställda villkoren ej är uppfyllda. Såsom redan vid 8 kap. 9 § anförts, faller regleringen av de befogenheter, som föreligger exempelvis enligt tulllagstiftningen, utom området för förslaget.

Vidare har de sakkunniga anfört:

Bland ingripanden, som kunna äga rum enligt förslaget, nämnes främst, att luftfartyget i avvaktan på erforderlig rättelse må förbjudas att lämna flygplatsen. Genom denna bestämmelse, som saknar motsvarighet i gällande rätt, möjliggöres meddelande av sådant myndighets förbud, beträffande vilket överträdelse är straffbar jämlikt 10 kap. 12 § strafflagen. Jämföras må härom ytterligare vad vid 13 kap. 10 § i förslaget anföres. Den i förslaget stadgade befogenheten innefattar även rätt att förhindra att fartyg monteras ned och föres från platsen. Det föreslagna stadgandets lydelse utvisar att det icke avser förbud mot att fartyget föres till en å flygplatsen belägen reparationsverkstad; en motsatt reglering skulle tydligen vara mindre lämplig i de fall, då anledningen till avgångsförbudet är att söka i bristande luftvärdighet hos fartyget.

Då det gäller att hindra ett fartyg att avgå, torde det i de flesta fall vara tillräckligt att trafikledningen på platsen vägrar att lämna färdtillstånd eller starttillstånd. Man har emellertid utgått från att, om så erfordras, polismyndighetens hjälp står till förfogande för att hindra fartyg att lämna flygplatsen. I enlighet med det anförda har motsvarighet till 6 § fartygstillsynslagen, som innehåller ett uttryckligt stadgande i ämnet, ej upptagits i förslaget.

Förevarande paragraf har så avfattats, att icke blott befattningshavare hos luftfartsstyrelsen utan även exempelvis innehavare av privat flygplats kan erhålla förordnande att besluta om sådan åtgärd.

De sakkunniga utgå från att vid paragrafens tillämpning vederbörlig hänsyn kommer att tagas till det vid 3 kap. 5 och 9 §§ i förslaget berörda stadgandet i annex 8 del II 6.2. Enligt detta stadgande, som rör tillfällig ogiltighet av luftvärdighetsbevis, är den stat, där skada inträffat, pliktig tillåta att det skadade fartyget avgår jämlikt medgivande av den stat, där det är registrerat, i vissa fall under iakttagande av särskilt föreskrivna villkor.

Slutligen har de sakkunniga dryftat spørgsmålet om ansvaret för obefogat tillbakahållande, i synnerhet statens ansvar för tjänstemans handlande härvidlag:

Ämnet har i 25 § fartygstillsynslagen reglerats på det sättet, att om fartyg hindrats att gå till sjöss till följd av visst förbud, som meddelats av annan tillsynsmyndighet än fartygsinspektionens chefsmyndighet och som ej godkänts av denna, kronan skall vara skyldig att ersätta vållad skada, där skälig anledning till förbudet finnes icke hava förelegat. Erinras må ock om bestämmelsen i 16 § tullstadgan, enligt vilken tullverket är gentemot trafikant i första hand ansvarigt för åtgärd, som tulltjänsteman företager för utövande av tullkontrollen.

Visserligen kunna starka skäl anföras för ett stadgande i överensstämmelse med 25 § fartygstillsynslagen. Särskilt måste här beaktas vad föredragande departementschefen vid tillkomsten av nämnda lagrum framhöll därom, att i förevarande fall en teknisk myndighet bekläddes med en befogenhet, som i allmänhet icke tillkomme annan än domstol eller polismyndighet.¹ Då emellertid spørgsmålet ingår såsom en del i det större problemet om stats och kommuns ansvar för anställdas handlande, ett problem som är föremål för utredning icke blott i Sverige utan även i grannländerna, har stadgande i ämnet icke upptagits i förslaget. Anmärkas må ock, att samma fråga möter även i andra lufträttsliga sammanhang, låt vara att särskild reglering där icke torde kunna anses lika påkallad.

Departementschefen. Med hänsyn till säkerheten är en bestämmelse som den föreslagna oundgänglig. Jag vill ansluta mig till det sätt på vilket stadgandet utformats i sakkunnigförslaget.

2 §.

Detta stadgande utgör en nyhet i förhållande till gällande lagstiftning rörande luftfarten.

De sakkunniga har ägnat stadgandet en utförlig motivering:

Under utredningen har det upplysts, att svårigheter mången gång föreligga för innehavaren av en flygplats att utfå fastställda avgifter för de luftfartyg som använda flygplatsen. Luftfartsstyrelsen har sålunda i skrivelse den 26 januari 1952 till de sakkunniga framhållit, att styrelsen jämlikt 3 kap. 45 § lagen den 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom vid några tillfällen ansett sig kunna kvarhålla flygplan till säkerhet för oguldna hangaravgifter. För sådant förfarande kunde såsom stöd åberopas ett av statens hyresråd den 1 september 1950 meddelat utslag, jämlikt vilket upplåtelse av hangarplats mot avgift enligt Kungl. Maj:ts flygplatstaxa skulle anses såsom upplåtelse, varå hyresregleringslagen vore tillämplig. På grund av innehållet i 2 kap. 70 §, jämförd med 42 §, samma lag syntes retentionsrätt föreligga jämväl till säkerhet för oguldna parkeringsavgifter. Däremot finnes enligt styrelsens åsikt knappast någon rättsligt grundad möjlighet att kvarhålla flygplan till säkerhet för oguldna landnings- eller belysningsavgifter. Med hänsyn dels till den svaga ekonomien hos många såväl flygföretag som enskilda flygplansägare, dels till det stora antalet utländska trafikanter, beträffande vilka det ofta ställde sig svårt att indriva avgifter även av annan grund än trafikantens dåliga ekonomi, funne styrelsen emellertid synnerligen önskvärt, att möjlighet i en eller annan form tillskapades

¹ Se proposition nr 121 till 1914 års riksdag s. 46

för att jämväl till säkerhet för oguldna landnings- och belyningsavgifter kvarhålla flygplan. Styrelsen hemställde därför, att även ifrågavarande problem upptoges till övervägande under de sakkunnigas utredningsarbete. Av praktiska skäl vore det naturligtvis önskvärt, att en bestämmelse i antydd riktning komme att omfatta samtliga enligt taxa utgående flygplatsavgifter.

Hithörande spörsmål hava ansetts icke kunna besvaras utan hänsyn till den redan i inledningen omnämnda inskrivningskonventionen och till den lagstiftning av den 12 maj 1955, som tillkommit i anslutning till denna konvention. Härvidlag må framför allt erinras därom, att enligt konventionen det allmännas intresse att indriva skatter och avgifter fått vika för de inskrivna fordringarna. Vid sådant förhållande synes det näppeligen överensstämma med konventionens anda att fartyg utan begränsning må hindras att avgå, därest landningsavgifter eller andra avgifter, som stå i förbindelse med fartygets begagnande av flygplatsen, äro oguldna. Om åter rätten att hindra avgången begränsas till att avse avgifter som stå i samband med fartygets aktuella besök å flygplatsen, det vill säga avgifter för landningen, uppehållet å flygplatsen samt den förestående avgången, exempelvis belyningsavgift vid avgång i mörker, torde däremot en invändning om att konventionen skulle åsidosättas sakna fog. Innehavaren av en inskriven rättighet måste nämligen taga i beräkning, att fartyget icke kan nyttjas utan att landnings- och andra sådana avgifter erläggas, på samma sätt som han måste räkna med exempelvis att bränslekostnader skola betalas. I sådana fall föreligger icke ett överraskningsmoment. Däremot synes han icke böra behöva taga i beräkning att möjligheten att utnyttja fartyget äventyras genom att en under tidigare resor ådragen skuld åberopas som skäl mot dess avgång. Tilläggas må, att det under utredningen framgått att de avgifter, om vilka här är fråga, i regel uppgå till belopp som äro obetydliga i förhållande till fartygets värde; blott vid längre tids förvaring i hangar torde avgifterna kunna uppgå till en relativt betydande summa.

De sakkunniga hava här, liksom i fråga om lagstiftningen rörande inskrivning av rätt till luftfartyg, ansett svenska fartyg icke böra hava vare sig bättre eller sämre ställning än fartyg från främmande konventionsstat.

Även kvarstadskonventionen torde böra beaktas i nu förevarande sammanhang.¹ Denna konvention är enligt art. 2 tillämplig dels å åtgärd, varigenom ett luftfartyg till förmån för borgenär, ägare eller den, som eljest har sakrätt i fartyget, genom domstols eller förvaltningsmyndighets beslut i privaträttsligt intresse (dans un intérêt privé) kvarhållas, utan att den som söker åtgärden kan åberopa verkställbar dom, given i vanlig rättegångsväg, eller motsvarande grund för verkställighet, dels ock å utövande av rätt för borgenär, som utan innehavarens samtycke tagit luftfartyg i besittning, att kvarhålla fartyget. Under dessa ordalag lär man icke kunna innefatta sådan åtgärd, varom nu är fråga, vilken varken innebär ett kvarhållande genom domstols eller förvaltningsmyndighets beslut eller ett besittningstagande av luftfartyg. Jämföras må konventionen art. 7.

De sakkunniga har ock givit en hänvisning till 6 kap. 13 § andra stycket i förslaget.

Vidare har de sakkunniga uttalat att, då det i paragrafen icke är fråga om rätt för flygplatsens innehavare att till säkerhet för sin fordran i juridiskteknisk bemärkelse kvarhålla fartyget, denne över huvud icke äger någon förmånsrätt jämlikt denna paragraf, såvida fartyget skulle exekutivt säljas innan det lämnat flygplatsen. De har dock anmärkt att, såsom luft-

¹ Se SOU 1936:54 s. 116 ff.

fartsstyrelsen framhållit, innehavaren av en flygplats enligt gällande rätt torde äga att i viss utsträckning åberopa retentionsrätt till säkerhet för oguldna avgifter med förmånsrätt enligt 17 kap. 5 eller 6 § handelsbalken. Att begränsa eller utsträcka tillämpningsområdet för sådan rätt utöver vad nu gäller har av de sakkunniga ansetts icke böra komma i fråga.

Till sist har de sakkunniga anfört, att det föreslagna stadgandets begränsning till att gälla allenast flygplats som är upplåten till allmänt bruk sammanhänger därmed, att jämlikt 6 kap. 13 § i förslaget avgifterna för begagnandet blir föremål för reglering endast beträffande sådana flygplatser. Sådan reglering har av de sakkunniga ansetts vara en förutsättning för inrynmmande av rätt att till säkerhet för oguldna avgifter hindra luftfartyg att lämna flygplatsen.

Svea hovrätt yttrar:

I paragrafen stadgas rätt för flygplatsinnehavare att då viss med 6 kap. 13 § avsedd avgift icke erlagts hindra luftfartyg att lämna flygplats till dess avgiften guldits eller säkerhet därför blivit ställd. Härigenom skulle flygplatsinnehavare beredas ytterligare en av lag skyddad möjlighet att utfå honom tillkommande avgifter. Av ifrågavarande regler är emellertid särskilt den i 12 kap. 2 § föreslagna ägnad att väcka betänkligheter. I motiven utsäges klart, att det icke är fråga om rätt att till säkerhet för fordran kvarhålla fartyget i juridiskteknisk bemärkelse. Sådan rätt synes med hänsyn till Sveriges internationella åtaganden icke kunna tillåtas. Fråga blir då om tillräckligt starka sakskäl finnas för att använda den föreslagna nya och extraordinära formen för att säkerställa utfående av fordran. I motiven angivas såsom väsentliga skäl för stadgandet den svaga ekonomin hos många flygföretag och enskilda flygplansägare samt svårigheten av annan grund än dålig ekonomi att indriva avgifter hos utländska trafikanter. Såsom även framhålles i motiven uppgå emellertid ifrågavarande avgifter i regel till belopp som äro obetydliga i förhållande till fartygets värde. Vidare är att märka att utövandet av den med stadgandet avsedda rätten kan tänkas i olyckliga fall medföra allvarliga komplikationer. På grund härav och då den önskade effekten i många fall kan antagas bli uppnådd genom normala avtalsvillkor, finner sig hovrätten icke kunna tillstyrka en sådan bestämmelse.

Departementschefen. Syftet med förevarande paragraf är att giva flygplatsinnehavaren möjlighet att hindra att den som använder sig av flygplatsen försvinner därifrån utan att göra rätt för sig, måhända under sådana omständigheter att innehavarens möjligheter att i framtiden få ut vad honom tillkommer är synnerligen ovissa. Även om innehavaren och vederbörande myndigheter handlar med all möjlig snabbhet kan det vara ogörligt för innehavaren att erhålla utmätning av eller kvarstad å luftfartyget, innan detta redan avgått från flygplatsen, med mindre innehavaren äger rätt att själv hindra fartyget att avgå.

Vid nu angivna förhållande har jag ansett mig icke böra tillmäta avgörande betydelse åt de av Svea hovrätt anförda omständigheterna. Jag kan därför ej förorda att stadgandet i förevarande ämne helt utgår ur förslaget. Hovrättens betänkligheter har emellertid föranlett mig att begränsa rätten

att hindra fartygs avgång till den tid, som erfordras för att innehavaren av flygplatsen skall ha rådrum att erhålla utmätning eller kvarstad beträffande fartyget. Denna tid har syntts skäligen böra omfatta tre söckendagar och böra räknas från det fartyget först hindrades att avgå på grund av den oguldna avgiften.

3 §.

De sakkunniga har ansett det påkallat att i detta kapitel intaga en hänvisning till den i redogörelsen för förslagets huvudgrunder berörda 1939 års lag om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg, genom vilken lag kvarstadskonventionen införlivats med svensk lagstiftning. Härvid har ifrågasatts att i stället för en hänvisning till nämnda lag intaga dess bestämmelser i luftfartslagen. *De sakkunniga* har emellertid funnit övervägande skäl tala mot ett sådant inarbetande. Därvid har hänsyn tagits främst till bestämmelsen i 4 § i 1939 års lag, att lagen skall äga tillämpning å utländskt luftfartyg allenast såvitt Konungen, efter avtal med främmande stat, därom förordnat. En sådan bestämmelse har ansetts vara mindre väl förenlig med luftfartslagens allmänna karaktär och uppbyggnad.

I detta sammanhang har *de sakkunniga* tagit under övervägande, huruvida i luftfartslagen bör upptagas motsvarighet till vad som stadgas i § 39 mom. 3 luftfartsförordningen rörande befrielse i vissa fall från beslag på grund av intrång i rätt till patent, ritning eller modell. De har därvid erinrat om innehållet i art. 27 i luftfartskonventionen. Under a) i denna artikel stadgas, att då ett luftfartyg från en fördragsslutande stat nyttjas i internationell luftfart skall, om det sker med vederbörligt tillstånd, dess tillträde till annan fördragsslutande stats territorium eller färd, med eller utan mellanlandningar, över sagda territorium ej giva anledning till kvarstad å eller annat kvarhållande av fartyget eller rätt till talan mot dess ägare eller innehavare eller till annat ingripande av eller för sistnämnda stat eller någon, som vistas därstädes, under påstående att fartygets konstruktion, maskinella utrustning, delar, tillbehör eller sättet för dess nyttjande innebär intrång i rätt till patent, mönster eller modell, som är vederbörligen skyddad eller registrerad i den stat, till vars territorium fartyget ankommit; och skall tillika anses överenskommet, att inom den stat, dit fartyget ankommit, ej i något fall skall fordras nedsättande av säkerhet såsom förutsättning för att fartyget undantages från kvarstad eller kvarhållande. Enligt vad som föreskrives under b) skall bestämmelserna under a) äga tillämpning jämväl å uppläggande av reservdelar och reservutrustning för luftfartyget samt rätt att begagna och anbringa dem vid reparation av luftfartyg från en fördragsslutande stat inom en annan fördragsslutande stats territorium, förutsatt att icke någon sålunda upplagd patenterad del eller utrustning säljes eller fördelas inom eller i kommersiellt syfte utföres från den fördragsslutande stat, till vilken fartyget ankommit. Slutligen stadgas under c), att de i artikeln angivna förmånerna skall tillkomma endast sådana till konventionen anslutna stater, som antingen 1) är anslutna till den internationella konventionen

för skydd av den industriella äganderätten med däri vidtagna ändringar eller 2) har en patentlagstiftning, som erkänner och lämnar vederbörligt skydd för uppfinningar, gjorda av medborgare i andra stater som anslutit sig till luftfartskonventionen.

Efter en utförlig motivering har de sakkunniga stannat för att antaga, att Sveriges skyldigheter enligt art. 27 i luftfartskonventionen är, vad angår patent, vederbörligen tillgodosedda genom 16 § andra stycket förordningen den 16 maj 1884 (nr 25 s. 1) angående patent. Ej heller beträffande det i art. 27 avsedda skyddet mot ingrepp på grund av lagstiftningen om mönster och modeller har åtgärd ansetts vara påkallad. De sakkunniga har även uttalat, att de har funnit en hänvisning i luftfartslagen till gällande lagstiftning i ämnet icke vara av nöden.

Departementschefen. Jag finner ej anledning till erinran mot de sakkunnigas förslag.

4 §.

Första stycket i förevarande paragraf motsvarar luftfartsförordningen § 41, enligt vilken närmare föreskrifter om avgifter för registrering, certifikats utfärdande och andra förrättningar enligt förordningen meddelas av Konungen. Sådana föreskrifter är även givna i tillämpningskungörelsen §§ 34 och 35. I § 34 lämnas vissa föreskrifter om stämpelavgift, medan § 35 innehåller dels bestämmelser om avgifter för typgranskning, besiktning eller annan dylik förrättning avseende flygmateriel och för certifikatprov — för certifikatkontroll utgår icke avgift — vilka avgifter skall erläggas enligt grunder som bestämmes av luftfartsmyndigheten, dels ock stadganden rörande ersättning till förrättningsman för förrättningar av nu nämnda slag.

De sakkunniga har ansett, att de nu i § 34 tillämpningskungörelsen meddelade bestämmelserna rätteligen hör hemma i förordningen den 19 november 1914 (nr 383) angående stämpelavgiften. Beträffande avgifter, om vilka förmäles i § 35 tillämpningskungörelsen, har de däremot funnit stadganden alltför böra meddelas i tillämpningsförfattning till luftfartslagen. De har därför i första stycket av förevarande paragraf upptagit bemyndigande för Konungen att bestämma, huruvida och efter vilka regler kostnaden för förrättningar, som utföres enligt luftfartslagen, skall ersättas. Stadgandets avfattning har ansetts giva vid handen, att Konungen må uppdraga åt luftfartsstyrelsen eller annan myndighet att närmare bestämma sättet för beräkningen av sådan kostnadsersättning samt att eljest meddela närmare föreskrifter i ämnet.

I fråga om andra stycket av paragrafen har de sakkunniga framhållit, att det är nytt och att det bör jämföras med 6 kap. 13 § andra stycket i förslaget och vad som anförts vid detta stadgande. De har ansett det vara ändamålsenligt, att utmätning må äga rum utan föregående dom eller utslag, då här är fråga om avgifter, som skall utgå enligt regler som bestämmes av Kungl. Maj:t.

Svea hovrätt har beträffande andra stycket anlagt de synpunkter som anförts vid 6 kap. 13 § andra stycket.

Departementschefen. Rörande denna paragraf må framhållas, att de med andra stycket av paragrafen avsedda kostnaderna gäller förrättningar, som företagits av statlig myndighet eller enligt dess uppdrag. Det torde alltså härvidlag i mindre mån än beträffande 6 kap. 13 § andra stycket i förslaget vara anledning att motsätta sig de sakkunnigas förslag, vilket synes ägnat att undvika omgång utan äventyrande av rättssäkerhetssynpunkten.

Avfattningen av andra stycket synes böra något jämkas.

5 §.

Luftfartsförordningen saknar numera bestämmelser om radio. Tidigare fanns emellertid såsom § 29 upptaget ett stadgande, att luftfartyg ej finge medföra eller nyttja elektrisk anläggning för telegrafering eller telefonering utan tråd, med mindre Konungen lämnat tillstånd därtill; dock finge främmande fartyg i den omfattning, som föranleddes av avtal med den stat där fartyget vore hemmahörande, medföra och nyttja dylik anläggning, varmed det vore försett enligt tillstånd av offentlig myndighet i hemlandet. Denna paragraf upphävdes emellertid i samband med att lagen den 3 november 1939 (nr 795) om anläggningar för radiotelegrafi eller radiotelefoni utfärdades. Denna lag har i sin ordning blivit ersatt av den nu gällande lagen den 3 maj 1946 (nr 172) om radioanläggningar m. m.

Till lagen om radioanläggningar anslutande föreskrifter är givna genom kungörelserna den 4 juni 1954 (nr 471) med vissa bestämmelser rörande radioanläggningar, den 3 november 1939 (nr 796) angående nyttjande inom svenskt territorium av radioanläggning eller radiomottagningsapparat å främmande fartyg eller luftfartyg samt den 17 juni 1943 (nr 551) angående rätt att innehava radiomottagningsapparat. Ytterligare föreskrifter i ämnet har utfärdats av telestyrelsen och luftfartsstyrelsen. Erinras må ock om de i § 9 tillämpningskungörelsen meddelade, numera väsentligen föråldrade bestämmelserna om radioanläggning å luftfartyg.

De sakkunniga har framhållit, att luftfartskonventionen, såsom vid rubriken till 6 kap. i förslaget berörts, i art. 28 omnämner i markorganisationen ingående radiotjänst, varjämte hänvisning lämnats till de i annex 10 angående teletjänst för luftarten upptagna internationella normerna och tillämpningsförfarandena, innehållande detaljer av huvudsakligen teknisk-administrativ karaktär. De sakkunniga har vidare anført, att konventionen härjämte i art. 30 innehåller regler angående luftfartygs radioutrustning. Under a) stadgas att envar fördragsslutande stats luftfartyg må, då det befinner sig på eller över andra fördragsslutande staters territorium, medföra radiosändare endast om licens för installation och nyttjande av sådan apparat utfärdats av vederbörande myndighet i den stat, där fartyget är registrerat, samt att begagnandet av radiosändare vid färd inom överflugen fördragsslutande stats territorium skall ske i enlighet med denna stats föreskrifter. Under b) föreskrives, att radiosändare må begagnas endast av de medlemmar av personalen som är i besittning av särskilt certifikat för detta ändamål, utfärdad av vederbörande myndighet i den stat där luftfartyget är registrerat. Till

art. 30 ansluter sig vissa i kap. 7 av annex 6 meddelade detaljerade föreskrifter rörande den radioutrustning som skall medföras ombord å flygplan. Ämnet beröres även i kap. 5 av annex 2.

Med hänsyn till den betydelse för luftfarten, som lagstiftningen om radioanläggningar och radiomottagningsapparater äger, har de sakkunniga föreslagit att i förevarande paragraf upptages en hänvisning till denna lagstiftning. Hänvisningen har ansetts hava sin plats bland de särskilda bestämmelserna i lagen, då den äger visst samband med såväl 3 som 6 och 8 kap.

Vidare har de sakkunniga anfört, att uttrycken »radioanläggning» och »radiomottagningsapparat», såsom hänvisningen ock ger vid handen, är att tolka enligt lagen den 3 maj 1946. De har anmärkt att skillnad icke är att göra mellan anordningar för radiokommunikation och för radionavigering; anordningar av båda dessa kategorier är enligt sin beskaffenhet att hänföra till radioanläggning eller radiomottagningsapparat.

Departementschefen. Jag ansluter mig till de sakkunnigas förslag att i luftfartslagen upptaga förevarande hänvisningsparagraf. Viss redaktionell jämkning torde dock böra vidtagas.

13 KAP.

Ansvarsbestämmelser

Luftfartsförordningen innehåller i kap. 11 ett antal straffbestämmelser. Av dessa utgör § 44 mom. 1 och 2 speciella straffbestämmelser, vilka nämnas vid olika paragrafer i förevarande kapitel. Jämlikt § 44 mom. 3 undantages från straff enligt luftfartsförordningen förseelse, som enligt allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff, medan mom. 4 innehåller en numera föråldrad särskild bestämmelse om straff för den som under tid, då han är ställd under tilltal för förseelse mot förordningen, fortsätter samma förseelse. I § 45 stadgas att förseelse, som i § 44 sägs, åtalas vid polisdomstol, där sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare och, där sådan ej finnes, vid allmän domstol. Härvid är emellertid att märka bl. a., att jämlikt 25 § lagen den 20 december 1946 om införande av nya rättegångsbalken den domsrätt, som i stad tillkommer polisdomstol, skall övergå å stadens rådhusrätt. Slutligen innehåller § 46 bestämmelse att böter som ådömes enligt förordningen tillfaller kronan, så ock regler angående förvandling av sådana böter, ämnen som numera behandlas i lagen den 20 april 1951 (nr 175) med vissa bestämmelser om böter och viten samt lagen den 9 april 1937 (nr 119) om verkställighet av bötesstraff.

Jämväl registreringslagen innehåller ansvarsbestämmelser. Beträffande de speciella straffbestämmelserna i 19 § registreringslagen må hänvisas till vad vid 2 och 9 §§ i detta kapitel anföres. Härutöver upptager 20 § registreringslagen ett stadgande, som nära ansluter sig till § 44 mom. 3 luftfartsförordningen.

Ytterligare må i detta sammanhang nämnas vissa bestämmelser i 3 §

lagen angående förbud mot lufttrafik över svenskt område, närmare berörda vid 1 och 11 §§ i förevarande kapitel.

Vad beträffar straff för överträdelse av luftfartslagens tillämpningsbestämmelser gäller enligt § 44 mom. 1 luftfartsförordningen att med vissa böter eller fängelse i högst tre månader straffas bland andra den som bryter mot föreskrift, meddelad på grund av § 27 i förordningen (angående trafikregler m. m.) eller § 31 i förordningen (rörande regler för färd till och från utrikes ort), eller som för luftfartyg över område, där luftfart är förbjuden. Mom. 2 i samma § 44 innehåller för annat fall än i mom. 1 sägs ett stadgande att förseelse mot någon av de med stöd av luftfartsförordningen meddelade bestämmelserna straffas med böter enligt en skala, som oförändrad återkommer i § 41 mom. 1 tillämpningskungörelsen i fråga om straff för förseelse mot någon av de i kungörelsen eller med stöd därav meddelade bestämmelserna.

De sakkunniga har framhållit, att de vid 10 § i förevarande kapitel lämnat en uppräkningslista av de bestämmelser i strafflagen, som främst torde kunna föranleda tillämpning av § 44 mom. 3 luftfartsförordningen.

Beträffande luftfartskonventionen har *de sakkunniga* anført att den i fråga om ansvarsbestämmelser endast innehåller det förut bl. a. vid 8 kap. 1 § i förslaget anmärkta stadgandet i art. 12, att envar fördragsslutande stat förbinder sig att låta åtala dem som bryter mot tillämpliga trafikbestämmelser.

Sakkunnigförslaget innehåller, såvitt avser första avdelningen av lagen, i förevarande kapitel dels ett antal speciella straffbestämmelser (1—9 §§), dels ett stadgande om förhållandet mellan straffbestämmelserna i luftfartslagen och allmänna strafflagen (10 §), dels ock föreskrifter rörande förverkande (11 §).

De sakkunniga har ansett, att bötesstraff utgör tillräcklig påföljd i de flesta fall, då överträdelse av luftfartslagen bör vara straffbelagd, men att åtskilliga brott mot lagen bör kunna ådraga förövaren frihetsstraff. För de svåraste brotten har urbota straff ansetts böra vara det normala och dagsböter komma i fråga endast om brottet är ringa. *De sakkunniga* har funnit luftfartsförordningens straffmaximum, fängelse i tre månader, vara uppenbarligen otillräckligt och föreslagit, att straffmaximum i luftfartslagen vid de allvarligaste brotten sättes till straffarbete i två år och vid vissa ej så allvarliga brott, där dagsböter bör bli regel, till fängelse i högst sex månader eller ett år.

Den nu gällande ordningen i fråga om straff för överträdelse av luftfartslagens tillämpningsbestämmelser har av *de sakkunniga* ansetts mindre lämplig såtillvida, som straff för en och samma förseelse mot tillämpningskungörelsens bestämmelser finnes stadgat på två olika håll. *De sakkunniga* har ansett sig kunna utgå från att luftfartslagens tillämpningsföreskrifter i regel kommer att innehålla erforderliga straffbestämmelser. Härifrån har dock i anslutning till vad som nu gäller det undantaget funnits böra göras, att straffbud för överträdelse av tillämpningsförfattning upptages i luftfartslagen i de fall, där straffskalan anses böra innehålla frihetsstraff.

De sakkunniga har vidare med utgångspunkt från straffrättskommitténs förslag till brottsbalk (SOU 1953: 14) dryftat vissa frågor av allmänstraffrättslig natur, nämligen försök, förberedelse och stämpling till brott, medverkan till brott, oaktsamhet samt förlust av behörighet.

Beträffande försök m. m. till brott har de sakkunniga anfört, att de funnit straff påkallat endast beträffande fullbordat brott.

Frågan om medverkan har i luftfartslagen icke berörts i annan mån än att de sakkunniga i 3 § i förevarande kapitel upptagit en bestämmelse, som i viss mån motsvarar 292 § 1 och 2 mom. sjölagen men som avfattats så, att därav icke må slutas att eljest tillämpliga regler beträffande medverkan till brott ej skall gälla i fråga om de i luftfartslagen beskrivna brotten.

Såvitt rör oaktsamhet har de sakkunniga anmärkt att, när förslaget till registreringslag remitterades till lagrådet, departementschefen vid 19 § sagda lag, sedan fråga uppkommit bl. a. huruvida grovt oaktsamt förfarande i visst avseende borde straffbeläggas, anförde att tillfälle till närmare övervägande av straffbestämmelserna erbjödes i samband med utarbetandet av förslag till luftfartslag, där andra likartade straffstadganden påkallades.¹

I detta ämne har de sakkunniga vidare yttrat:

De straffstadganden, som luftfartslagen ansetts böra innehålla, äro så tillvida olikartade, som vissa av dem avse brott vilka torde kunna jämföras med de i strafflagen behandlade brotten, medan andra straffbud åsyfta överträdelse av polisförseelses natur. En klar gräns mellan dessa grupper torde emellertid icke kunna uppdragas. Under dessa förhållanden hava de sakkunniga funnit det lämpligaste tillvägagångssättet vara, att man beträffande de gärningar, som böra bestraffas även vid oaktsamhet, avfattar straffstadgandet så att detta klart kommer till synes. De sakkunniga hava i enlighet därmed beträffande ett antal i förevarande kapitel beskrivna brott uttryckligen angivit, att vissa oaktsamma eller grovt oaktsamma handlingar äro straffbelagda. Därav torde tydligt framgå, att i övrigt oaktsamt handlande mot luftfartslagens bestämmelser icke ådrager gärningsmannen straff.

Vad slutligen beträffar frågan om förlust av behörighet såsom påföljd för överträdelse av luftfartslagen har de sakkunniga anfört, att de haft ett stadgande i denna riktning under övervägande men stannat för att icke upptaga ett sådant i sitt förslag. De har ansett luftfartsstyrelsen, som för närvarande och även enligt förslaget har i sin hand att utfärda och återkalla certifikat, äga särskild kompetens att bedöma olika personers lämplighet att fullgöra viss tjänst. Då styrelsens beslut liksom för närvarande avses skola kunna överklagas hos regeringsrätten, har de sakkunniga också funnit rättssäkerhetens krav vara vederbörligen tillgodosedda.

De sakkunniga har ytterligare erinrat därom, att frågan om ansvarsbestämmelsernas tillämplighet i rummet beröres i 1 kap. 4 § andra stycket i förslaget samt att även luftfartslagens andra avdelning föreslås skola inne-

¹ Se proposition nr 13 till 1955 års riksdag s. 125.

hålla vissa stadganden av betydelse i förevarande ämne, upptagna i 15 kap. 2 och 3 §§.

Remissyttrandena innehåller ett par anmärkningar av allmän natur till förevarande kapitel. Sålunda anför *Skandinavisk flyg personal förening*, såsom vid 1 kap. 4 § i förslaget återgivits, att straffrättskommitténs förslag till brottsbalk borde genomföras innan luftfartslagen träder i kraft. *Handelskammaren i Göteborg* finner att ansvarsbestämmelserna i vissa fall, då det gäller mindre förseelser som begåtts av förbiseende, kunde verka väl stränga och framhåller att det är av vikt, att tillämpningen i sådana fall rättas efter försummelsens art och praktiska betydelse.

Departementschefen. Beträffande Skandinavisk flyg personal förenings yttrande har jag uttalat mig vid 1 kap. 4 §. De av de sakkunniga föreslagna straffsatserna synes i huvudsak väl avvägda i förhållande till de för likvärdiga brott gällande strafflatituderna.

1 §.

Stadgande om straff för luftfart över område, där luftfart är förbjuden, finnes enligt gällande rätt dels i § 44 mom. 1 luftfartsförordningen och dels i 3 § lagen angående förbud mot lufttrafik över svenskt område. Enligt det förra författningsrummet straffas med böter från och med femtio till och med tiotusen kronor eller, där omständigheterna är synnerligen försvårande, med fängelse i högst tre månader bland andra den som för luftfartyg över område, där luftfart är förbjuden. Enligt 3 § i nyssnämnda lag skall den som överträder förbud som avses i 1 § i lagen, d. v. s. av Konungen meddelat förbud mot lufttrafik över svenskt område utan vederbörligt tillstånd med andra än svenska staten tillhöriga eller för dess räkning använda luftfartyg, straffas med dagsböter, lägst fem; rörande samtidig förverkandepåföljd må hänvisas till framställningen vid 11 § i förevarande kapitel.

De sakkunniga har funnit, att ett straffbud av nu återgiven art bör upptagas i luftfartslagen, och har avfattat det i anslutning till den av dem föreslagna 1 kap. 3 §. De har dock ansett nödvändigt att uppställa ett betydligt allvarligare straffhot än vad gällande rätt innehåller och därför föreslagit, att straffskalan bestämmes till fängelse eller straffarbete i högst två år eller, om brottet är ringa, dagsböter. De har vidare ansett överträdelser som sker av grov oaktsamhet böra straffbeläggas med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Departementschefen. I fråga om denna paragraf har jag intet i och för sig att erinra mot den lydelse stadgandet fått i sakkunnigförslaget. Med hänsyn till den ändrade lydelse i jämförelse med de sakkunnigas förslag som 1 kap. 3 § erhållit i departementsförslaget skulle emellertid detta straffstadgande, jämfört med 9 § i förevarande kapitel, innebära att överträdelse av föreskrift, som meddelats jämlikt 1 kap. 3 § exempelvis av luftfartsstyrelsen, icke kunde bestraffas strängare än med dagsböter. Ehuru det torde få antagas, att de av Kungl. Maj:t utfärdade föreskrifterna som regel kommer att gälla betydligt allvarligare fall än de som meddelats med stöd av Kungl.

Maj:ts fullmakt, synes även överträdelser av sist angivna föreskrifter böra kunna bestraffas med frihetsstraff, högst fängelse i sex månader. Ett stadgande härom har upptagits såsom ett andra stycke av förevarande paragraf. Dess avfattning torde ge vid handen, att det jämväl avser överträdelser som skett av grov oaktsamhet.

2 §.

Denna paragraf motsvarar 19 § första och andra styckena registreringslagen.

De sakkunniga har ansett första stycket böra jämkas så att därav tydligt framgår, att oriktiga uppgifter icke blott till själva luftfartygsregistret utan även till dess bihang kan ådraga uppgiftslämnaren straff. Även beträffande andra stycket har ändring i förhållande till registreringslagen föreslagits såtillvida, som en särskild straffskala, innehållande dagsböter, införts vid grovt oaktsamma gärningar.

Departementschefen. Jag finner förevarande paragraf böra upptagas i luftfartslagen, dock med viss jämkning i den av de sakkunniga nu föreslagna lydelsen.

3 §.

Förevarande paragraf, som saknar särskild motsvarighet i gällande rätt, straffbelägger ett antal handlingar, vilka för närvarande faller under det allmänna straffstadgandet i § 44 mom. 2 luftfartsförordningen, att den, som i annat fall än i mom. 1 sägs gör sig skyldig till förseelse mot någon av de i förordningen eller med stöd av densamma meddelade bestämmelserna, straffas med böter från och med tio till och med ettusen kronor.

De sakkunniga har anfört, att den nu ifrågavarande paragrafen ansluter sig till de vid 10 § i förevarande kapitel omförmälda bestämmelserna i 19 kap. 3 och 5 §§ strafflagen mot åstadkommande av flygolycka och mot allmänfarlig vårdslöshet och avser handlingssätt vilka, ehuru icke fallande under nämnda strafflagsparagrafer, dock bör kunna i vissa fall beläggas med frihetsstraff, enligt förslaget fängelse i högst ett år.

De med paragrafen avsedda fallen utgöres enligt vad de sakkunniga uttalat i främsta rummet av framförande utan vederbörligt tillstånd av luftfartyg, som icke är luftvärdigt (3 kap. 1 § i förslaget, jämföras må 9 §) eller som icke är bemannat på betryggande sätt (4 kap. 1 och 9 §§) eller som icke är vederbörligen försäkrat (10 kap. 2 §). Ansvar har ansetts böra drabba icke endast föraren utan även, enligt andra stycket av paragrafen, befälhavaren (5 kap. 2 §) samt ägaren eller den som i ägarens ställe brukade fartyget (3 kap. 7 § och 4 kap. 1 § tredje stycket). Beträffande ägaren eller den som i hans ställe brukade fartyget skall dock jämlikt sakkunnigförslaget ansvar icke inträda, såframt omständigheterna gör sannolikt att brottet skett utan hans vetskap och vilja.

Det i paragrafen stadgade straffet har av de sakkunniga ansetts böra kunna ådömas även befälhavare som hardlar i strid mot den i 5 kap. 7 §

i förslaget nämnda skyldigheten att göra allt vad i hans makt står för att bevara fartyget, ombordvarande och gods.

Svenska aeroplan aktiebolaget anser straffskalan i första stycket av förevarande paragraf vara för låg i förhållande till vad som stadgas i 2 § och föreslår, att den utvidgas att omfatta även straffarbete.

Beträffande andra stycket förordar *Svea hovrätt*, att den föreslagna regeln om straff för luftfartygs ägare eller den som i hans ställe brukar sådant fartyg utformas så, att straffbarheten inträder om överträdelsen begås med ägarens eller brukarens vetskap och vilja.

Departementschefen. Med anledning av vad aeroplanbolaget anfört må framhållas att, såsom de sakkunniga jämväl anmärkt, förevarande paragraf ansluter sig till bestämmelserna i 19 kap. 3 och 5 §§ strafflagen. Allvarligare överträdelser mot nu ifrågavarande stadgande innebär regelmässigt tillika brott mot någon av de angivna straffbestämmelserna med deras avsevärt strängare straffskalor (jfr 10 § i förevarande kapitel).

Andra stycket torde böra ändras på sätt *Svea hovrätt* förordat.

4 §.

Enligt den vid 1 § i förevarande kapitel återgivna straffskalan i § 44 mom. 1 luftfartsförordningen straffas jämväl den som gör tjänst å luftfartyg utan att vara därtill behörig enligt föreskrifterna i § 24 i förordningen. Dessa föreskrifter avser, såsom vid 4 kap. 5 § i förslaget återgivits, skyldighet att inneha visst certifikat eller tillstånd.

De sakkunniga har föreslagit en paragraf, som i huvudsak motsvarar den nu anförda straffbestämmelsen, dock med högre straffmaximum och möjlighet att ådöma frihetsstraff även om synnerligen försvårande omständigheter ej föreligger. Vidare har paragrafen gjorts tillämplig å viss markpersonal.

Departementschefen. Jag biträder de sakkunnigas förslag i detta avseende.

5 §.

Denna paragraf saknar motsvarighet i luftfartsförordningen.

I 77 § första stycket sjömanslagen stadgas att, om någon å fartyget anställd sätter sig upp mot befälhavaren eller den, som i hans ställe för befälet, och vägrar honom lydnad, han skall straffas med dagsböter eller, där omständigheterna är synnerligen försvårande, med fängelse i högst ett år.

De sakkunniga har funnit det erforderligt att med ett liknande stadgande straffbelägga överträdelse av den i 5 kap. 9 § i förslaget upptagna bestämmelsen om besättningsmans lydnadsplikt.

Departementschefen. Jag finner förevarande paragraf böra upptagas i förslaget till luftfartslag, dock med en jämkning av redaktionell natur.

6 §.

Det i förevarande paragraf behandlade ämnet har utretts till en början av 1949 års trafiknykterhetsutredning i dess den 29 maj 1953 avgivna

betänkande rörande trafiknykterhet. Ämnet har därefter behandlats av de vid 5 kap. 10 § i förslaget nämnda *särskilda delegerade* för nordiskt samarbete rörande spörsmålet om trafiknykterhet. Dessa delegerade har i sitt betänkande under rubriken lufttrafik framhållit, att delegationerna hade ett allmänt intryck att de bestämmelser, som i de nordiska länderna funnes i strafflagen, disciplinära bestämmelser och tjänsteavtal, vore tillräckliga för att hindra påverkad person att föra luftfartyg. Om emellertid särskilda straffbestämmelser ansåges nödiga, föreläge mellan de danska, norska och svenska delegationerna enighet om att föreslå straff för den, som förde luftfartyg under sådan alkoholpåverkan att han icke kunde föra fartyget på betryggande sätt; sådan påverkan skulle anses föreligga, då han hade en alkoholkoncentration i blodet på 0,40 promille eller däröver, och straffet borde alltid utmätas inom en sträng straffskala. Från finsk sida åter avvisades promilleregler på detta område liksom beträffande trafik i övrigt.

Vid nämnda betänkande är fogade parallelltexter till föreslagen lagstiftning. Beträffande lufttrafik upptages såsom ett svenskt utkast till bestämmelser i luftfartslagen, förutom ett stadgande som i viss mån motsvarar 5 kap. 10 § och 6 kap. 16 § i förevarande förslag, en paragraf av följande lydelse:

1 mom. Den, som vid förande av luftfartyg eller eljest vid utövande av sådan befattning inom luftfarten, varav trafiksäkerheten är direkt beroende, varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra luftfartyget eller utöva befattningen, dömes för fylleri i lufttrafik till fängelse eller straffarbete i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, till dagsböter, dock ej under tjugofem.

Hade föraren eller befattningshavaren en alkoholkoncentration i blodet av 0,4 promille eller däröver, skall han anses hava varit så påverkad av starka drycker, som i första stycket sägs.

2 mom. Hade föraren eller befattningshavaren en alkoholmängd i kroppen, som efteråt leder till en förhöjning av alkoholkoncentrationen i blodet, skall så anses som om han vid färden eller utövandet av befattningen haft den förhöjda alkoholkoncentrationen.

De sakkunniga har ansett stadgande om straff för fylleri i luftfart påkallat företrädesvis med hänsyn till den icke yrkesmässiga luftfarten, beträffande vilken disciplinära bestämmelser och tjänsteavtal är av ingen eller ringa betydelse. De har därför i förevarande paragraf upptagit ett stadgande i ämnet, som emellertid i vissa avseenden avviker från de delegerades förslag. Sålunda har däri vidtagits vissa ändringar överensstämmande med dem, vilka enligt vad de sakkunniga inhämtat ansetts inom kommunikationsdepartementet böra vidtagas i de delegerades förslag till lagstiftning rörande fylleri i vägtrafik m. m., varvid bl. a. 2 mom. utgått. Vidare har, med beaktande av att fylleri i luftfart måste anses utgöra en särskilt allvarlig form av fylleri i trafik, straffmaximum ansetts böra höjas till straffarbete i två år, varigenom ock överensstämmelse uppnås med vad de sakkunniga föreslagit beträffande övriga i förevarande kapitel såsom särskilt allvarliga betecknade

brott. Stadgandet har även funnits böra jämkas bl. a. med hänsyn till den föreslagna avfattningen av 5 kap. 10 § och 6 kap. 16 §.

Luftfartsstyrelsen yttrar:

Styrelsen har redan i sitt yttrande över 1949 års trafiknykterhetsutrednings förslag framhållit, att det är tveksamt om behov av särskild lagstiftning om trafiknykterhet föreligger för luftfartens del. Styrelsen, som vidhåller denna sin uppfattning, vill därför starkt ifrågasätta om icke förevarande paragraf bör helt utgå. Med hänvisning till vad styrelsen i nämnda yttrande understrukit om svårigheten att med säkerhet bestämma små alkoholmängder i blodet, vill styrelsen i varje fall på vetenskapens nuvarande ståndpunkt avstyrka en speciallagstiftning för luftfartens del, som bygger på den i sista meningen föreslagna lägsta gränsen för straffbar alkoholpåverkan.

Svea hovrätt förutsätter beträffande straffbestämmelserna för trafiknykterhet, att åt dem gives sådant slutligt innehåll att de kommer i överensstämmelse med de allmänna regler som är under utarbetande på området. Hovrätten vill till förslagets regler nu blott ifrågasätta om dessa i den stränga utformningen bör avse även sådana å luftfartyg tjänstgörande personer som icke har direkt betydelse för trafiksäkerheten, särskilt ekonomipersonal.

Handelskammaren i Göteborg uttalar att, då bestämmelserna om rattfylleri torde vara föremål för omarbetning, det synes tveksamt huruvida det är lämpligt att, innan nya regler härom fastställts, ange en bestämd gräns för den alkoholkoncentration i blodet som skall konstituera straffansvar.

I anslutning till denna paragraf anför *hovrätten för Västra Sverige*:

De skäl, som föranlett de i lagen den 13 juni 1941 (nr 402) om förverkande i vissa fall av spritdrycker och vin m. m. givna bestämmelserna om beslag och förverkande i fall av rattfylleri, synas i viss mån kunna äga giltighet jämväl beträffande brott, som avses i här förevarande bestämmelse. Huruvida det är av praktiskt behov påkallat att utsträcka nyssnämnda lag att gälla även på luftfartslagens område, anser sig emellertid hovrätten ej kunna bedöma.

Departementschefen. Bestämmelse om straff vid trafiknykterhet anser jag icke kunna undvaras för luftfartens del, ehuru åtminstone de större luftfartsföretagen för sina anställda har utfärdat stränga föreskrifter om avhållsamhet från starka drycker och andra berusningsmedel.

Såsom Svea hovrätt framhållit bör förevarande paragraf avfattas så, att den kommer att stämma överens med de allmänna regler som är under utarbetande på området. Då spørgsmålet rörande den alkoholkoncentration i blodet, som icke må överskridas, för närvarande är under övervägande beträffande olika trafikmedel, anser jag mig icke böra upptaga de sakkunnigas förslag rörande viss promillegräns. Härvid förutsättes emellertid, att paragrafen överses vid en blivande allmän revision av trafiknykterhetsbestämmelserna.

Med anledning av vad Svea hovrätt anfört rörande bestämmelsernas tillämpning å ekonomipersonal vill jag framhålla, att även sådan personal ombord å luftfartyg kan ha ur säkerhetssynpunkt betydelsefulla åligganden, exempelvis i nödsituationer.

Den av hovrätten för Västra Sverige ifrågasatta översynen av lagen om förverkande i vissa fall av spritdrycker och vin m. m. torde lämpligen kunna anstå. Jag vill erinra om att en förberedande undersökning för reformering av specialstraffrätten för närvarande pågår genom en jämlikt bemyndigande den 2 december 1955 tillkallad särskild utredningsman.

7 §.

Enligt den i § 44 mom. 1 luftfartsförordningen angivna strängare straffskalan, innehållande vid synnerligen försvårande omständigheter jämväl fängelse i högst tre månader, straffas den som utan tillstånd utövar linjefart. Däremot saknas särskilt straffstadgande för den som utan det i § 26 i förordningen föreskrivna godkännandet inrättar eller låter regelmässigt bruka plats till flygplats för ett eller flera luftfartyg.

De sakkunniga har, vad först beträffar upplåtelse av flygplats eller annan för luftfarten avsedd anläggning utan tillstånd jämlikt 6 kap. 4 eller 8 § i förslaget, ansett upplåtelsen icke behöva bestraffas med annat än dagsböter (se 9 § i förevarande kapitel). För fall av upplåtelse utan godkännande som avses i 6 kap. 9 § har de med hänsyn till den därigenom äventyrade trafiksäkerheten i första stycket av förevarande paragraf upptagit stadgande, som innebär möjlighet att i svårare fall utdöma frihetsstraff. Liksom vid 3 § har de även här framhållit betydelsen av vissa bestämmelser i 19 kap. strafflagen.

I andra stycket har de sakkunniga upptagit en liknande bestämmelse beträffande utövande av luftfart utan tillstånd, vilken utgör viss motsvarighet till det nyss återgivna straffbudet i § 44 mom. 1 luftfartsförordningen. Dock har en höjning av straffmaximum föreslagits, och synnerligen försvårande omständigheter såsom förutsättning för utdömande av fängelsestraff har ej bibehållits. Stadgandet har dessutom erhållit en vidare avfattning såtillvida, som det avser all luftfart, vartill tillstånd erfordras. Utvidgningen har ansetts motiverad främst av att sådan luftfart, som avses i 7 kap. 1 § andra stycket i förslaget, kan vara av stor ekonomisk vikt och stå linjefarten nära men även av hänsyn till den betydelse för allmänhetens säkerhet, som reglering enligt tredje stycket av samma paragraf i vissa fall äger.

Departementschefen. Denna paragraf finner jag böra upptagas i enlighet med sakkunnigförslaget.

8 §.

Även till denna paragraf föreligger viss motsvarighet i § 44 mom. 1 luftfartsförordningen. Enligt den däri upptagna strängare straffskalan straffas nämligen bland andra den som bryter mot föreskrift, meddelad på grund av § 27, eller mot stadgandena i § 28 första stycket eller som överträder föreskrift, meddelad på grund av § 31. Av de paragrafer i luftfartsförordningen, till vilka sålunda hänvisas, avser § 27 föreskrifter angående åtgärder till undvikande av sammanstötning mellan luftfartyg eller andra olycks-

händelser eller eljest till allmänhetens betryggande mot faror och obehag, § 28 första stycket medförande å luftfartyg av sprängämnen, militära skjutvapen eller därtill hörande ammunition samt § 31 bestämmelser rörande luftfartygs skyldigheter vid färd till och från utrikes ort ävensom angående landningsskyldighet.

I första stycket av förevarande paragraf har *de sakkunniga* beaktat främst vikten av att man vid förande av luftfartyg icke åsidosätter i trafiksäkerhetens intresse meddelade föreskrifter, med vilket uttryck de avsett föreskrifter som med stöd av 8 kap. 1 § i förslaget utfärdats till undvikande av sammanstötning eller annan olyckshändelse samt eljest till betryggande mot fara i följd av luftfart. De har framhållit att bland sådana föreskrifter kan ingå åläggande av skyldighet att efterkomma trafikledares anvisningar. Med nyss angivna uttryck har de däremot icke avsett sådana jämlikt 8 kap. 1 § meddelade bestämmelser, som blott syfta till betryggande mot olägenhet i följd av luftfart.

De sakkunniga har emellertid med första stycket avsett även straff för överträdelse av bestämmelse som meddelats med stöd av 8 kap. 2 § i förslaget, därvid dock förbehåll gjorts i fråga om gärning som är straffbar enligt 1 § i förevarande kapitel.

Strafflatituden i första stycket har, såvitt rör uppsåtliga brott, ansetts böra bestämmas lika som i första stycket av 3 §, varjämte överträdelser som skett av grov oaktsamhet funnits böra straffbeläggas enligt en mildare straffskala.

I andra stycket av paragrafen har de sakkunniga föreslagit straff för åsidosättande av skyldighet att landa, som föreligger enligt 8 kap. 3 § i förslaget. Bland överträdelserna av luftfartslagen har de sakkunniga ansett sådant brott tillhöra de allvarligaste, bl. a. emedan därigenom bevismedel rörande annat brott kan undanröjas. Den föreslagna straffskalan omfattar därför fängelse eller straffarbete i högst två år eller, dock blott om brottet är ringa, dagsböter. Även av grov oaktsamhet försummad landningsskyldighet har ansetts böra straffbeläggas, varvid dock dagsböter funnits utgöra tillräcklig straffpåföljd.

De sakkunniga har framhållit, att överträdelse av 8 kap. 3 § torde kunna komma i fråga även på annat sätt än genom försummelse av landningsplikt. De har anfört, att underlåtenhet att genast lämna förbjudet område visserligen i regel lär vara förenad med försummelse av landningsplikt och följaktligen knappast äga självständig betydelse i förevarande sammanhang, men tillika påpekat, att däremot sådan betydelse tillkommer underlåtenhet att göra föreskriven anmälan, ehuru fartyget uppfyller sin skyldighet att landa. För överträdelse av denna art har emellertid bötesstraff jämlikt 9 § ansetts utgöra tillräcklig påföljd.

I tredje stycket av paragrafen har de sakkunniga upptagit bestämmelse om straff för den som överträder vad som stadgas i 8 kap. 4 § första stycket i förslaget eller i föreskrifter, utfärdade med stöd av andra stycket av samma paragraf. Även härvidlag har möjlighet att kunna döma till fängelse

i högst ett år ansetts påkallad med hänsyn till den allvarliga karaktär, som hithörande brott understundom kan äga.

Angående paragrafens första stycke anför *hovrätten för Västra Sverige*:

I 6 § i detta kapitel jämföras med spritpåverkan vid förande av luftfartyg dylik påverkan, som eljest föreligger vid utövande av tjänst som avses i 5 kap. 10 § eller 6 kap. 16 §. Detta synes välmotiverat med hänsyn till bl. a. den stora betydelse ett riktigt handhavande av viss kvalificerad marktjänst har för trafiksäkerheten och de betydande värden som här kunna stå på spel. Av enahanda skäl torde man emellertid kunna ifrågasätta, om icke den straffskala som i 8 § första stycket föreslås för fall, då i trafiksäkerhetens intresse meddelad föreskrift åsidosättes vid förande av luftfartyg, bör tillämpas även beträffande dylikt åsidosättande, där det äger rum vid utövande av tjänst som avses i 5 kap. 10 § eller 6 kap. 16 §.

Riksåklagarämbetet yttrar vid samma stycke:

Enligt 13 kap. 8 § första stycket straffas bl. a. den som vid förande av luftfartyg åsidosätter i trafiksäkerhetens intresse meddelad föreskrift. Där- emot innehåller luftfartslagen icke någon bestämmelse om straff för sådan vårdslöshet vid förande av luftfartyg, som icke innefattar åsidosättande av särskild trafikföreskrift. Tydligen har man ansett dylik vårdslöshet i erforderlig grad kriminaliserad genom straffstadgandet om allmänfarlig vårdslöshet i 19 kap. 5 § strafflagen. Det vore enligt ämbetets mening önskvärt, att denna uppfattning — mot vilken i och för sig icke synes vara något att erinra — får på något sätt komma till uttryck under den vidare behandlingen av lagstiftningsärendet.

Beträffande andra stycket finner *hovrätten för Västra Sverige* ordet »försummar» alltför svagt för ett uppsåtligt brott av den allvarliga karaktär varom fråga är.

Departementschefen. Vad *hovrätten för Västra Sverige* anfört beträffande första stycket av paragrafen avser dels andra ombord å luftfartyg tjänstgörande än förare, dels ock viss markpersonal, främst trafikledare och markmekaniker. I likhet med *hovrätten* anser jag, att det får anses önskvärt att frihetsstraff ingår i skalan jämväl när fråga är om personer av dessa kategorier som överträder i trafiksäkerhetens intresse meddelad föreskrift.

På sätt riksåklagarämbetet antytt får straffstadgandet i 19 kap. 5 § strafflagen anses innebära erforderlig kriminalisering av sådan vårdslöshet vid förande av luftfartyg, som icke innefattar åsidosättande av särskild trafikföreskrift.

Med anledning av vad *hovrätten för Västra Sverige* anfört i fråga om andra stycket torde ordet »försummar» böra utbytas mot »åsidosätter».

Vid avfattningen av tredje stycket bör beaktas den i jämförelse med sakkunnigförslaget ändrade lydelse, som 8 kap. 4 § erhållit i departementsförslaget.

9 §.

Denna paragraf motsvarar § 44 mom. 2 luftfartsförordningen, vilket återgivits vid 3 § i kapitlet, ävensom 19 § tredje stycket registreringslagen, som stadgar dagsböter såsom straff för vissa enklare förseelser mot lagens 1 kap.

De sakkunniga har anfört att, sedan de överträdelser, vilka ansetts böra kunna föranleda frihetsstraff, behandlats i 1—8 §§ i kapitlet, ett antal stadganden dock återstår i lagen, beträffande vilka ett åsidosättande bör kunna ådraga gärningsmannen bötesstraff. Såsom sådana stadganden har de angivit 1 kap. 2 §, 2 kap. 7, 8, 10, 13, 15 och 16 §§, 3 kap. 4—8 §§, 4 kap. 6 och 7 §§, 5 kap. 2—10 §§, 6 kap. 4, 9, 14 och 16 §§, 8 kap. 3 och 8 §§ samt den avslutande paragrafen i 11 kap. De har tillagt, att i ytterligare andra fall bötesstraff kan behöva stadgas för överträdelse av någon med stöd av bestämmelse i den föreslagna luftfartslagen utfärdad föreskrift men att såsom vid rubriken anförts sådant straffstadgande bör ingå bland tillämpningsföreskrifterna.

Rörande de förseelser mot förevarande lag, om vilka nu är fråga, har de sakkunniga anfört att de enligt gällande rätt icke kan straffas strängare än med böter, dock med undantag för utövande av luftfart i strid mot stadgandet i 1 kap. 2 § i förslaget. Överträdelse av den häremot svarande § 3 luftfartsförordningen straffas nämligen enligt § 44 mom. 1 i förordningen enligt den strängare straffskalan. De sakkunniga har emellertid funnit frihetsstraff icke vara påkallat såsom straff för sådan förseelse, såvida det icke föreligger sådana omständigheter, som behandlas i någon av de föregående paragraferna i detta kapitel.

I första stycket har de sakkunniga upptagit en allmänt hållen bestämmelse om straff för den som i annat fall än i 1—8 §§ sägs åsidosätter vad enligt 1—6 kap. eller 8 kap. åligger honom. Med hänsyn till överträdelsernas natur har straff ansetts böra komma i fråga icke blott beträffande uppsåtliga brott utan även rörande gärningar som skett av oaktsamhet.

Såsom ett andra stycke av paragrafen har de sakkunniga föreslagit straff för brott mot vad som stadgas i första stycket av den avslutande paragrafen i 11 kap. På grund av brottets något avvikande karaktär har här endast uppsåtligt handlande ansetts böra kunna ådraga gärningsmannen straff.

Slutligen har de sakkunniga anfört:

Med stöd av förevarande paragraf, jämförd med 5 kap. 3 § andra stycket i förslaget, kunna dagsböter ådömas passagerare, nämligen om han underlåter att ställa sig till noggrann efterrättelse vad befälhavaren föreskriver med avseende å ordning och skick ombord. En liknande bestämmelse, ehuru blott stadgande straff med böter från och med fem till och med etthundra kronor, finnes upptagen i § 9 järnvägstrafikstadgan den 12 juni 1925 (nr 348). Den enligt förslaget föreliggande möjligheten att i sådana fall använda straff torde lika litet som den nämnda bestämmelsen i järnvägstrafikstadgan komma att tillämpas i oträngt mål.

Svea hovrätt anser det kunna övervägas huruvida icke ringa oaktsamhet må vara strafffri. *Hovrätten för Västra Sverige* uttalar i samma riktning:

Denna bestämmelse anknyter till ett antal stadganden av synnerligen växlande innehåll. Flera av dessa stadganden äro allmänt avfattade. Tillämpningsområdet för bestämmelsen blir således mycket vidsträckt och under densamma komma att falla åtskilliga beteenden, som väl i och för sig kunna sägas innebära åtminstone något mått av oaktsamhet men vilka likväl äro så utpräglat bagatellartade att ett ådömande av straff kan te sig opåkallat, någon

gång rent av stötande. De sakkunniga synas själva ha varit inne på tanken att straff bör kunna utebli i vissa rena bagatellfall. Det heter sålunda i motiven beträffande 5 kap. 3 § andra stycket, att den enligt förslaget föreliggande möjligheten att i sådana fall använda straff icke torde komma att tillämpas i oträngt mål. Det är naturligtvis att antaga, att de flesta rena bagatellöverträdelserna aldrig komma att dragas under domstols prövning, men för den händelse likväl sådana överträdelser skulle komma under domstols bedömande, kan det ifrågasättas om icke domstolen borde ha en lagfäst möjlighet att i vissa undantagsfall fria från ansvar. Strafffrihet synes sålunda böra kunna komma i fråga exempelvis i ett sådant fall som det av de sakkunniga berörda liksom vid vissa överträdelser som skett av allenast ringa oaktsamhet. Principiellt sett bör man väl vara återhållsam, då det gäller att bereda utrymme för sådan strafffrihet på specialstraffrättens område, men behöriga hänsyn till denna synpunkt kunna icke anses ha trätts för nära, om en sådan föga vittgående uppmjukning av bestämmelsen som här ifrågasatts komme till stånd. I detta sammanhang må anmärkas, att ett i viss mån jämförligt specialstraffrättsligt stadgande — om strafffrihet enligt 1 § trafikbrottslagen för vårdslöshet i trafik, där oaktsamheten är ringa — enligt vad erfarenheten visar tillämpas restriktivt av domstolarna.

I fråga om ett uttalande av *luftfartsstyrelsen* må hänvisas till 8 kap. 8 § i förslaget.

Chefen för flygvapnet anför i fråga om paragrafens andra stycke:

Med hänsyn till vikten av att militär materiel lämnas orörd — bl. a. ur sekretessynpunkt — bör straffpåföljden här även kunna vara fängelse. Jag vill härvid hänvisa till 4 § lagen den 17 maj 1940 (nr 358) med vissa bestämmelser till skydd för försvaret m. m. Sagda lag har ansetts kunna åberopas för flygvapnets åtgärder att avspärra nedslagsplats för havererat svenskt militärt flygplan. Straffpåföljden bör kunna vara densamma oavsett om avspärrning hunnit ske eller ej.

Departementschefen. De fall som avses med första stycket av förevarande paragraf torde i regel vara av sådan natur, att ringa oaktsamhet ej bör föranleda straff. Det bör därför stadgas, att straff vid oaktsamt handlande bör inträda endast om oaktsamheten ej är ringa.

Att såsom chefen för flygvapnet föreslagit införa frihetsstraff vid överträdelse enligt paragrafens andra stycke synes icke påkallat.

10 §.

I § 44 mom. 3 luftfartsförordningen föreskrives, såsom vid rubriken anförts, att straff enligt förordningen ej må tillämpas, där förseelsen enligt allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff. Genom 20 § registreringslagen stadgas förbud mot ådömande av straff enligt lagen, där brottet enligt allmänna strafflagen är belagt med strängare straff.

De sakkunniga har funnit motsvarighet till de sålunda återgivna bestämmelserna påkallad även i den nu föreslagna lagen, dock så avfattad, att straff enligt luftfartslagen ej må ådömas för gärning, som är belagd med straff

i allmänna strafflagen. Rörande stadgandets tillämpning har de sakkunniga anfört:

Den föreslagna undantagsbestämmelsen kan beräknas bli av väsentlig betydelse, då därigenom åtskilliga gärningar, som i och för sig skulle falla under luftfartslagens brottsbeskrivningar, i stället bli straffade enligt bestämmelser i strafflagen med deras i åtskilliga fall ganska stränga straff. Förhållandet ändras icke av att strafflagen ersättes med den föreslagna brottsbalken. Såsom exempel på bestämmelser i strafflagen av nu åsyftad betydelse böra företrädesvis nämnas stadgandena om åstadkommande av allmänfarlig ödeläggelse i 19 kap. 3 § och om allmänfarlig vårdslöshet i 5 § av samma kapitel, vilka stadganden i brottsbalksförslaget motsvaras av 11 kap. 3 och 5 §§. Andra lagrum som kunna här särskilt uppmärksammas äro — förutom bestämmelser om ämbetsbrott (strafflagen 25 kap., brottsbalksförslaget 18 kap.) — stadganden om spioneri (strafflagen 8 kap. 4 m. fl. §§, brottsbalksförslaget 17 kap. 5 m. fl. §§), förfalskning (i båda texterna 12 kap. 1 m. fl. §§), våldsam motstånd vid offentlig förrättning (strafflagen 10 kap. 4 §, brottsbalksförslaget 15 kap. 4 §) samt överträdelse av myndighets bud och vägran av inträde som förrättningsman äger fordra (nu 10 kap. 12 §, enligt brottsbalksförslaget 15 kap. 13 §).

Departementschefen. Jag ansluter mig till de sakkunnigas förslag att upptaga förevarande paragraf i luftfartslagen.

11 §.

Denna paragraf avser förverkande såsom påföljd av brott mot luftfartslagen. Stadgande av sådan natur finnes icke i luftfartsförordningen. Däremot gäller enligt 3 § lagen angående förbud mot lufttrafik över svenskt område, att vid överträdelse av förbud som avses i lagens 1 § det använda luftfartyget skall tagas i beslag samt, där ej Konungen för visst fall annorlunda förordnar, dömas förbrutet, så ock att, om fartyget besväras av luftpanträtt eller inteckning, domstolen må, när skäl därtill är, förklara att panträtten i fartyget skall upphöra.

De sakkunniga har anfört, att de utgått från att förverkandepåföljd icke bör ifrågasättas beträffande andra än vissa av de grövsta brotten mot luftfartslagen, nämligen framförande av luftfartyg med vetskap om att det är märkt med oriktig nationalitets- och registreringsbeteckning eller eljest saknar i denna lag eller med stöd därav föreskrivna märken (2 § andra stycket i förevarande kapitel), åsidosättande av landningsplikt (8 § andra stycket) och överträdande av föreskrift som Konungen meddelat med stöd av 1 kap. 3 § i förslaget (1 § i förevarande kapitel). Vidkommande de två förstnämnda slagen av brott har de sakkunniga emellertid antagit, att de föreslagna strafflatituderna regelmässigt medger att begånget brott erhåller tillräcklig påföljd. Beträffande däremot överträdelse av föreskrift som Konungen meddelat med stöd av 1 kap. 3 § har de sakkunniga funnit, att möjlighet att förklara luftfartyg förverkat icke kan undvaras, och har anfört, att stränghet synes vara motiverad särskilt vid totalförbud mot luftfart inom riket. En bestämmelse om förverkande av luftfartyg i sådana fall har därför föreslagits i

första stycket av förevarande paragraf, därvid utsagts att de i 2 kap. 17 § strafflagen givna stadgandena skall äga motsvarande tillämpning. Med hänsyn till den senaste tidens rättstillämpning har bestämmelsen så avfattats, att förverkandepåföljd skall komma i fråga när någon förövar gärning som avses i 1 §; att denne kunnat fällas till ansvar för brottet har alltså ej ansetts böra fordras.

I andra stycket har upptagits en mot nuvarande bestämmelse i huvudsak svarande regel angående luftpanträtt eller inteckning i förverkat luftfartyg.

De sakkunniga har slutligen framhållit att de i sitt förslag icke meddelat bestämmelser om beslag, då de ansett de i 27 kap. rättegångsbalken givna stadgandena i ämnet vara tillräckligt omfattande.

Riksåklagarämbetet anför:

Enligt stadgandet skola vid förverkandeförklaring bestämmelserna i 2 kap. 17 § strafflagen äga motsvarande tillämpning. Det synes emellertid icke fullt klart, i vilken utsträckning bestämmelserna i strafflagen skola tillämpas, när fråga är om förverkande enligt luftfartslagen. Strafflagsparagrafen upptager som förutsättningar för förverkande bl. a., att påföljden är påkallad till förebyggande av brott eller eljest av särskilda skäl samt ej uppenbart obillig. Av lagtext och förarbeten framgår, att förebyggande av brott skall vara den ledande synpunkten vid prövningen. Vad beträffar förverkandebestämmelserna i luftfartslagen framgår av motiven, att påföljden mindre är avsedd att förebygga framtida brottslig användning av luftfartyget än att tillgodose rent repressiva syften. De nu berörda förutsättningarna för förverkande i 2 kap. 17 § strafflagen synas därför ej böra gälla, när fråga är om förverkande enligt luftfartslagen. Bestämmelserna i 11 § torde emellertid närmast få tolkas så att även dessa förutsättningar skola äga tillämpning. Som den föreslagna bestämmelsen i luftfartslagen är avfattad kan det vidare möjligen bli föremål för tvekan, om värdekonfiskation endast skall vara subsidiär, som förhållandet är enligt strafflagsparagrafen, eller om domstolen skall äga valrätt mellan sak- och värdekonfiskation. Då det synes vara av vikt att någon tvekan icke kan uppstå om vilka bestämmelser, som skola gälla för förverkande av luftfartyg, vill ämbetet ifrågasätta, om det icke vore lämpligare att i 13 kap. 11 § luftfartslagen upptaga samtliga de bestämmelser om förverkande, som anses böra gälla.

Hovrätten för Västra Sverige ifrågasätter att värdekonfiskation nämnes jämväl i paragrafens andra stycke.

Departementschefen. Såsom riksåklagarämbetet anfört bör förevarande paragraf avfattas så, att någon tvekan ej kan uppstå om vilka bestämmelser som skall gälla för förverkande av luftfartyg. Stadgandet bör därför i stället för hänvisningen till 2 kap. 17 § strafflagen upptaga samtliga de bestämmelser om förverkande, som anses böra gälla. Det torde emellertid vara riktigast att utforma dessa bestämmelser i nära anslutning till innehållet i den angivna strafflagsparagrafen. Någon särskild föreskrift för det fall, att förbud mot luftfart gäller i hela riket, torde sålunda ej böra upptagas. Ej heller synes det finnas anledning att göra den avvikelse från 2 kap. 17 § strafflagen, som bifall till det av hovrätten för Västra Sverige framförda förslaget skulle innebära.

14 KAP.

Vissa bestämmelser om lagens tillämpning

I detta kapitel är sammanförda vissa bestämmelser dels om möjlighet att medge undantag och föreskriva tillägg i fråga om vad i luftfartslagen stadgas (1 §), dels om besvär över luftfartsstyrelsens beslut enligt luftfartslagen eller bestämmelser utfärdade med stöd av denna (2 §), dels ock om tillämpningsföreskrifter till luftfartslagen (3 §).

Angående fördelningen av stoffet inom och mellan 12 och 14 kap. må hänvisas till vad som anförts vid rubriken till 12 kap.

1 §.

Förslaget upptager icke någon definition å begreppet luftfartyg. I detta avseende må hänvisas till vad som anförts vid rubriken till 1 kap. Erinras må därjämte om att tillämpningskungörelsen i § 38 stadgar, att luftfartsmyndigheten meddelar erforderliga bestämmelser beträffande för medförande av person eller gods avsett plan, som är tyngre än luften och framföres i luften utan motor (segelplan), ävensom i fråga om drakar, fasta ballonger och fallskärmar, som icke är avsedda för militärt bruk.

De sakkunniga har vid utarbetandet av förslaget till luftfartslag beaktat såväl de s. k. konventionella luftfartygen, till vilka de ansett för närvarande böra räknas motorflygplan, gyroplan och helikopter, som ock andra från dessa mer eller mindre avvikande typer av luftfartyg. Självfallet har därvid de konventionella luftfartygen såsom de mest typiska trätt i förgrunden vid regleringen, och frågeställningen har närmast varit den, i vilken omfattning de beträffande dessa uppställda reglerna borde underkastas mer eller mindre långt gående modifikationer med avseende å de andra kategorierna av luftfartyg.

Ur lagteknisk synpunkt har de sakkunniga funnit det önskvärt, om i själva lagen kunnat uttryckligen angivas de modifikationer som sålunda kunde vara påkallade. De har emellertid avstått därifrån av liknande skäl, som gjort att man ansett sig icke kunna i lagen upptaga någon definition på begreppet luftfartyg. I stället har de sökt att efter en annan linje uppnå den uppmjukning av reglerna, som i praktiken kan visa sig erforderlig beträffande de icke konventionella luftfartygen.

Vidare har de sakkunniga erinrat om stadgandet i 77 § vägtrafikförordningen att, om beträffande visst fordon eller visst slag av fordon undantag från förordningen i särskilt hänseende finnes vara påkallat, bestämmelser därom meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

De sakkunniga har i första stycket av förevarande paragraf föreslagit rätt för Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar att under vissa förutsättningar och beträffande vissa arter av luftfartyg medge undantag och föreskriva tillägg i fråga om vad i luftfartslagen är stadgat. Härmed har i främsta rummet avsetts de luftfartyg som framdrives annorledes än med

motor, inbegripet reaktionsmotor. Med hänsyn till de motorlösa luftfartygens art har nämligen de sakkunniga ansett dem böra erhålla viss särställning, vare sig de är lättare eller tyngre än luften.

Vad sålunda föreslagits beträffande de motorlösa fartygen har utsträckts till att avse även andra fall, då luftfartyg måste anses vara av särskild beskaffenhet. Med detta uttryck har de sakkunniga åsyftat att fartyg på ett mera påtagligt sätt avviker från de konventionella luftfartygen.

De sakkunniga har dessutom ansett sig böra bland de luftfartyg, som kan påkalla särbehandling, upptaga även fartyg som icke har förare ombord. Detta har skett med hänsyn bl. a. till luftfartskonventionen. Enligt dess art. 8 gäller nämligen, att intet luftfartyg, som kan flygas utan förare, må över en fördragsslutande stats territorium flygas utan förare annat än med särskilt tillstånd av den staten och under iakttagande av villkor, som bestämts i sådant tillstånd, så ock att envar fördragsslutande stat förbinder sig att sörja för att flygning med sådant luftfartyg utan förare inom områden, som står öppna för civila luftfartyg, underkastas sådan kontroll att fara för civila luftfartyg förebygges.

Den i detta stycke föreslagna fullmakten har begränsats i två avseenden. Dels må hinder mot särbestämmelser ej föreligga med hänsyn till trafiksäkerheten eller det allmänna, dels skall vissa stadganden i lagen alltid gälla.

Beträffande paragrafens andra stycke har de sakkunniga anført, att det under de nordiska förhandlingarna ansetts önskvärt att i luftfartslagen giva bestämmelse rörande sådana för rörelse i luften inrättade föremål, som icke är att hänföra till luftfartyg, exempelvis fallskärmar, skjutmål och raketer. De sakkunniga har visserligen ansett ämnet falla inom ramen för Kungl. Maj:ts lagstiftningsrätt enligt § 89 regeringsformen och därför funnit lagbestämmelse icke vara oeftergivlig. Med hänsyn till att gränsen mellan sådana föremål och luftfartyg är i viss mån otydlig och då nordisk överensstämmelse härvidlag ansetts önskvärd, har de emellertid föreslagit en fullmakt för Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar att meddela föreskrifter rörande ifrågavarande föremål.

Departementschefen. För ett ändamålsenligt anordnande av luftfarten är det av betydelse, att bestämmelser som är lämpliga för konventionella luftfartygstyper icke stelt tillämpas beträffande andra typer av luftfartyg, för vilka de möjligen icke helt passar. En allmän dispensbestämmelse av den natur de sakkunniga föreslagit är därför väl motiverad. Andra stycket kan, såsom de sakkunniga själva framhållit, möjligen undvaras, men med hänsyn till de av de sakkunniga anförda skälen ansluter jag mig till att det upptages i förslaget.

2 §.

Denna paragraf saknar motsvarighet i luftfartsförordningen.

En allmän regel rörande besvär över myndighets beslut finnes upptagen i 29 § allmänna verksamstadgan den 7 januari 1955 (nr 3). Däri föreskrives bl. a., att den som icke åtnöjes med beslut av myndighet, som avses med

stadgan, äger, där ej annorlunda är stadgat, hos Kungl. Maj:t söka ändring genom besvär, vilka skall ingivas till det statsdepartement till vilket ärendet hör. Stadgan äger emellertid ännu icke tillämpning å luftfartsstyrelsen.

Angående tiden för anförande av besvär gäller lagen den 4 juni 1954 (nr 355) om besvärstid vid talan mot förvaltande myndighets beslut. Enligt denna lag skall besvär över sådan myndighets beslut, om ej annat följer av lag eller författning, vid äventyr av talans förlust ha inkommit till vederbörande myndighet inom tre veckor från det klaganden fick del av beslutet, dock att besvärstiden för menighet skall vara fem veckor.

De sakkunniga har, med hänsyn bl. a. till att bestämmelse ansetts påkallad rörande inverkan på meddelade beslut av anförda besvär, funnit riktigast att i förslaget upptaga stadgande om rätt att anförda besvär över de beslut, som luftfartsstyrelsen meddelar jämlikt luftfartslagens bestämmelser eller enligt föreskrifter som utfärdats med stöd av dessa bestämmelser. De har därvid, med den fasta anknytning hithörande ärenden har till kommunikationsdepartementet, ansett berättigat att i lagtexten bortse från möjligheten att dessa ärenden i framtiden överföres till annat departement.

Beträffande andra punkten har de sakkunniga anfört:

De beslut, som luftfartsstyrelsen meddelar enligt den föreslagna luftfartslagen och de med stöd därav utfärdade bestämmelserna, äro i det övervägande antalet fall av sådan natur, att de med hänsyn främst till trafiksäkerheten och allmän ordning måste lända till efterrättelse utan hinder av att besvär anförts. De sakkunniga hava därför funnit ändamålsenligt att i förevarande paragraf stadga, att med paragrafen avsedda beslut utan hinder av besvär skola lända till efterrättelse, intill dess annorlunda blivit förordnat. Jämföras må särskilt 76 § vägtrafikförordningen. Det står emellertid öppet för luftfartsstyrelsen att där så finnes lämpligt förordna, att visst beslut icke skall lända till efterrättelse, förrän det vunnit laga kraft.

Hovrätten för Västra Sverige ifrågasätter, om icke en allmänt hållen hänvisning till lagen om besvärstid vid talan mot förvaltande myndighets beslut bör intagas i lagtexten, och uttalar i anslutning härtill, att man icke torde kunna bortse från risken för att underlåten hänvisning i lagtexten kan föranleda rättsförlust för enskild sakägare.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län för på tal att till paragrafen foga en ny punkt motsvarande sista punkten i 76 § vägtrafikförordningen, enligt vilken beslut om återkallelse eller omhändertagande av körkort m. m. icke skall gälla, förrän den som avses med beslutet erhållit del av detta.

Departementschefen. Den av hovrätten för Västra Sverige föreslagna hänvisningen kan ej anses påkallad i denna paragraf. Ehuru ett stadgande i överensstämmelse med vad länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län ifrågasatt väl i regel skulle sakna reell betydelse, vill jag dock med hänsyn till riktigheten av den ifrågavarande principen ansluta mig till länsstyrelsens förslag. Sakkunnigförslaget bör följaktligen jämkas i detta avseende. Därvid torde uttrycket »luftfartscertifikat eller annat bevis om behörighet att förrätta viss tjänst» kunna användas såsom avseende luftfartscertifikat, certifikat som avses i 6 kap. 15 § i förslaget, i motiven till 4 kap. 4 § och

6 kap. 15 § omnämnda behörighetsbevis (ratings) samt tillstånd att utan certifikat göra tjänst å luftfartyg. Slutligen torde andra punkten böra något förtydligas.

3 §.

Departementschefen. I överensstämmelse med vad de sakkunniga föreslagit har i denna paragraf upptagits en allmän fullmakt för Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar att utfärda tillämpningsföreskrifter till luftfartslagen. Behov av sådana bestämmelser föreligger i åtskilliga sammanhang utöver de fall som särskilt anges i förslaget till luftfartslag.

ANDRA AVDELNINGEN

Om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

15 KAP.

Den genom luftfartsförordningen givna regleringen avser främst den civila luftfarten. I fråga om luftfart med statliga luftfartyg finnes endast ett fåtal bestämmelser upptagna i luftfartsförordningen, nämligen i § 38. Enligt denna paragraf gäller, att Konungen äger bestämma att staten tillhöriga eller uteslutande för dess räkning använda luftfartyg, som är militära eller tull-, post- eller polisfartyg, må brukas utan att vara registrerade; att sådant fartyg har svensk nationalitet; att Konungen ock äger bestämma, om och huru sådant fartyg skall märkas samt i vilken omfattning föreskrifterna i förordningen skall tillämpas å sådant fartyg; ävensom att Konungen bestämmer om främmande militära luftfartygs tillträde till svenskt område.

De sakkunniga har anført att, ehuru deras uppdrag närmast avsett en översyn av de bestämmelser som reglerar den civila luftfarten, det dock bl. a. för sammanhangets skull har varit av nöden att i förslaget, låt vara i en särskild avdelning, upptaga vissa grundläggande bestämmelser rörande militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. Beträffande gränsdragningen mellan civil och statlig luftfart har de sakkunniga hänvisat till framställningen vid rubriken till första avdelningen.

I förevarande kapitel har de sakkunniga upptagit de stadganden som de ansett påkallade i fråga om luftfart för statsändamål, såväl med svenska som med utländska luftfartyg. Beträffande svensk statlig luftfart har den militära ansetts intaga en sådan särställning, att den lämpligen bör behandlas skild från övrig luftfart för statsändamål.

Departementschefen. Jag finner det lämpligt att nu såsom en särskild avdelning av luftfartslagen upptaga ett kapitel om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål. Härmed är emellertid icke förnekat, att det i framtiden måhända kan visa sig påkallat att utarbeta en särskild lag om luftfart för statsändamål.

Såsom de sakkunniga framhållit vid rubriken till första avdelningen, faller luftfart med statliga luftfartyg för affärsdrift eller annat icke statligt ändamål utanför förevarande kapitel.

1 §.

Vad luftfartsförordningen innehåller i fråga om svenska militära luftfartyg har återgivits vid rubriken till förevarande kapitel. Bestämmelser om sådana fartyg återfinnes även i § 33 första stycket tillämpningskungörelsen, enligt vilket svenskt militärt luftfartyg må brukas utan att vara registrerat och skall vara märkt på sätt i kommandoväg bestämts. Vidare skall enligt samma stycke å sådant fartyg tillämpas ett antal närmare angivna bestämmelser i luftfartsförordningen och tillämpningskungörelsen, dock att den befogenhet, som enligt vissa av de angivna paragraferna tillkommer luftfartsmyndigheten, i stället skall tillkomma vederbörande militära myndighet. Jämföras må ock stadgandet i § 1 sista stycket tillämpningskungörelsen, att luftfartyg, som står under befäl av därtill beordrad militär person, anses såsom militärt, ävensom de i § 20 samma kungörelse meddelade bestämmelserna om upp- och nedstigning å militära flygplatser och å arméns övningsfält.

De sakkunniga har anfört att, lika litet som förslaget innehåller någon definition å begreppet luftfartyg, har det ansetts nödigt att däri definiera begreppet militärluftfartyg. De har emellertid anmärkt, hurusom det nyss återgivna stadgandet i § 1 tillämpningskungörelsen helt överensstämmer med Pariskonventionen art. 31, och anfört att luftfartskonventionens vid rubriken till första avdelningen återgivna formulering i art. 3, att luftfartyg som nyttjas i militärtjänst skall anses vara statliga luftfartyg, i förhållande därtill icke torde innebära saklig ändring av betydelse.

Vid förslagets utarbetande har de sakkunniga funnit det vara riktigt, att regleringen av den svenska militära luftfarten åtminstone för närvarande i princip fortfarande undantages från den lagstiftning, som gäller i fråga om den civila luftfarten, och att regleringen sker i administrativ ordning. De har därvid uppmärksammat, att det i åtskilliga fall är fördelaktigt att civila luftfartyg kan begagna militära flygplatser och annan militär markorganisation, liksom det i andra fall är önskvärt för de militära luftfartygen att ha tillgång till civila flygplatser och den civila markorganisationen i övrigt. I detta ämne har de hänvisat till vad som anförts vid 6 kap. 6 § i förslaget. De har ansett att även användningen av militära flygplatser och annan militär markorganisation bör regleras i administrativ ordning.

Från den i förslaget uppställda allmänna regeln att nu ifrågavarande bestämmelser skall meddelas i administrativ ordning har de sakkunniga emellertid ansett vissa undantag böra göras. De har framhållit att man måste beakta de privaträttsliga förhållanden som kan uppkomma även i följd av militär luftfart. På grund härav har i sakkunnigförslaget den åt Kungl. Maj:t givna fullmakten uttryckligen begränsats till att avse allenast de ämnen, i vilka beträffande civil luftfart stadganden givits i luftfartslagen. Ytterligare har den begränsning gjorts i bemyndigandet, att rörande jämkning av ersättningsskyldighet samt bärgning och bevarande av militärt luftfartyg vad i 10 kap. 3 § samt 11 kap. 2 § första och tredje styckena stadgas skall äga motsvarande tillämpning.

Med hänsyn till vad strafflagen innehåller bl. a. i 26 kap. har de sakkunniga ansett frågan om meddelande av ansvarsbestämmelser sakna praktisk betydelse.

Chefen för flygvapnet har intet att erinra mot att bestämmelser för den militära luftfarten meddelas av Konungen eller den Konungen därtill förordnar. Han nämner att hittills genom samråd mellan flygvapnet och luftfartsstyrelsen tillsetts, att de militära bestämmelserna erhållit sådan avfattning att den civila luftfartens säkerhet icke äventyras.

Flygvapenchefen har vidare intet att i princip erinra mot att 10 kap. 3 § samt 11 kap. 2 § första och tredje styckena erhåller tillämpning även beträffande militär luftfart. I fråga om 10 kap. 3 § framhåller han såsom särskilda skäl för att jämkning må ifrågakomma, att flygvapnets mekanikerpersonal delvis utgöres av värnpliktiga, vilka förrättar sin tjänst utan frivilligt åtagande och utan ekonomisk förtjänst, att staten såsom arbetsgivare icke skyddar sig genom försäkring samt att särskilt vid fältmässiga övningar både brådska och underbemanning kan förekomma under omständigheter, som dock icke fritager personalen från ansvar för tjänstefel.

I fråga om de militära undersökningarna av luftfartsolyckor anför chefen för flygvapnet:

Den civila undersökningsmyndighet som har att förrätta utredning av luftfartsolycka skall enligt lagförslaget äga befogenhet att hålla förhör med envar, som må antagas kunna lämna upplysning av betydelse för utredningen samt äga befogenhet att granska föremål, som även kan antagas ha sådan betydelse. En liknande fastslagen befogenhet för flygvapnets undersökningsorgan är önskvärd. Det synes dock tveksamt om en allmän skyldighet att låta förhöra sig eller låta granska föremål kan föreskrivas i administrativ väg. Lagen bör därför innehålla sådan befogenhet för flygvapnets myndigheter för utredning av flyghaveri.

Jag förutsätter att skyldigheten att lämna luftfartyg eller däri transporterat gods orubbat i de i sista paragrafen i 11 kap. angivna fallen även skall gälla i fråga om svenskt militärt luftfartyg, detta särskilt som det vid luftfartsolyckor icke alltid torde gå att avgöra om luftfartyg är civilt eller militärt. Bärgning som icke skett för räddande av människoliv eller eljest av synnerliga skäl, t. ex. för att förhindra förstörelse genom eld eller för att avlägsna fara eller hinder för trafiken eller allmänheten, bör förutsätta medgivande av militär myndighet. Jag föreslår, att en hänvisning till denna paragraf får tillkomma i 15 kap. 1 §.

Vid denna paragraf må ock hänvisas till *Svenska aeroplan aktiebolagets* vid rubriken till första avdelningen återgivna yttrande.

Departementschefen. Såsom de sakkunniga föreslagit bör i luftfartslagen upptagas en allmän bestämmelse om rätt för Kungl. Maj:t eller den Kungl. Maj:t därtill bemyndigar att meddela bestämmelser om luftfart med svenska militära luftfartyg samt om militära flygplatser och annan militär markorganisation i de ämnen, i vilka beträffande civil luftfart stadganden är givna i lagen. Vissa stadganden i lagen bör dock alltid äga tillämpning även å militära luftfartyg. Detta gäller till en början bestämmelsen i 10 kap. 3 § om jämkning av ersättningsskyldighet. Det av chefen för flygvapnet nämnda

förhållandet att staten såsom arbetsgivare icke skyddar sig genom försäkring synes emellertid knappast kunna åberopas såsom jämningsgrund. De av flygvapenchefen i övrigt anförda omständigheterna rörande flygvapnets mekanikerpersonal torde däremot utgöra belysande exempel på sådana omständigheter, som jämlikt nämnda lagrum må kunna föranleda jämkning av ersättningsskyldighet.

Jämväl 11 kap. 2 § första och tredje styckena, vilka avser bärgning och bevarande, torde såsom de sakkunniga föreslagit böra göras tillämpliga även å militära luftfartyg.

Chefen för flygvapnet har ifrågasatt, att också bestämmelser motsvarande 11 kap. 12 och 13 §§ i departementsförslaget skall gälla beträffande militär luftfart. Vad först angår de i 11 kap. 12 § föreslagna reglerna om undersökningsmyndighets befogenheter, torde hinder icke möta mot att Kungl. Maj:t i administrativ ordning ger en militär undersökningskommission, som tillsatts av Kungl. Maj:t eller i enlighet med föreskrifter som meddelats av Kungl. Maj:t, sådana befogenheter i fråga om undersökningars bedrivande som nämnes i lagrummet. Denna paragraf bör därför ej nämnas i förevarande stadgande.

Vad chefen för flygvapnet anført rörande skyldighet att i samband med luftfartsolycka lämna luftfartyg och däri transporterat gods orubbat torde däremot böra tillgodoses genom att i förevarande paragraf 11 kap. 13 § upptages bland de stadganden i luftfartslagens första avdelning, som skall äga tillämpning i fråga om militär luftfart.

I sakkunnigförslaget har vid hänvisningen till de stadganden i lagen, som skall gälla även beträffande militär luftfart, använts uttrycket »motsvarande tillämpning». De ifrågavarande stadgandena synes emellertid kunna göras direkt tillämpliga å militära förhållanden.

Med anledning av vad som anförts av aeroplanbolaget må framhållas, att förslaget över huvud taget icke upptager definitioner å vad som skall förstås med luftfartyg. Jag får härvidlag hänvisa till vad som anförts vid rubriken till 1 kap. i förslaget. I enlighet därmed synes mig det riktiga vara att icke heller i det av bolaget åsyftade hänseendet någon definition meddelas å vad som skall anses utgöra militärt luftfartyg. Det väsentliga syftet med bolagets framställning, nämligen att även prototyper och försöksplan till militära luftfartyg samt militärfartyg under utprovning skall räknas som militära luftfartyg, får därför tillgodoses genom administrativ lagstiftning.

2 §.

Denna paragraf avser andra svenska statliga luftfartyg än de militära. Beträffande sådana fartyg saknas såväl i luftfartsförordningen som i tillämpningskungörelsen andra särskilda bestämmelser än vad förordningen innehåller i den vid kapitlets rubrik återgivna § 38.

De sakkunniga har funnit luftfartslagen böra göras i princip tillämplig å de icke militära statsluftfartygen och därför i första stycket av paragrafen föreslagit stadgande därom. De har ansett sådan reglering vara lämplig

även i fråga om de från konventionens tillämpning undantagna icke militära statsfartygen. För alla hithörande statsfartyg har dock det undantaget ansetts böra gälla, att de i 11 kap. 3—6 §§ i förslaget meddelade bestämmelserna om luftpanträtt icke skall äga tillämpning å dem.

I andra stycket av paragrafen har de sakkunniga, som funnit möjlighet böra förefinnas att medge ytterligare undantag och föreskriva tillägg beträffande lagens stadganden, upptagit en fullmakt i sådant hänseende för Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar. Därvid har fullmakten dock icke utsträckts till att gälla de föreslagna stadgandena i 10 kap. 3 § om jämkning av ersättningsskyldighet samt i 11 kap. 2 § första och tredje styckena rörande bärgarlön och ersättning för vissa särskilda kostnader. Vidare har de i 13 kap. stadgade ansvarsbestämmelserna ansetts städse böra gälla i tillämpliga delar, d. v. s. i sådana delar beträffande vilka icke det faktiska underlaget för ansvarsbestämmelserna undanryckts genom bestämmelser, som inom luftfartslagens ram meddelats av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigat. Såsom självklart har förutsatts, att regler icke ges som strider mot luftfartskonventionen och att hänsyn tages till konventionens gränsdragning mellan de statliga luftfartyg, å vilka konventionen icke äger tillämpning, och övriga statsluftfartyg.

Generalpoststyrelsen anför att, om postverket skulle komma att anordna postflyglinjer i egen regi, postluftfartyg enligt styrelsens uppfattning bör vara i likhet med andra statsluftfartyg undantagna från bestämmelserna i 11 kap. 3—6 §§ ävensom att ytterligare undantag från lagen, som kan förekomma, bör gälla även postluftfartyg.

Beträffande *rikets allmänna kartverks* inställning må hänvisas till vad som anförts vid rubriken till första avdelningen.

Departementschefen. Såsom anförts vid rubriken till första avdelningen av förevarande lagförslag måste postluftfartyg anses falla under nämnda avdelning. Det är emellertid givet, att exempelvis tillämpning av luftpanträttsinstitutet i praktiken icke blir aktuell i fråga om statsägda postluftfartyg.

3 §.

Förevarande paragraf saknar motsvarighet i luftfartsförordningen i annan mån än att § 38 i förordningen, såsom anförts vid kapitlets rubrik, föreskriver att Konungen bestämmer om främmande militära luftfartygs tillträde till svenskt område. Vissa sådana bestämmelser återfinnes i § 33 andra stycket tillämpningskungörelsen samt i kungörelsen den 21 november 1925 (nr 467) angående främmande örlogsfartygs och militära luftfartygs tillträde i fred till svenskt territorium och kungörelsen den 27 februari 1953 (nr 66) angående vissa främmande militära luftfartygs tillträde till svenskt territorium, vilken senare kungörelse är tidsbegränsad och plägar förnyas för ett år i taget.

De sakkunniga har erinrat om att luftfartskonventionens bestämmelser i ämnet innehållas i den vid rubriken till första avdelningen återgivna art. 3 under c).

I första stycket av förevarande paragraf har de sakkunniga föreslagit ett stadgande i huvudsaklig anslutning såväl till nu gällande rätt som till luftfartskonventionens bestämmelser. De har understrukit, att vid begagnandet av den sålunda givna fullmakten luftfartskonventionens tillämpningsområde beträffande statliga luftfartyg måste beaktas.

Beträffande de regler som de utländska fartygen och deras besättningar har att följa då de befinner sig i Sverige har de sakkunniga föreslagit, att det skall ankomma på Konungen eller den Konungen därtill bemyndigad att utfärda erforderliga bestämmelser. De har emellertid framhållit att betydelsen av detta bemyndigande avsevärt minskas av det förhållandet, att ifrågavarande utländska statsfartyg genomgående och sådant fartygs besättning i betydande utsträckning enligt allmänt erkända folkrättsliga grundsatser åtnjuter exterritorialitet eller immunitet.

Rörande paragrafens andra stycke har de sakkunniga anfört:

Har främmande statsluftfartyg, varom nu är fråga, inkommit å svenskt område utan vederbörligt tillstånd, lärar enligt den förhärskande meningen inom teorien de folkrättsliga grundsatserna om immunitetsskydd i princip ej göra sig gällande. Med hänsyn till vikten av att kunna beivra i samband med sådant olovligt inkommande förövade gärningar, som innebära överträdelse av luftfartslagen eller med stöd därav meddelade bestämmelser, har det därför synts påkallat att i lagen upptaga stadgande rörande de regler, som skola följas av sålunda inkommet främmande statsfartyg. Den naturliga lösningen härvidlag har synts vara att åtminstone i det väsentliga låta luftfartslagen gälla för sådant fartyg i lika mån som beträffande utländskt civilt luftfartyg. Det må tilläggas, att en bestämmelse som den föreslagna skulle täcka jämväl de fall, då någon som eljest åtnjöt immunitet förövade brott under sådana omständigheter, att immunitetsskyddet bortföller.

Departementschefen. Jag ansluter mig till de sakkunnigas förslag att upptaga förevarande paragraf i luftfartslagen.

Bestämmelser om lagens ikraftträdande

De sakkunniga har föreslagit, att det skall överlämnas åt Kungl. Maj:t att förordna angående tidpunkten för lagens ikraftträdande, emedan det med hänsyn till samarbetet inom SAS är önskvärt att den svenska lagen träder i kraft samtidigt med de nya danska och norska lagarna.

Då luftfartslagen träder i kraft, bör enligt de sakkunnigas förslag upphävas främst luftfartsförordningen, registreringslagen, som blivit inarbetad i 2, 11 och 13 kap. luftfartslagen, samt 1914 års lag angående förbud mot lufttrafik över svenskt område, vilken ersatts av bestämmelser i förslagets 1, 8 och 13 kap.

Länsstyrelserna i Malmöhus och Norrbottens län framhåller, att man i övergångsbestämmelserna till en ny lag bör uttryckligen angiva samtliga

de lagrum som skall upphävas och såvitt möjligt undvika en allmänt hållen föreskrift om upphävande av vad i lag eller författning finnes strida mot den nya lagen.

Departementschefen. I fråga om bestämmelserna angående lagens ikraftträdande biträder jag de sakkunnigas förslag, dock med viss formell jämkning. Att uttryckligen angiva alla de olika författningsrum som strider mot den nya lagen torde bli för omständligt och kan icke anses praktiskt erforderligt.

Förslaget till lag angående ändrad lydelse av 7 § lagen den 22 april 1938 (nr 121) om hittegoods

De sakkunniga har i anslutning till 11 kap. 9 § i deras förslag till luftfartslag framlagt förslag till lag om viss ändring i hittegodslagen. De har härom anfört att de i andra stycket av paragrafen upptagit bestämmelse, att anmälan enligt 1 § lagen om hittegoods skall, där fyndet utgöres av föremål som avses i första stycket av paragrafen, städse göras hos polismyndighet eller undersökningsmyndigheten, och uttalat att underrättelse till hittegodsets ägare i dessa fall sålunda icke kan godtagas såsom tillräcklig åtgärd från upphittarens sida. De sakkunniga har ansett erinran om detta undantag från de i 1 § hittegodslagen stadgade reglerna böra göras i sistnämnda paragraf.

De synpunkter beträffande förslaget till ändring i hittegodslagen, som anlagts av *hovrätten för Västra Sverige*, har återgivits vid 11 kap. 13 § i förslaget till luftfartslag.

Departementschefen. Bestämmelserna i 11 kap. 13 § i förslaget till luftfartslag innebär avvikelser icke blott från stadgandena i 1 § hittegodslagen utan även från vissa andra föreskrifter i nämnda lag. På grund härav och med hänsyn jämväl till vad hovrätten för Västra Sverige anfört torde det vara lämpligast att i hittegodslagen göra ett allmänt förbehåll för vad som är föreskrivet i 11 kap. 13 § luftfartslagen. Sådant förbehåll bör lämpligen insättas i 7 § hittegodslagen såsom ett nytt stycke före det nu i paragrafen upptagna stadgandet.

Förslaget till lag om ändrad lydelse av 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken

Frågan om forum i lufträttsmål är för närvarande icke föremål för särskild reglering utan är att besvara enligt de allmänna reglerna i 10 och 19 kap. rättegångsbalken.

På sjörättens område innehåller 13 kap. sjölagen bestämmelser om laga domstol och rättegång i sjörättsmål. Enligt 313 § sjölagen är rådhusrätt första domstol i mål, som skall bedömas efter nämnda lag, dock att sådant mål i visst fall må upptagas av häradsrätt enligt vad som stadgas i lagen den 4 juni 1937 om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål. Be-

träftande rådhusrätts behörighet att upptaga tvistemål enligt sjölagen gäller 323 § i lagen, medan stadgande om rådhusrätt såsom forum i brottmål återfinnes i lagens 328 §. Med de nu berörda forumreglerna i det väsentliga överensstämmande stadganden är meddelade i 84—86 §§ sjömanslagen.

Rättegångsbalken innehåller i 19 kap., vilket rör laga domstol i brottmål, vissa bestämmelser som direkt uppmärksammar sjöfartens förhållanden. Enligt 1 § i kapitlet gäller bl. a., att om brott skett å svenskt fartyg under resa inom eller utom riket, även rätten i den ort, dit den misstänkte med fartyget först ankommer eller där han gripits eller eljest uppehåller sig, är behörig domstol. I 2 § stadgas beträffande brott, som förövats å utländskt fartyg under resa inom eller utom riket, att åtal för brottet, om ej Konungen för visst fall förordnar annat, upptages av den rätt, där den misstänkte skall svara i tvistemål i allmänhet, eller av rätten i den ort, där han gripits eller eljest uppehåller sig.

I sitt betänkande med förslag till brottsbalk har *straffrättskommittén* föreslagit, att de nyss återgivna forumreglerna i 19 kap. rättegångsbalken skall avse, regeln i 1 § även brott ombord å svenskt luftfartyg under resa och regeln i 2 § även brott ombord å utländskt luftfartyg under resa.¹ Straffrättskommittén har motiverat ändringarna med hänsyn till de av kommittén föreslagna bestämmelserna om svensk strafflags tillämplighet i fråga om brott som förövats ombord å fartyg och luftfartyg.

De sakkunniga har beträffande frågan om forum i lufträttsmål erinrat om att de i sitt tidigare betänkande, avseende förslag till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg m. m., övervägde huruvida 38 § lagen den 10 maj 1901 (nr 26 s. 1) om inteckning i fartyg borde erhålla motsvarighet i förslaget.² Denna paragraf innehåller med sjörätten i övrigt överensstämmande stadganden om forum för det fall, att inteckningshavare vill vid domstol utsöka sin fordran ur det intecknade fartyget eller tvist yppas om giltigheten av meddelad inteckning. De sakkunniga har vidare anfört, att de emellertid i sitt tidigare betänkande stannade för att icke föreslå någon bestämmelse av ifrågasatt natur men tillade att läget måhända kunde gestalta sig i viss mån annorlunda, därest luftfartslagen komme att innehålla stadgande, som begränsade behörigheten att handlägga lufträttsmål till vissa domstolar. Slutligen har de sakkunniga framhållit, att departementschefen i detta ämne yttrade att spörsmålet torde böra behandlas i samband med utarbetandet av förslag till luftfartslag.³

Under det nu ifrågavarande utredningsarbetet har de sakkunniga ägnat särskild uppmärksamhet åt spörsmålet, huruvida det kunde beräknas bli till fördel för lufträttsmålens avgörande att förlägga dem till vissa domstolar, så att där större förtrogenhet med luftfartens förhållanden med tiden skulle vinnas. De har i denna fråga anfört:

Man har härvidlag dryftat stadgande, att behörighet att handlägga sådana mål skulle tillkomma exempelvis rikets samtliga rådhusrätter eller

¹ Se SOU 1953:14 s. 80, 472.

² Jfr proposition nr 13 till 1955 års riksdag s. 242 f.

³ Se i föregående not anförda proposition s. 99.

en rådhusrätt inom varje hovrätts domsområde. De vinster, som en sådan centralisering kunde förväntas medföra, hava emellertid ansetts icke böra överskattas, bl. a. emedan lufträttsmålen åtminstone inom överskådlig framtid kunna beräknas bliva tämligen fåtaliga och på grund av de skiftande förhållandena knappast ägnade att grundlägga särskild förtrogenhet med lufträtten. Med hänsyn till de olägenheter, som en centralisering av målen i åtskilliga fall skulle innebära för berörda parter, hava de sakkunniga därför ansett rikets underrätter böra vara i lika mån behöriga att handlägga lufträttsmål. Med denna ståndpunkt torde förnyat övervägande av frågan om forum vid utsökande av intecknad fordran eller vid tvist om giltigheten av meddelad inteckning icke vara påkallat. Vad nu anförts äger tillämpning såväl på spörsmålet, vilken domstol skall vara behörig att handlägga tvistemål av lufträttslig art, som på frågan om laga domstol i brottmål enligt luftfartslagen och andra författningar rörande luftfarten.

En från det sålunda anförda skild fråga har de sakkunniga ansett vara, huruvida de i 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken upptagna reglerna om behörig domstol beträffande brott ombord å sjögående fartyg bör, på sätt straffrättskommittén föreslagit, utsträckas att gälla jämväl i fråga om brott som förövats å luftfartyg. De sakkunniga har för sin del anslutit sig till vad straffrättskommittén anfört i detta avseende, såsom väl överensstämmande även med den uppfattning som kommit till uttryck exempelvis i 5 kap. 5 § och 8 kap. 3 § i förslaget till luftfartslag. På grund härav har de sakkunniga framlagt ett med straffrättskommitténs likalydande förslag till ändring i 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken.

Luftfartsstyrelsen anför till de sakkunnigas yttrande i fråga om forum i lufträttsmål i allmänhet, att en vinst säkerligen skulle uppnås, därest lufträttsmålens handläggning centraliserades till viss avdelning vid Stockholms rådhusrätt. Med hänsyn till de av de sakkunniga anförda olägenheterna samt då styrelsen alltid ställer sin expertis till domstolarnas förfogande, säger sig styrelsen emellertid icke ha något yrkande i frågan.

Beträffande forum för tvistemål av lufträttslig art yttrar *styrelsen för Sveriges advokatsamfund*:

De sakkunniga ha på anförda skäl ansett rikets underrätter böra vara i lika mån behöriga att handlägga dylika mål. Styrelsen delar icke de sakkunnigas uppfattning. Erfarenheten beträffande handläggningen av å ena sidan sjörättsmål och å andra sidan patentmål visar enligt styrelsens uppfattning det önskvärda i att vissa underdomstolar få större erfarenhet rörande de speciella förhållanden som föreligga. I motsats mot de sakkunniga finner styrelsen det vara av vikt att redan från början dylik erfarenhet samlas hos vissa underdomstolar, trots att lufträttsmålen knappast kunna beräknas bliva talrika inom de närmaste åren. Styrelsen skulle vilja förordna att lufträttsmålen skola avgöras av en rådhusrätt inom varje hovrättsområde. Styrelsen står för övrigt icke helt främmande för tanken att dessa mål borde anförtros en enda underdomstol med särskild sakkunskap.

Departementschefen. Vad först angår den betydelsefulla frågan, huruvida rikets underrätter skall vara lika behöriga att handlägga mål av lufträttslig art eller huruvida sådana mål eller särskilda slag av lufträttsmål skall förläggas till vissa domstolar vill jag ifrågasätta, om icke den av luft-

fartsstyrelsen nämnda utvägen att erforderlig expertis ställes till domstolarnas förfogande innebär bättre möjligheter till ett tillfredsställande rättegångsförfarande än att behandlingen av målen centraliseras på det ena eller det andra sättet. De från mål till mål skiftande förhållandena kan förväntas medföra, att den nödiga sakkunskapen måste tillhandahållas i form av särskild expertis även om endast viss eller vissa domstolar erhåller kompetens att handlägga lufträttsmål. Särskilt när målet rör en överträdelse av någon lufträttslig bestämmelse med eller utan åtföljande skadeståndsanspråk kan det vara av stort värde för domstolen, att de måhända invecklade tekniska sammanhang, som kan komma i fråga, blir klarlagda genom att de på området speciellt sakkunniga höres av domstolen. Olägenheterna för parterna t. ex. i form av långa resor skulle i de flesta hithörande målen förmodligen icke i större mån uppvägas av den vinst i fråga om erfarenhet av lufträttsmål, som en centralisering skulle medföra.

De sakkunnigas förslag till ändring i 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken ger ej anledning till erinran, fränsett att viss redaktionell jämkning torde få vidtagas.

Beträffande ikraftträdandet har de sakkunniga föreslagit, att nu förevarande lag skall träda i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar. Den föreslagna lagändringen kan dock genomföras oberoende av när luftfartslagen träder i kraft. Ikraftträdandet torde kunna sättas till den 1 januari 1958.

I enlighet med vad nu anförts har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

- 1) *luftfartslag*;
- 2) *lag angående ändrad lydelse av 7 § lagen den 22 april 1938 (nr 121) om hittegods*; samt
- 3) *lag om ändrad lydelse av 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken*.

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över lagförslagen, vilka äro fogade som bilaga till detta protokoll, måtte för det i § 87 regeringsformen omnämnda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Sverker Jonson.

F ö r s l a g
till
L U F T F A R T S L A G

Härigenom förordnas som följer.

FÖRSTA AVDELNINGEN

Om civil luftfart

1 KAP.

Inledande bestämmelser

1 §.

Luftfart inom svenskt område må äga rum endast med de inskränkningar och under de villkor, som följa av denna lag och vad i övrigt förordnas.

2 §.

Inom svenskt område må luftfart äga rum endast med luftfartyg, som har svensk nationalitet eller ock nationalitet i främmande stat med vilken slutits överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område.

När särskilda skäl därtill äro, äger Konungen eller den Konungen därtill bemyndigad, utan hinder av vad i första stycket sägs, medgiva att luftfartyg må nyttjas inom svenskt område, så ock bestämma villkoren därför.

3 §.

Konungen äger att av militära skäl eller i den allmänna säkerhetens intresse inskränka eller förbjuda luftfart inom viss del av svenskt område. Beslut att i den allmänna säkerhetens intresse inskränka eller för en tid av högst två veckor förbjuda luftfart inom viss del av svenskt område må meddelas jämväl av myndighet som Konungen förordnar.

Konungen äger ock att, under utomordentliga omständigheter eller då den allmänna säkerheten eljest sådant kräver, tillfälligt inskränka eller förbjuda luftfart inom hela riket.

4 §.

Vad i denna lag förordnas rörande svenskt luftfartyg vid dess nyttjande inom svenskt område skall gälla sådant fartyg jämväl under färd utom riket, såvitt annat icke framgår av vad lagen innehåller eller denna står i strid mot utländsk rätt, som skall vinna tillämpning jämlikt överenskomelse med främmande stat eller eljest med hänsyn till allmänna rättsgrundsatser.

Vad i allmänna strafflagen är stadgat om dem som äro underkastade svensk straffrätt skall ock gälla beträffande ansvarsbestämmelserna i denna lag.

Konungen bestämmer, i vilken omfattning med stöd av denna lag utfärdade föreskrifter skola tillämpas i fråga om svenskt luftfartyg under färd utom riket.

2 KAP.

Om registrering av luftfartyg och om dess nationalitet

Om registrering av luftfartyg

1 §.

Över luftfartyg skall hos luftfartsstyrelsen föras register (*luftfartygsregister*).

Om inskrivning av rätt till luftfartyg samt om vissa internationella förhållanden beträffande rätt till luftfartyg är särskilt stadgat.

2 §.

Luftfartyg må registreras här i riket endast om ägaren är svenska staten, svensk kommun eller annan sådan menighet, svensk medborgare eller svenskt dödsbo eller ock bolag, förening, annat samfund, stiftelse eller annan sådan inrättning med svensk nationalitet.

Utan hinder av vad sålunda stadgats må Konungen, beträffande fartyg som i regel nyttjas med utgångspunkt här i riket, medgiva att det må införas i registret.

3 §.

Ej må luftfartyg, som är registrerat i främmande stat, här i riket registreras, med mindre det avföres ur den främmande statens register.

4 §.

Luftfartyg må icke registreras, med mindre det har luftvärdighetsbevis som utställts eller godkänts här i riket.

5 §.

Ansökan om registrering av luftfartyg skall göras skriftligen av ägaren och innehålla för registreringen nödiga upplysningar rörande fartyget, ägaren och dennes förvärv av fartyget. Ansökningen skall åtföljas av utredning

till styrkande av att sökanden är ägare av fartyget och att i övrigt de i 2—4 §§ upptagna villkoren äro uppfyllda, så ock av handling som utmärker när, var och av vem fartyget är byggt.

6 §.

Registret skall för varje luftfartyg innehålla fartyget tillkommande nationalitets- och registreringsbeteckning, de uppgifter som äro nödiga för att identifiera det, upplysning angående äganderätten till fartyget och ägarens fång samt huruvida fartyget är in-tecknat, hänvisning till fartygets luftvär-dighetsbevis ävensom anteckning om tiden, då fartyget införes i registret, ändring i äganderätten registreras eller fartyget avföres ur registret, så ock i övrigt vad som bestämmes av Konungen eller den Konungen därtill be-myndigar.

7 §.

Sker ändring i äganderätten till luftfartyg som införts i registret eller ändras ägarens nationalitet eller undergår fartyg efter registreringen änd-ring av betydelse för fartygets identifiering, vare ägaren skyldig att därom ofördröjligen göra anmälan till luftfartsstyrelsen för införande i registret. Samma skyldighet åligger vid ändring i äganderätten jämväl den förutva-rande ägaren.

Införes i registret ny ägare av in-tecknat luftfartyg, åligger det luftfarts-styrelsen att därom ofördröjligen underrätta inskrivningsdomaren.

Anmäles ny ägare av luftfartyg men finnes utredningen ej vara sådan att han kan införas i registret, skola ändock däri anmärkas hans namn, det uppgivna fånget och dagen då anmälan skedde.

8 §.

Luftfartyg skall avföras ur registret, om ägaren det begär.

Samma lag vare, om det i 2 § första stycket för registrering uppställda villkoret ej längre är uppfyllt och Konungen icke jämlikt andra stycket i samma paragraf medgiver att fartyget det oaktat må kvarstå i registret, så ock om fartyget förolyckats, upphuggits eller annorledes förstörts eller om det efter anträdd luftfärd ej avhörts under en tid av tre månader. Har om-ständighet som nu sagts inträffat, åligger det ägaren att därom ofördröjli-gen göra anmälan till registret, såvida sådan ej skett på grund av vad i 7 § stadgas.

Har fartyg sedan tre år icke innehaft gällande luftvärdighetsbevis, må fartyget avföras ur registret, där ägaren ej inom tid, som av luftfartssty-relsen bestämmes, visar att fartyget är luftvärdigt.

9 §.

Luftfartyg, som är in-tecknat, må ej på grund av ägarens begäran eller annan i 8 § avsedd omständighet avföras ur registret, med mindre i ären-det företes bevis från inskrivningsdomaren, att in-teckningshandlingen upp-

visats för honom samt att inteckningshavaren samtyckt till åtgärden, men skall i registret göras anmärkning om vad i ärendet förekommit.

Avföres luftfartyg ur registret eller sker i registret anmärkning som i första stycket sägs, skall inskrivningsdomaren ofördröjligen underrättas därom.

10 §.

Innehaves luftfartyg på grund av köp utan att äganderätten övergått å innehavaren, skola i registret antecknas innehavarens namn och den rätt som tillkommer honom. Det åligger dem som slutit avtalet att därom ofördröjligen göra anmälan till luftfartsstyrelsen.

Upplåter någon luftfartyg för obestämd tid eller för en tid av minst fjorton dagar till annan för att av denne nyttjas för egen räkning, skall på begäran av upplåtaren eller innehavaren i registret göras anteckning om upplåtelsen.

11 §.

Har å utrikes ort luftfartyg byggts för svensk räkning eller övergått i svensk ägo och äro de i 2 och 3 §§ för registrering angivna villkoren uppfyllda, må fartyget, i enlighet med bestämmelser som Konungen meddelar, för viss tid antecknas i ett särskilt bihang till luftfartygsregistret.

Om luftfartygs nationalitet

12 §.

Sedan luftfartyg införts i luftfartygsregistret, äger det svensk nationalitet.

Om införandet i registret skall, i enlighet med formulär som Konungen fastställer, av luftfartsstyrelsen utfärdas bevis (*nationalitets- och registreringsbevis*).

13 §.

Där luftfartyg avförts ur registret eller anmärkning skett enligt 9 §, skall fartygets ägare eller, i fall då fartyget avförts ur registret till följd av att det övergått till utländsk ägare, den förre ägaren ofördröjligen återställa nationalitets- och registreringsbeviset till luftfartsstyrelsen. Har eljest ändring i förhållande, varom beviset innehåller upplysning, införts i registret, skall fartygsägaren ofördröjligen avlämna beviset till luftfartsstyrelsen, som antecknar ändringen å beviset eller, där så finnes lämpligare, utställer nytt bevis.

14 §.

Har luftfartyg såsom i 11 § sägs antecknats i bihanget till luftfartygsregistret, skall det förses med interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis enligt föreskrifter som meddelas av Konungen. Under tid, då sådant bevis gäller, äger fartyget svensk nationalitet.

15 §.

Vid luftfart inom svenskt område skall, där ej medgivande föreligger som i 1 kap. 2 § andra stycket sägs, till styrkande av nationaliteten svenskt luftfartyg innehava svenskt nationalitets- och registreringsbevis enligt vad i detta kapitel stadgas samt utländskt fartyg nationalitets- och registreringsbevis eller däremot svarande handling från främmande stat med vilken slutits överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område.

Om märkning av luftfartyg

16 §.

Luftfartyg, som införts i luftfartygsregistret eller antecknats i bihanget därtill, skall märkas i enlighet med dess nationalitets- och registreringsbeteckning. Märkena skola föras så länge fartyget kvarstår i registret eller dess bihang.

Fartyg som är hemmahörande i främmande stat, med vilken slutits överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område, skall vid sådan luftfart vara märkt i enlighet med föreskrifterna i den främmande staten.

Nyttjas fartyg jämlikt medgivande varom i 1 kap. 2 § andra stycket stadgas, skall det vara märkt enligt föreskrifter som meddelas av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

3 KAP.

Om luftvärdighet

1 §.

Fartyg, som nyttjas till luftfart inom svenskt område, skall vara luftvärdigt.

Ej må fartyg anses som luftvärdigt, med mindre det är så konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet samt äger sådana flygegenskaper, att säkerhetens krav tillfredsställas.

2 §.

Luftfartyg skall till utrönande av dess luftvärdighet undergå besiktning på tider och sätt som bestämmas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av luftfartsstyrelsen, så ock i övrigt vara underkastat tillsyn av luftfartsstyrelsen.

Där Konungen så bestämmer, må luftfartsstyrelsen uppdraga åt särskild sakkunnig eller myndighet att biträda vid eller verkställa förrättning som avses i första stycket.

3 §.

Sedan fartyg vid besiktning eller annorledes befunnits vara luftvärdigt, skall luftfartsstyrelsen utfärda bevis därom (*luftvärdighetsbevis*) enligt formulär som fastställs av Konungen. Sådant bevis må utfärdas för bestämd

tid och begränsas till att avse luftfart av viss art eller inom visst område. Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger förordna, att i beviset eller i detta åtföljande handling närmare anvisningar skola meddelas angående vad med hänsyn till fartygets nyttjande förutsättes för att fartyget skall anses som luftvärdigt.

Luftvärdighetsbevis må förnyas, om fartyget är luftvärdigt då förnyelsen skall ske. Beviset förnyas av luftfartsstyrelsen eller, vid besiktning som verkställas av särskild sakkunnig eller myndighet på grund av vad i 2 § andra stycket sägs, av den som förrättar besiktningen.

4 §.

Vid luftfart inom svenskt område skall fartyg till styrkande av luftvärdigheten innehava svenskt eller här i riket godkänt utländskt luftvärdighetsbevis eller ock, där fråga är om utländskt fartyg, luftvärdighetsbevis utfärdat eller godkänt i främmande stat med vilken slutits överenskommelse om erkännande av sådant bevis.

Utan hinder av vad i första stycket stadgas må luftfartsstyrelsen enligt regler som bestämmas av Konungen meddela särskilt tillstånd till luftfart inom riket.

5 §.

Har luftfartyg icke undergått föreskriven besiktning eller har med avseende å fartyg eller dess utrustning vidtagits ändring, som må antagas hava betydelse för luftvärdigheten, vare här i riket utfärdat luftvärdighetsbevis, där ej luftfartsstyrelsen annat förordnar, icke gällande så länge fartyget ej förklarats luftvärdigt. Samma lag vare, där fartyg eller dess utrustning lidit skada, som uppenbarligen är av betydelse för luftvärdigheten, och skadan icke avhjälppts i den ordning luftfartsstyrelsen bestämmer.

Där eljest förekommit omständighet som må antagas hava betydelse för luftvärdigheten, äger luftfartsstyrelsen förklara beviset icke gällande så länge fartyget ej förklarats luftvärdigt.

Är luftvärdighetsbevis ej längre gällande, skall det på anmaning ofördröjligen avlämnas till luftfartsstyrelsen.

6 §.

Vad i detta kapitel är stadgat om utfärdande, förnyelse och ogiltighet av luftvärdighetsbevis skall äga motsvarande tillämpning å godkännande här i riket av utländskt bevis.

7 §.

Ägare av fartyg som nyttjas till luftfart eller, om annan i ägarens ställe brukar fartyget, denne skall vaka över fartygets luftvärdighet samt, i enlighet med bestämmelser som meddelas av luftfartsstyrelsen, så snart ske kan till styrelsen anmäla omständighet av betydelse för luftvärdigheten, så ock lämna för utövande av tillsynen nödiga upplysningar.

8 §.

Luftfartsstyrelsen eller, vid förrättning som verkställas av särskild sakkunnig eller myndighet på grund av vad i 2 § andra stycket stadgas, den som utför förrättningen äger tillträde till luftfartyg för verkställande av förrättning enligt detta kapitel och må därvid påkalla erforderlig medverkan av fartygets ägare eller, om annan i hans ställe brukar fartyget, denne, så ock av dess befälhavare och besättning. Förrättningen skall så anordnas, att därav såvitt möjligt rubbning i fartygets trafikförhållanden icke föranledes samt i övrigt större olägenhet ej förorsakas än som är oundgängligen nödigt.

9 §.

Utan hinder av vad förut i detta kapitel är stadgat äger Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar medgiva att luftfartyg, för prövning av dess flygegenskaper eller eljest av särskild anledning, må nyttjas till luftfart inom svenskt område.

10 §.

För rätt att bygga luftfartyg samt att å sådant fartyg utföra underhålls-, reparations- och ändringsarbeten må Konungen, där hänsyn till säkerheten sådant föranleder, föreskriva att tillstånd erfordras av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar. Vad sålunda stadgats skall äga motsvarande tillämpning beträffande tillbehör och reservdelar till luftfartyg.

4 KAP.

Om luftfartygs bemanning

1 §.

Fartyg skall vid luftfart inom svenskt område vara bemannat på betryggande sätt.

Närmare bestämmelser om luftfartygs bemanning meddelas av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

Fartygets ägare eller, om annan i hans ställe brukar fartyget, denne skall föranstalta om att fartyget är vederbörligen bemannat.

2 §.

Luftfartygs bemanning skall vara underkastad tillsyn av luftfartsstyrelsen.

Där Konungen så bestämmer, må luftfartsstyrelsen uppdraga åt särskild sakkunnig eller myndighet att biträda vid tillsynen.

3 §.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar fastställer de villkor som, i fråga om svenskt medborgarskap, ålder, skicklighet och lämplighet samt i övrigt, må krävas för behörighet att förrätta tjänst å luftfartyg, vilket nyttjas inom svenskt område.

4 §.

På luftfartsstyrelsen ankommer att meddela bevis (*luftfartscertifikat*) för den, vilken styrker sig uppfylla jämlikt 3 § fastställda villkor för behörighet att å luftfartyg förrätta tjänst såsom förare eller eljest i ställning som Konungen bestämmer. Certifikatet skall angiva vad slags tjänst det gäller och skall utfärdas för bestämd tid. Det må begränsas till att avse luftfart med visst slags luftfartyg eller luftfart av viss art eller inom visst område.

Luftfartscertifikat må förnyas, om de i 3 § avsedda villkoren äro uppfyllda då förnyelsen skall ske.

5 §.

Den som å luftfartyg, vilket nyttjas inom svenskt område, förrättar tjänst i ställning som avses i 4 § skall till styrkande av sin behörighet innehava svenskt eller här i riket godkänt utländskt luftfartscertifikat eller ock certifikat, som för sådan tjänst utfärdats eller godkänts i främmande stat med vilken slutits överenskommelse om erkännande av luftfartscertifikat. I internationell luftfart skall dock den som förrättar tjänst å svenskt fartyg städse innehava svenskt eller här i riket godkänt utländskt luftfartscertifikat.

När skäl därtill äro, äger luftfartsstyrelsen bestämma att certifikat, som i främmande stat utfärdats för svensk medborgare, ej må godtagas för luftfart inom riket.

Utan hinder av vad i första stycket första punkten stadgas må luftfartsstyrelsen enligt regler som bestämmas av Konungen meddela särskilt tillstånd att i viss angiven egenskap göra tjänst å luftfartyg.

6 §.

Luftfartsstyrelsen må återkalla svenskt certifikat för viss tid, tills vidare eller för dess återstående giltighetstid, därest innehavaren ej längre uppfyller de vid utfärdandet av certifikatet gällande villkoren för behörighet att förrätta den tjänst, certifikatet gäller.

Förekommer anledning antaga att förhållande som avses i första stycket är för handen, äger luftfartsstyrelsen förklara certifikatet icke gällande in till dess frågan om återkallelse slutligen prövats.

Certifikat, som återkallats eller förklarats ej längre gällande, skall ofördröjligen avlämnas till luftfartsstyrelsen.

7 §.

Vad i detta kapitel är stadgat om utfärdande, förnyelse och återkallelse av luftfartscertifikat skall äga motsvarande tillämpning å godkännande här i riket av utländskt certifikat.

8 §.

Om skyldighet för innehavare av luftfartscertifikat att anmäla omständighet av betydelse för hans behörighet samt att underkasta sig undersökningar och prov bestämmer Konungen eller den Konungen därtill bemyndigade.

9 §.

Utan hinder av vad förut i detta kapitel är stadgat äger Konungen eller den Konungen därtill bemyndigade, för utbildning eller eljest av särskild anledning, medgiva att luftfartyg må nyttjas till luftfart inom svenskt område.

5 KAP.

Om luftfartygs befälhavare och om tjänsten ombord

1 §.

Å svenskt fartyg, som nyttjas till luftfart inom svenskt område, skall finnas en befälhavare.

Befälhavaren utövar högsta myndigheten ombord.

2 §.

Befälhavaren skall vaka över fartygets luftvärdighet ävensom tillse att fartyget är vederbörligen utrustat, bemannat och lastat samt att luftfärden jämväl i övrigt förberedes och genomföres i enlighet med gällande bestämmelser.

Vad i 3 kap. 7 § stadgas om skyldighet att anmäla omständighet av betydelse för luftvärdigheten och att lämna för utövande av tillsynen nödiga upplysningar äger motsvarande tillämpning beträffande befälhavaren.

3 §.

Det åligger befälhavaren att utöva uppsikt över luftfartyget och dess besättning samt passagerare och gods.

När så prövas nödigt, må befälhavaren tillfälligt ålägga medlem av besättningen att utföra annat arbete än det för vilket han anstälts. Passagerare vare skyldig att ställa sig till noggrann efterrättelse vad befälhavaren föreskriver med avseende å ordning och skick ombord.

Befälhavaren må vägra att taga ombord och äger ilandsätta medlem av besättningen, passagerare och gods, när omständigheterna det kräva.

4 §.

Såvitt det prövas erforderligt för upprätthållande av ordning och skick ombord, äger befälhavaren med tvång skaffa sig lydnad.

Då luftfartyget är i fara eller nöden eljest det kräver, har befälhavaren rätt att bruka varje medel, som är nödvändigt för att framtvinga lydnad eller

återställa ordningen. Det åligger i sådant fall envar av besättningen att, jämväl utan särskild anmaning, lämna befälhavaren nödigt bistånd.

Där skada tillfogas den som vägrade lydnad, vare gärningsmannen saklös, såframt ej större våld brukats än nöden krävde.

5 §.

Förövas å luftfartyg brott av svårare art, är befälhavaren skyldig att såvitt möjligt föranstalta om de åtgärder för utredning, som äro nödiga och icke utan våda kunna uppskjutas.

Befälhavaren skall, så långt omständigheterna medgiva, vaka över att den brottslige icke avviker. Befälhavaren äger för sådant ändamål taga honom i förvar till dess han kan överlämnas till svensk polisman eller, utom riket, till behörig utländsk myndighet eller, därest hinder däremot icke möter, till svensk konsul.

Föremål som må antagas äga betydelse för utredning om brottet må tagas i förvar av befälhavaren, till dess det kan överlämnas till polisman eller myndighet som avses i andra stycket.

6 §.

Befälhavaren skall tillse att föreskrivna fartygshandlingar finnas ombord och föras i enlighet med givna bestämmelser.

7 §.

Råkar luftfartyg i nöd, vare befälhavaren pliktig att göra allt vad i hans makt står för att rädda de ombordvarande samt bevara fartyg och gods. Måste fartyget övergivas, skall befälhavaren såvitt möjligt sörja för att fartygshandlingarna bringas i säkerhet.

8 §.

Drabbas luftfartyg av olyckshändelse, varvid någon avlider eller får svårare kroppsskada eller fartyget eller egendom som icke befordras med fartyget tillfogas svårare skada, eller förekommer anledning att allvarlig fara för sådan händelse förelegat eller må det på grund av inträffad händelse antagas att väsentligt fel finnes hos fartyget eller markorganisationen, åligger det befälhavaren att, så snart det skedda blir honom veterligt, sörja för att luftfartsstyrelsen underrättas om händelsen, så ock att därom avgiva till styrelsen ställd rapport.

Är befälhavaren ur stånd att uppfylla vad sålunda föreskrivits, ligge fullgörandet därav å fartygets ägare eller, om annan i hans ställe brukade fartyget, å denne.

Underrättelseplikten må begränsas eller utsträckas enligt regler som meddelas av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

9 §.

Den som gör tjänst å luftfartyg skall noggrant efterkomma förmans order angående tjänsten, vederbörligen tillgodose ombordvarandes säkerhet och bästa, sorgfälligt vårda fartyg och gods samt i övrigt med omsorg och nit fullgöra sina åligganden.

10 §.

Å luftfartyg må tjänst ej utövas av någon som genom påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller till följd av sjukdom eller uttröttnings eller ock av annan sådan grund icke kan på betryggande sätt fullgöra vad honom åligger.

11 §.

Konungen bestämmer, i vilken omfattning föreskrifterna om befälhavare och om tjänsten ombord skola tillämpas i fråga om utländskt luftfartyg vid färd inom svenskt område.

6 KAP.

Om flygplatser och markorganisationen i övrigt

Allmänna bestämmelser

1 §.

Om inrättande, underhåll och drift av flygplats och av annan för luftfarten avsedd anläggning, så ock om tillsynen därå meddelas bestämmelser av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigad.

2 §.

Konungen äger förordna om inrättande av luftled ävensom bestämma annat område, inom vilket lufttrafiken skall vara underkastad särskild reglering.

3 §.

Till tryggnad och underlättande av luftfarten anordnas flygsäkerhetstjänst.

Om tillstånd i vissa fall

4 §.

För inrättande och drift av flygplats till allmänt bruk erfordras tillstånd av Konungen, såvida annan än staten skall utöva driften.

Konungen äger föreskriva, att flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning eller kortvarighet eller andra särskilda omständigheter må inrättas och drivas utan tillstånd som i första stycket sägs.

5 §.

Tillstånd att inrätta och driva flygplats till allmänt bruk må icke meddelas, där verksamhetens bedrivande finnes ej vara förenligt med hänsyn till det allmänna.

6 §.

Vid meddelande av tillstånd skola bestämmas de villkor, som må erfordras för dess åtnjutande. Konungen må förordna myndighet att i särskilda avseenden bestämma villkoren.

Tillståndet må begränsas till viss tid och lösningsrätt förbehållas kronan.

7 §.

Åsidosätter innehavare av tillstånd i väsentlig grad för verksamheten gällande föreskrifter eller måste det antagas att han är oförmögen att behöri- gen fullgöra sina förpliktelser med hänsyn till anläggningen och dess drift, må Konungen förklara tillståndet förverkat.

8 §.

Konungen äger bestämma, att för inrättande och drift av annan anläggning för luftfarten än sådan som avses i 4 § fordras tillstånd av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar, så ock föreskriva villkoren därför.

Om godkännande

9 §.

På myndighet som Konungen förordnar ankommer att meddela godkännande av flygplats till allmänt bruk ävensom, i den omfattning Konungen bestämmer, av annan flygplats och annan för luftfarten avsedd anläggning. Vid godkännandet skola knytas erforderliga villkor.

Äro de krav som gälla för godkännande ej längre uppfyllda eller hava de fastställda villkoren väsentligen åsidosatts, ankommer på myndighet, som meddelat godkännandet, att indraga detta.

Har omständighet förekommit som kan medföra att kraven för godkännande ej längre äro uppfyllda, åligger det anläggningens innehavare att så snart ske kan anmäla omständigheten till luftfartsstyrelsen. Är omständigheten av beskaffenhet att medföra fara vid anläggningens begagnande, skall innehavaren, utan att avvakta vederbörande myndighets beslut, vidtaga de åtgärder som påkallas för att hindra att anläggningen eller den del därav, varom fråga är, vidare användes.

Om luftfartshinder och expropriation

10 §.

Om förbud i vissa fall mot bebyggelse till hinder för luftfarten stadgas i byggnadslagen.

Angående rätt att genom expropriation taga fastighet eller särskild rätt till fastighet i anspråk för anläggning för den allmänna samfärdselns främjande förordnas i lagen om expropriation.

11 §.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger meddela bestämmelser som, utan att föranleda avsevärd skada eller olägenhet för ägare av mark eller innehavare av särskild rätt därtill, äro ägnade att förebygga att märken, belysningsanläggningar eller andra inrättningar så anordnas, att trafiksäkerheten utsättes för fara. Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger ock föreskriva vilka åtgärder må vidtagas, därest bestämmelserna skulle överträdas.

Övriga bestämmelser

12 §.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger meddela föreskrifter angående vilka flygplatser som må brukas vid luftfartygs avgång och landning.

13 §.

För begagnande av flygplats eller annan för luftfarten avsedd anläggning, som är upplåten till allmänt bruk, må avgift uppbäras efter regler som meddelas av Konungen.

Sådan avgift må, när den är förfallen till betalning, uttagas genom utmätning utan föregående dom eller utslag.

14 §.

Är flygplats eller annan för luftfarten avsedd anläggning upplåten till allmänt bruk, skall den på enahanda villkor som gälla för svenska luftfartyg i internationell fart vara öppen jämväl för utländska luftfartyg i motsvarande fart, såvida de äro hemmahörande i stat med vilken slutits överenskommelse om sådan förmån.

15 §.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger fastställa villkor för behörighet att inom markorganisationen eller eljest, annorstädes än å luftfartyg, förrätta tjänst varav trafiksäkerheten är beroende, så ock meddela bestämmelser om certifikat till styrkande av behörighet för sådan tjänst.

16 §.

Vad i 5 kap. 10 § stadgas skall äga motsvarande tillämpning i fråga om den vilken förrättar tjänst såsom trafikledare, markmekaniker eller i annan sådan ställning, som Konungen med hänsyn till trafiksäkerheten bestämmer.

7 KAP.

Om tillstånd till luftfartsverksamhet

1 §.

För utövande inom svenskt område av luftfart i regelbunden trafik (*linjefart*) i förvärvssyfte kräves, där annan än staten skall utöva driften, tillstånd av Konungen.

Skall eljest luftfart i förvärvssyfte inom riket utövas av annan än staten, erfordras tillstånd därtill av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar. Konungen må dock bestämma, att sådan luftfart med hänsyn till dess art eller ringa omfattning må utövas utan tillstånd.

Konungen äger föreskriva att tillstånd av luftfartsstyrelsen skall krävas för luftfart som avser utbildning, för anordnande av flyguppvisning eller flygtävling samt för utövande av annan luftfartsverksamhet av särskild art, ändå att verksamheten icke äger rum i förvärvssyfte.

2 §.

Ej må tillstånd meddelas, där verksamhetens bedrivande finnes icke vara förenligt med hänsyn till det allmänna.

3 §.

Tillstånd må, såvitt angår luftfart endast mellan orter inom riket, icke meddelas den som ej uppfyller det i 2 kap. 2 § första stycket för registrering av luftfartyg uppställda villkoret. Tillstånd må ej heller meddelas svenskt handelsbolag, i vilket finnes utländsk bolagsman, eller svenskt aktiebolag, vars aktiebrev icke äro ställda till viss man eller vars aktiekapital ej är i svensk ägo till minst två tredjedelar eller, där aktier med olika röstvärde finnas, till så stor del att minst två tredjedelar av röstetalet för bolagets samtliga aktier tillkomma svenska aktieägare. Ej heller må tillstånd meddelas förening, annat samfund, stiftelse eller annan sådan inrättning med svensk nationalitet, där icke styrelsens samtliga medlemmar äro svenska medborgare.

Äro de sålunda uppställda förutsättningarna ej längre för handen, vare tillståndet förfallet, såvida icke rättelse sker inom tid, som bestämmes av den myndighet vilken meddelat tillståndet.

Från vad i denna paragraf stadgas äger Konungen medgiva undantag, när särskilda skäl därtill äro.

4 §.

Vid meddelande av tillstånd skola bestämmas de villkor, som må erfordras för dess åtnjutande. Ankommer det på Konungen att giva tillståndet, må Konungen förordna myndighet att i särskilda avscenden bestämma villkoren.

Tillståndet må begränsas till viss tid och lösningsrätt förbehållas kronan.

5 §.

Åsidosätter innehavare av tillstånd i väsentlig grad för verksamheten gällande föreskrifter eller måste det antagas att han är oförmögen att behöri-gen upprätthålla verksamheten, må den myndighet som meddelat tillståndet förklara det förverkat.

6 §.

Vid tillämpning av vad i detta kapitel är stadgat skall iakttagas vad genom överenskommelse med främmande stat må vara avtalat. Innebär sådan överenskommelse medgivande till luftfart inom riket, må ytterligare erforderliga bestämmelser utfärdas av den Konungen därtill bemyndigar.

7 §.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar må föreskriva, under vilka förutsättningar luftfartyg eller tillbehör eller reservdelar till luftfartyg må upplåtas till annan för att av denne nyttjas för egen räkning.

8 KAP.

Vissa bestämmelser att iakttaga vid luftfärd

1 §.

Angående vad vid luftfärd skall iakttagas till undvikande av sammanstötning eller annan olyckshändelse samt eljest till förebyggande av skada eller olägenhet i följd av luftfart förordnar Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

2 §.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger, såvitt ej annat föranledes av överenskommelse med främmande stat, bestämma flygvägar som luftfartyg har att följa vid färd inom svenskt område samt meddela särskilda föreskrifter beträffande färd över rikets gräns, såsom angående var gränsen må passeras och vilken flygplats som skall brukas vid fartygs avgång eller ankomst.

3 §.

När allmän ordning och säkerhet det kräva, må luftfartyg anmanas att landa. Anmaningen skall ofördröjligen efterkommas. Har annan anvisning ej givits, skall fartyget landa på närmaste till allmänt bruk upplåtna flygplats inom riket, å vilken landning är möjlig. Inkommer fartyget på område där luftfart är förbjuden, skall fartyget, så snart det får kännedom därom, lämna området samt på snabbaste sätt anmäla vad som inträffat och, om annan anvisning ej givits, landa såsom nyss sagts.

Eftersätter fartyg vad sålunda åligger det, må dess färd hindras med erforderliga medel.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar bestämmer vem utövandet av de i första och andra styckena avsedda befogenheterna tillkommer samt meddelar närmare föreskrifter om tillämpningen i övrigt av vad där stadgas.

4 §.

Krigsmateriel må icke utan tillstånd av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar befordras med luftfartyg inom svenskt område. Vad med krigsmateriel skall förstås bestämmer Konungen.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger med hänsyn till allmän ordning och säkerhet förbjuda eller meddela närmare bestämmelser angående befordran med luftfartyg inom svenskt område av annat gods än i första stycket avses.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger ock meddela bestämmelser huruvida och under vilka villkor fotografiapparat må medföras och brukas å luftfartyg inom svenskt område.

5 §.

Såvitt ej i denna lag eller eljest annat förordnas, bestämmer Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar vilka fartygshandlingar skola finnas för fartyg, som nyttjas till luftfart inom svenskt område, huruvida de skola medföras ombord samt huru de skola upprättas, föras och förvaras.

6 §.

Ej må någon förvägras att undfå del av innehållet i fartygshandlingar, såvitt med hänsyn till avtal om befordran eller försäkring eller av annan sådan grund hans rätt är beroende därav.

7 §.

Angående skyldighet för den som förrättar tjänst å luftfartyg att medföra luftfartscertifikat eller annan handling förordnar Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

8 §.

Luftfartsstyrelsen må, där så prövas nödigt, visitera luftfartyg samt granska fartygshandlingarna och de handlingar, som skola medföras av dem som förrätta tjänst å fartyget.

9 §.

Om vad vid luftfärd skall iakttagas i hälsovårds-, pass-, tull- och andra sådana hänseenden stadgas särskilt.

9 KAP.

Om befordran med luftfartyg

1 §.

Angående befordran med luftfartyg av passagerare, resgods eller gods, vilken utföres mot vederlag eller av lufttrafikföretag verkställes vederlagsfritt, stadgas i lagen om befordran med luftfartyg.

10 KAP.

Om ansvarighet för skada i följd av luftfart

1 §.

Om ansvarighet för skada, som i följd av luftfartygs begagnande i luftfart tillfogas person eller egendom som icke befordras med fartyget, stadgas i lagen angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

2 §.

Konungen äger förordna att å luftfartyg, som begagnas i luftfart, skall finnas försäkring eller annan betryggande säkerhet för ersättningsskyldighet, vilken fartygets ägare eller innehavare må ådraga sig för skada varom i 1 § sägs, så ock meddela närmare föreskrifter om sådan försäkring och säkerhet.

3 §.

Är någon, vilken förrättar tjänst å luftfartyg, pliktig att ersätta skada som i följd av luftfart uppkommit genom hans fel eller försummelse i tjänsten, äger rätten att, med hänsyn till tjänstens art, felets eller försummelsens lindriga beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt, nedsätta ersättningen efter vad som prövas skäligt. Vad sålunda stadgats skall äga motsvarande tillämpning beträffande den som inom markorganisationen eller eljest, annorstädes än å luftfartyg, förrättar tjänst varav trafiksäkerheten är beroende.

11 KAP.

Om flygräddningstjänst och bärgning samt om undersökning av luftfartsolyckor

Om flygräddningstjänst

1 §.

Föreskrifter angående åtgärder, då luftfartyg är saknat, förolyckat eller nödställt eller lufttrafiken hotande fara föreligger (*flygräddningstjänst*), meddelas av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

Konungen må ålägga ägare eller innehavare av luftfartyg samt dem som göra tjänst å sådant fartyg eller på flygplats eller annan för luftfarten avsedd anläggning skyldighet att medverka i flygräddningstjänsten, så ock meddela bestämmelser om ersättning för sådan medverkan.

Om bärgning m. m.

2 §.

Den som bärgar förolyckat eller nödställt luftfartyg eller ombordvarande gods eller något, som hört till sådant fartyg eller gods, så ock envar som medverkar vid bärgningen har rätt att, vare sig bärgningen ägt rum till sjöss, på

land eller i luften, undfå bärgarlön i enlighet med de grunder, som jämlikt 225—227 §§ sjölagen gälla vid bärgning av fartyg och gods. Till andel i lön som för bärgningen skall utgå vare ock den berättigad, vilken under den nöd som föranlett bärgningen räddat människor från fartyget eller medverkat vid deras räddning. Har någon eljest för bevarande av luftfartyg eller gods vidkänts särskilda kostnader, som varit oundgängliga för bevarandet av fartyget eller godset, varde ock dessa honom ersatta.

Har gods eller något, som hört till gods, bärgats eller bevarats, häfte ägaren med det bärgade eller bevarade, men svare ej personligen.

Rätt till bärgarlön skall icke tillkomma den som medverkat vid bärgningsföretag trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, ägare eller innehavare. Vad sålunda stadgats skall äga motsvarande tillämpning beträffande kostnader för bevarande av fartyg och gods.

3 §.

Borgenär, som har fordran å bärgarlön eller å ersättning för kostnader som avses i 2 §, njute i fartyget eller godset luftpanträtt med förmånsrätt framför de i 17 kap. handelsbalken omförmälda borgenärerna, såframt bärgarlönen eller ersättningen hänför sig till åtgärder vilka slutförts här i riket.

I första stycket avsedda fordringar skola, var i förhållande till fordringens belopp, njuta lika rätt om de härröra av samma händelse; eljest skall yngre fordran äga företräde framför äldre.

Utan borgenärens samtycke må icke, innan betalning för dennes fordran guldits eller säkerhet därför blivit ställd, luftfartyget lämna det ställe, där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet slutfördes, eller godset av ägaren tagas i besittning.

4 §.

Angående luftpanträttshavares rätt till ersättning, som utgår på grund av tagen försäkring, är särskilt stadgat.

Har luftfartygets eller godsets ägare på annan grund fordran å ersättning för skada å egendomen, skall luftpanträtt i egendomen tillika omfatta sådan fordran; och skall i nu angivet hänseende vad i 272 och 279 §§ sjölagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

5 §.

Försäljes luftfartyg eller gods efter utmätning eller under konkurs i den ordning, som för försäljning av utmätt sådan egendom är stadgad, upphøre luftpanträtten i fartyget eller godset, men borgenären äge undfå del i köpeskillingen enligt vad därom är särskilt stadgat.

Lossas gods, som häftar för fordran, till avsändares eller lastemottagares förfogande, upphøre luftpanträtten i godset. Utlämnas godset utan borgenärens tillstånd, vare den som mottager godset med kunskap om fordringen ansvarig för denna, dock icke utöver det värde godset hade vid lossningen.

6 §.

Luftpanträtt i luftfartyg, som är registrerat här i riket, upphøre efter tre månader från det åtgärderna för bärgningen eller bevarandet av fartyget avslutades, såvida icke inom nämnda tid borgenärens anspråk på panträtt blivit anmält till inskrivningsdomaren för anteckning i inskrivningsboken för luftfartyg samt dessutom överenskommelse träffats om panträttens belopp eller talan om panträtten väckts i laga ordning.

Är fartyget registrerat i främmande stat, som biträtt den i Genève den 19 juni 1948 avslutade konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, vare lag som i första stycket sägs, med iakttagande av att anmälan skall ske hos den myndighet som för inskrivningsboken för fartyget.

I fall då fartyget icke är registrerat eller då det är registrerat i annan främmande stat än i andra stycket sägs, upphøre luftpanträtten i fartyget efter ett år från det åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades, såframt ej inom nämnda tid överenskommelse träffats om panträttens belopp eller talan om panträtten väckts i laga ordning.

Om undersökning av luftfartsolyckor

7 §.

Drabbas luftfartyg av olyckshändelse, varvid någon avlider eller får svårare kroppsskada eller fartyget eller egendom som icke befordras med fartyget tillfogas svårare skada, skall undersökning verkställas angående olyckshändelsen, de därvid uppkomna skadorna och orsakerna till händelsen.

Förekommer anledning att allvarlig fara för sådan olyckshändelse föreligat eller må det på grund av inträffad händelse antagas att väsentligt fel finnes hos luftfartyget eller markorganisationen, skall ock undersökning som avses i första stycket äga rum.

8 §.

Undersökning varom förmäles i 7 § skall verkställas av en av luftfartsstyrelsen utsedd undersökningskommission. När skäl därtill föreligger, må Konungen förordna en eller flera särskilda ledamöter av kommissionen.

Finner Konungen omfattningen av timad olycka, luftfartsstyrelsens befattningsmed den händelse undersökningen avser eller annan sådan grund därtill föranleda, äger Konungen förordna särskild undersökningskommission att företaga undersökningen.

9 §.

Undersökningskommission skall så utses, att för kommissionens uppgift erforderlig teknisk och juridisk sakkunskap blir företrädd däri.

10 §.

På sätt Konungen förordnar skall undersökningskommission underrätta dem, vilka saken kan angå, om undersökningen och bereda dem tillfälle att anföra vad de till bevakande av sin rätt akta nödigt. De äga, såvitt det kan ske utan men för utredningen, närvara vid undersökning å olycksplatsen samt eljest vid kommissionens utredningsarbete.

11 §.

Undersökningskommission skall utföra sitt arbete i samråd med polismyndighet eller åklagare, som leder förundersökning jämlikt 23 kap. rättegångsbalken rörande den händelse kommissionens undersökning avser.

I avvaktan på att undersökningskommission tillsättes och påbörjar sin verksamhet äger luftfartsstyrelsen företaga de åtgärder för säkerställande av utredningen, som finnas nödiga och icke utan våda kunna uppskjutas.

12 §.

Undersökningskommission må hålla förhör med envar, som må antagas kunna lämna upplysning av betydelse för utredningen, samt granska föremål, som må antagas äga sådan betydelse.

Såframt undersökningen finnes eljest icke kunna behörigen fullföljas, må undersökningskommissionen föranstalta om utredning genom polismyndighet. Vid sådan utredning skall vad i 23 kap. rättegångsbalken är stadgat gälla i tillämpliga delar; tvångsmedel som avses i 24—28 kap. rättegångsbalken må dock användas allenast i den mån anledning förekommer att brott som hör under allmänt åtal föröfvats.

Finner undersökningskommissionen nödigt att vittne eller sakkunnig höres vid domstol eller att föreläggande meddelas någon att såsom bevis tillhandahålla skriftlig handling eller föremål, må kommissionen göra ansökan därom hos den allmänna underrätt, inom vars område den med undersökningen avsedda händelsen timat eller den vistas som skall höras eller åtgärden eljest angår. Tillhandahålles erforderlig utredning, skall rätten anställa förhör eller meddela föreläggande, därest laga hinder ej möter. Angående åtgärd som nu sagts gälle i tillämpliga delar vad om bevisupptagning i rättegång utom huvudförhandling är stadgat.

13 §.

Anträffas luftfartyg eller gods, som beforderats med luftfartyg, eller något, som hört till sådant fartyg eller gods, och förekommer anledning antaga att luftfartsolycka timat, må vad som anträffats icke avlägsnas eller rubbas utan tillstånd av polismyndighet eller undersökningskommission, med mindre det sker för att rädda människoliv eller eljest synnerliga skäl därtill äro.

Beträffande fynd som avses i första stycket skall anmälan enligt 1 § lagen

om hittegods städse göras hos polismyndighet eller undersökningskommission.

12 KAP.

Särskilda bestämmelser

1 §.

Förekommer, då luftfärd skall anträdas, anledning antaga att fartyg icke är luftvärdigt eller icke behörigen bemannat eller att eljest för sådan färd i denna lag eller med stöd därav fastställda villkor ej äro uppfyllda, må i avvaktan på erforderlig rättelse fartyget förbjudas att lämna flygplatsen och dess avgång förhindras. Beslut om sådan åtgärd må, förutom av luftfartsstyrelsen, meddelas av den styrelsen därtill särskilt förordnat; och vare denne skyldig att omedelbart underställa beslutet styrelsens prövning.

2 §.

Har, när luftfartyg skall avgå från flygplats som är upplåten till allmänt bruk, icke guldits avgift, som hänför sig till fartygets senaste landning och uppehåll å flygplatsen eller till dess avgång, må flygplatsens innehavare hindra fartyget att lämna flygplatsen till dess avgiften guldits eller säkerhet därför blivit ställd. Rätt som nu sagts må dock icke utövas längre än till dess tre söckendagar förflutit från det fartyget först hindrades att lämna flygplatsen.

3 §.

Angående befrielse i vissa fall från handräkningsåtgärder stadgas i lagen om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg.

4 §.

Huruvida och efter vilka regler kostnaden för förrättningar, som utföras enligt denna lag, skall ersättas, därom bestämmer Konungen.

Kostnad som avses i första stycket må, när den är förfallen till betalning, uttagas genom utmätning utan föregående dom eller utslag.

5 §.

Om innehav och nyttjande av radioanläggning och radiomottagningsapparat å luftfartyg eller inom markorganisationen stadgas särskilt.

13 KAP.

Ansvarsbestämmelser

1 §.

Överträder någon föreskrift som Konungen meddelat med stöd av 1 kap. 3 §, dömes till fängelse eller straffarbete i högst två år eller, om brottet är ringa, till dagsböter. Sker det av grov oaktsamhet, vare straffet dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Gällde överträdelsen annan föreskrift som meddelats med stöd av 1 kap. 3 §, vare straffet dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

2 §.

Lämnar någon oriktig uppgift vid ansökan om registrering av luftfartyg eller om anteckning av luftfartyg i bihanget till luftfartygsregistret eller vid ansökan eller anmälan till registret eller bihanget rörande däri upptaget fartyg, straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Sker det av grov oaktsamhet, dömes till dagsböter.

Framför någon luftfartyg, som är märkt med oriktig nationalitets- och registreringsbeteckning eller eljest saknar i denna lag eller med stöd därav föreskrivna märken, dömes till fängelse eller straffarbete i högst två år eller, om brottet är ringa, till dagsböter. Sker det av grov oaktsamhet, vare straffet dagsböter.

3 §.

Framför någon utan vederbörligt tillstånd luftfartyg, ehuru fartyget icke är luftvärdigt eller icke bemannat på betryggande sätt eller oaktat för fartyget icke finnes av Konungen föreskriven försäkring mot ersättnings-skyldighet eller annan i stället för försäkring medgiven säkerhet, straffes med dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Till straff som i första stycket sägs vare fartygets befälhavare förfallen, ändå att han ej förde fartyget, så ock fartygets ägare eller den som i ägarens ställe brukade fartyget, där brottet skedde med hans vetskap och vilja.

Råkar luftfartyg i nöd och underlåter befälhavaren att göra allt vad i hans makt står för att bevara fartyget, ombordvarande och gods, dömes till straff som i första stycket sägs.

4 §.

Förrättar någon tjänst å luftfartyg i ställning som avses i 4 kap. 4 § utan att innehava vederbörligt luftfartscertifikat eller tillstånd att utan sådant certifikat göra tjänst å fartyget, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Samma lag vare, om någon utan att innehava erforderligt certifikat förrättar tjänst som avses i 6 kap. 15 §.

5 §.

Sätter sig någon som gör tjänst å luftfartyg upp mot befälhavaren och vägrar honom lydnad, straffes med dagsböter eller fängelse i högst ett år.

6 §.

Den som vid förande av luftfartyg eller eljest vid utövande av tjänst, som avses i 5 kap. 10 § eller 6 kap. 16 §, varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att det kan antagas att han icke på betryg-

gande sätt kunnat föra fartyget eller utöva tjänsten, dömes till fängelse eller straffarbete i högst två år eller, om brottet är ringa, till dagsböter, dock ej under tjugufem.

7 §.

Upplåter någon till allmänt bruk flygplats eller annan för luftfarten avsedd anläggning utan vederbörligt godkännande, straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Samma lag vare, där någon utövar luftfart utan föreskrivet tillstånd.

8 §.

Den som vid förande av luftfartyg eller eljest vid utövande av tjänst, som avses i 5 kap. 10 § eller 6 kap. 16 §, åsidosätter i trafiksäkerhetens intresse meddelad föreskrift, så ock den som, utan att fall som i 1 § i förevarande kapitel sägs är för handen, framför fartyg med avvikelse från anbefalld flygväg eller med åsidosättande av föreskrifter, som meddelats beträffande färd över rikets gräns, straffes med dagsböter eller fängelse i högst ett år. Sker det av grov oaktsamhet, vare straffet dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Åsidosätter någon honom enligt 8 kap. 3 § åvilande skyldighet att landa, straffes med fängelse eller straffarbete i högst två år eller, om brottet är ringa, med dagsböter. Sker det av grov oaktsamhet, dömes till dagsböter.

Befordras krigsmateriel med luftfartyg utan tillstånd av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar, eller åsidosätts beträffande gods, som avses i 8 kap. 4 § andra stycket, därom givna föreskrifter, vare straffet dagsböter eller fängelse i högst ett år.

9 §.

Åsidosätter någon i annat fall än i 1—8 §§ sägs uppsåtligen eller av oaktsamhet, som ej är ringa, vad enligt 1—6 kap. eller 8 kap. åligger honom, straffes med dagsböter.

Bryter någon mot vad i 11 kap. 13 § första stycket stadgas, straffes med dagsböter.

10 §.

Straff enligt denna lag må ej ådömas för gärning, som är belagd med straff i allmänna strafflagen.

11 §.

Förövar någon gärning som avses i 1 § första stycket må, såvitt ägaren eller någon som var i hans ställe uppsåtligen förövat gärningen eller medverkat därtill, det använda luftfartyget eller, om det ej finnes i behåll, dess värde förklaras förverkat till kronan, såframt det är påkallat till förebyggande av brott eller eljest särskilda skäl föreligga och det ej är uppenbart obilligt. Vad nu sagts gälle dock ej mot den som i god tro förvärvat fartyget eller särskild rätt därtill.

Avser förverkandeförklaring luftfartyg som besväras av luftpanträtt eller inteckning, må domstolen ock förklara att panträtten i fartyget skall upphöra. Finnes i annat fall någons rätt till fartyget böra oaktat förklaringen bestå, göre domstolen förbehåll därom.

14 KAP.

Vissa bestämmelser om lagens tillämpning

1 §.

Där hinder ej föreligger med hänsyn till trafiksäkerheten eller det allmänna, äger Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar att, beträffande luftfartyg som icke hava förare ombord eller som framdrivas annorledes än med motor eller eljest äro av särskild beskaffenhet, medgiva undantag och föreskriva tillägg i fråga om vad i denna lag är stadgat, dock ej med avseende å 10 kap. 3 § samt 11, 12 och 13 kap.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger ock meddela föreskrifter om sådana för rörelse i luften inrättade föremål, som icke äro att hänföra till luftfartyg.

2 §.

Den som icke åtnöjes med luftfartsstyrelsens beslut enligt denna lag eller bestämmelse utfärdad med stöd därav äger hos Konungen söka ändring genom besvär, vilka skola ingivas till kommunikationsdepartementet. Sådant beslut skall, såframt ej annat stadgats i beslutet, utan hinder av besvär lända till efterrättelse, intill dess annorlunda blivit förordnat. Beslut, varigenom luftfartscertifikat eller annat bevis om behörighet att förrätta viss tjänst eller godkännande här i riket av utländsk sådan handling återkallas eller förklaras icke gällande, skall dock ej lända till efterrättelse förrän den, som avses med beslutet, erhållit del av detta.

3 §.

Närmare föreskrifter rörande tillämpningen av vad i denna lag stadgas meddelas av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

ANDRA AVDELNINGEN

Om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

15 KAP.

1 §.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar meddelar, i de ämnen i vilka beträffande civil luftfart stadganden äro givna i denna lag, bestämmelser om luftfart med svenska militära luftfartyg samt om militära flygplatser och annan militär markorganisation, dock att rörande jämkning av

ersättningsskyldighet, bärgning och bevarande av militärt luftfartyg samt förbud att avlägsna eller rubba fynd i samband med luftfartsolycka skall gälla vad i 10 kap. 3 § ävensom 11 kap. 2 § första och tredje styckena samt 13 § stadgas.

2 §.

I fråga om svenska luftfartyg, som ej äro militära men nyttjas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, gälle vad i denna lag stadgas om civil luftfart, dock icke vad i 11 kap. 3—6 §§ bestämmes.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger för sådana fartyg medgiva ytterligare undantag och föreskriva tillägg i fråga om vad i denna lag stadgas, dock att sådana undantag och tillägg icke må avse 10 kap. 3 § och 11 kap. 2 § första och tredje styckena samt att vad i 13 kap. stadgas skall gälla i tillämpliga delar.

3 §.

Huruvida och på vilka villkor främmande militära luftfartyg samt andra främmande luftfartyg, som nyttjas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, må vinna tillträde till svenskt område, därom förordnar Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

Är någon, som gör tjänst å luftfartyg varom i första stycket förmäles, underkastad svensk strafflag, gälle beträffande honom i tillämpliga delar vad i 13 kap. stadgas.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Genom denna lag upphävas

lagen den 7 september 1914 (nr 182) angående förbud mot lufttrafik över svenskt område;

lagen den 12 maj 1955 (nr 228) om registrering av luftfartyg samt om bärgning av sådant fartyg m. m.;

förordningen den 26 maj 1922 (nr 383) om luftfart;

så ock vad i övrigt finnes i lag eller författning stridande mot nya lagens bestämmelser.

Förekommer i lag eller författning hänvisning till stadgande som ersatts genom bestämmelse i nya lagen, skall den bestämmelsen i stället tillämpas.

F ö r s l a g

till

L a g

angående ändrad lydelse av 7 § lagen den 22 april 1938 (nr 121)
om hittegods

Härigenom förordnas, att 7 § lagen den 22 april 1938 om hittegods skall
erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

7 §.

*Beträffande fynd i samband med
luftfartsolycka skall iakttagas vad i
11 kap. 13 § luftfartslagen stadgas.*

I den — — — — — till efterrättelse.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Förslag
till
Lag
om ändrad lydelse av 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken

Härigenom förordnas, att 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken¹ skola er-
hålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

19 KAP.

1 §.

Laga domstol i brottmål är rätten i den ort, där brottet förövades. Brott anses förövat å den ort, där den brottsliga handlingen företogs, och, om brottet fullbordades eller, vid försök, det tillämnade brottet skulle hava fullbordats å annan ort, även å den orten. Förövades brottet å orter under skilda domstolar, äge de lika behörighet. Har det skett å svenskt fartyg under resa inom eller utom riket, vare även rätten i den ort, dit den misstänkte med fartyget först ankommer eller där han gripits eller eljest uppehåller sig, behörig.

Laga domstol i brottmål är rätten i den ort, där brottet förövades. Brott anses förövat å den ort, där den brottsliga handlingen företogs, och, om brottet fullbordades eller, vid försök, det tillämnade brottet skulle hava fullbordats å annan ort, även å den orten. Förövades brottet å orter under skilda domstolar, äge de lika behörighet. Har det skett å svenskt fartyg *eller luftfartyg* under resa inom eller utom riket, vare även rät-
ten i den ort, dit den misstänkte med fartyget *eller luftfartyget* först ankommer eller där han gripits eller eljest uppehåller sig, behörig.

Är, då — — — — — uppehåller sig.

Åtal för — — — — — det lämpligt.

2 §.

Åtal för brott, som förövats å ort utom riket eller å utländskt fartyg under resa inom eller utom riket,

Åtal för brott, som förövats å ort utom riket eller å utländskt fartyg *eller luftfartyg* under resa inom eller

¹ Senaste lydelse av 19 kap. 1 § se SFS 1954:432.

(Gällande lydelse.)

upptages, om ej Konungen för visst fall förordnar annat, av den rätt, där den misstänkte skall svara i tvistemål i allmänhet, eller av rätten i den ort, där han gripits eller eljest uppehåller sig.

(Föreslagen lydelse.)

utom riket, upptages, om ej Konungen för visst fall förordnar annat, av den rätt, där den misstänkte skall svara i tvistemål i allmänhet, eller av rätten i den ort, där han gripits eller eljest uppehåller sig.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1958.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 12 december 1956.

Närvarande:

justitieråden WALIN,
SJÖWALL,
HAGBERGH,
regeringsrådet KLACKENBERG.

Enligt lagrådet den 28 september 1956 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 20 augusti 1956, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättade förslag till

- 1) *luftfartslag,*
- 2) *lag angående ändrad lydelse av 7 § lagen den 22 april 1938 (nr 121) om hittegods, samt*
- 3) *lag om ändrad lydelse av 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken.*

Förslagen, som finnas bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsrådet K. J. E. Sidenblad.

Förslagen föranledde följande yttranden.

Förslaget till luftfartslag

Lagrådet:

Det till lagrådet remitterade förslaget till luftfartslag bygger på en internationell konvention — Chicagokonventionen — som redan ratificerats av vårt land och på sakkunnigförslag som utformats i samverkan med representanter för Danmark, Finland och Norge. Lagrådet har vid sin granskning haft tillgång till de utkast till nya nordiska luftfartslagar som i nämnda samarbete utarbetats vid konferens i Köpenhamn i februari 1954. Utkasterna äro i stort sett av samma innehåll, och det finska utkastet överensstämmer även redaktionellt mycket nära med det svenska sakkunnigförslaget.

Med förslaget åsyftas att i en grundläggande lag upptaga de viktigaste reglerna inom den offentliga lufträtten jämte vissa bestämmelser av privaträttslig natur. Detta önskemål har också blivit väl tillgodosett och den föreslagna luftfartslagen framstår som ett värdefullt tillskott till den gemen-

samma nordiska lagstiftningen. Även om helt naturligt delade meningar kunna råda i fråga om den utsträckning i vilken bestämmelser av förevärande natur böra meddelas i lag eller annan författning, synes någon erinran icke kunna riktas mot den bedömning av förslagets allmänna uppläggning för vilken man stannat vid de nordiska överläggningarna. Gemensamma intressen göra det angeläget, att förslagen i de nordiska länderna bli så lika som möjligt och att på så sätt för alla dem som i dessa stater skola tillämpa lagstiftningen underlättas att finna sig tillrätta däri. Beträffande några bestämmelser har lagrådet även funnit att det eljest noggrant utformade svenska förslaget kan med fördel jämkas till närmare överensstämmelse med de danska och norska utkast. I vissa hänseenden har lagrådet dock ansett mindre avvikelser från föreslagna gemensamma bestämmelser vara önskvärda. I det väsentliga kan lagrådet tillstyrka förslaget. Det är endast på ett par punkter — främst i fråga om försäkringsplikt — som lagrådet vill hemställa om tillägg av någon större praktisk räckvidd. Vad lagrådet i övrigt anför innebär huvudsakligen förslag om förtydliganden och jämkningar i enlighet med förslagets syften.

Här må nämnas att, när lagrådet i det följande hänvisar till de danska, finska och norska utkast, därmed städse åsyftas de lagutkast som häröra från förenämnda konferens i Köpenhamn.

FÖRSTA AVDELNINGEN

Lagrådet:

Innan de särskilda bestämmelserna i förslaget behandlas må här framhållas ett redaktionellt önskemål som gäller ett flertal paragrafer i första avdelningen. På åtskilliga ställen anges — som naturligt är — att luftfartsstyrelsen skall handha hithörande uppgifter. Ett betydande antal paragrafer innehålla emellertid, att där behandlade frågor skola handläggas av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar (eller förordnar). Det lär vara avsett att Konungen i flertalet fall skall utse luftfartsstyrelsen att handha även dessa uppgifter. Lagen skulle komma att väsentligt bättre åskådliggöra verkliga förhållandet — och samtidigt större konsekvens uppnås — om det så långt möjligt i lagen inskrives att det är luftfartsstyrelsen, i förekommande fall efter Konungens bemyndigande, som äger besluta. Lagrådet hemställer att så sker. Även de blivande tillämpningsföreskrifterna torde vinna därpå. För att bereda Konungen möjlighet att, vid eventuellt behov, i ett eller flera hänseenden göra avsteg kan i 14 kap., lämpligen såsom 3 §, införas stadgande, enligt vilket Konungen må bestämma att vad i lagen sägs om luftfartsstyrelsen skall i ett eller flera hänseenden i stället gälla annan myndighet som Konungen förordnar.

Ett annat önskemål av redaktionell art som rör åtskilliga paragrafer i det remitterade förslaget behandlas i det följande under 1 kap. 4 §.

1 KAP.

Lagrådet:

1 §.

Enligt vad föredragande departementschefen uttalat avser förevarande paragraf att ge underlag för principen om luftens frihet samt för Sveriges anspråk på höghetsrätt över sitt land- och sjöterritorium. Vad som i det förra hänseendet åsyftas är ej klart. Luftens frihet lär vara ett begrepp som allenast bestämmes negativt genom de inskränkningar och villkor som stadgas för luftfart. Sverige har genom den åberopade Chicagokonventionen förbundit sig att medgiva luftfart i närmare angiven utsträckning även för främmande luftfartyg, med vissa förbehåll av hänsyn till flygsäkerheten och sådana förbjudna områden som åsyftas i art. 9. Vid utarbetandet av konventionen synes man icke ha särskilt uppmärksammat frågan i vad mån flygning bör inskränkas av hänsyn till sjöfarten, segelsport och liknande eller till allmänna sanitära synpunkter, av hänsyn till naturskyddet eller till enskild rätt. Det måste anses självklart, att vårt land kan med avseende å inhemsk luftfart föreskriva alla inskränkningar som äro önskvärda för att luftfarten ej skall inkräkta på andra viktiga intressen. Vissa önskemål kunna tillgodoses redan genom föreskrifter angående viss flyghöjd, och bestämmelser härom kunna otvivelaktigt meddelas med stöd av 8 kap. i förslaget. Såvitt angår regelbunden internationell trafik medger också art. 6 i konventionen, att särskilda villkor kunna föreskrivas. Sådana villkor kunna gälla färdvägen, och på det sättet kan visst skydd beredas samhällen som böra fredas mot alltför störande buller, nationalparker och liknande, där flygning ej bör äga rum annat än undantagsvis. I fråga om icke regelbunden internationell trafik torde art. 5 ge motsvarande möjlighet till kontroll för en del viktiga fall. I övrigt kan synas mera ovisst, i vad mån det är förenligt med konventionen att förbjuda eller inskränka flygning ur nu anförda synpunkter. Man torde dock kunna utgå från att, om svensk lagstiftning av sagda skäl inskränker flygverksamheten, detta icke rimligen kan föranleda erinran från konventionsstat.

Den inledande paragrafen i 1 kap. har av de sakkunniga, utan närmare motivering, givits en lydelse som anknyter till schweizisk lag i ämnet. Lydelsen antyder, att inskränkningar och villkor må uppställas utan att de ha stöd i de följande bestämmelserna i lagen eller i föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen, medan motsvarande lagrum i de övriga nordiska utkasterna innehålla, att luftfart endast må äga rum i överensstämmelse med luftfartslagen eller med stöd därav utfärdade föreskrifter. Det lär icke vara nödvändigt att i en lag av förevarande natur intaga reservation för att andra författningar kunna ur särskilda synpunkter upptaga bestämmelser som innebära ytterligare inskränkningar eller villkor. Sistnämnda författningar skulle lika fullt bli tillämpliga i de hänseenden som där regleras. Sålunda äro exempelvis byggnadslagen, hälsovårdsstadgan och naturskyddslagen tillämpliga jämte luftfartslagen. Att detta utsäges torde emellertid,

med hänsyn till vikten av att någon tvekan ej råder på denna punkt och till förslaget strävan efter fullständighet, vara motiverat i nu ifrågavarande fall. Ett särskilt skäl till att betona giltigheten av annan inhemsk lagstiftning är att förslaget som nämnt bygger på en internationell konvention. Lagrådet vill sålunda biträda den metod som de sakkunniga använt men hemställer, att i lagtexten måtte tydligare angivas att — förutom de inskränkningar och villkor som följa av den nu föreslagna lagen och med stöd av lagen meddelade föreskrifter — skall iakttagas vad eljest stadgas i lag eller författning.

Vad med luftfart skall förstås är icke närmare definierat i lagtexten eller i motiven. Någon olägenhet torde knappast följa härav. Däremot hade det varit av intresse, att i förslaget angivits vad som skall förstås med luftfartyg.

Såsom de sakkunniga framhållit saknar Chicagokonventionen definition av begreppet luftfartyg. Enahanda var förhållandet med 1919 års Pariskonvention angående reglering av internationell luftfart. I annex A till sistnämnda konvention gavs emellertid en definition av innehåll att som luftfartyg betecknas varje apparat som kan hålla sig uppe i atmosfären på grund av luftens inverkan. Tillika meddelades i annexet en indelning av luftfartygen i olika klasser, nämligen fri ballong, fast ballong, luftskepp, segelflygplan, drake, motorflygplan, gyroplan, helikopter och ornithopter. Den återgivna definitionen överensstämmer nära med den som återfinnes i vissa annex till Chicagokonventionen (nr 6, 7, 8 och 13: any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air). Annex 7 innehåller dessutom en klassindelning som i sak är lika med den äldre indelningen.

De definitioner som sålunda föreligga i annexen torde ej kunna anses invändningsfria, ej heller allmängiltiga. Inom doktrinen har exempelvis framhållits, att drakar och fasta ballonger knappast kunna betraktas som luftfartyg enligt vissa konventioner på luftprivaträttens område. Avsikten lär vara, att nu föreliggande förslag skall omfatta även fasta ballonger.

Avgränsningen av begreppet luftfartyg erbjuder tydligen svårigheter i flera avseenden. Att även luftfartyg utan förare inbegripas framgår av den nu aktuella luftfartskonventionen och det remitterade förslaget. Det kan därför bli påkallat att skilja mellan luftfartyg samt vissa projektiler och raketer. Gränsdragningen är härvidlag osäker. Som lagförslaget i främsta rummet gäller civil luftfart torde det likväl sakna nämnvärd praktisk betydelse, om vissa projektiler och raketer skulle komma att räknas till luftfartyg.

Med hänsyn till det anförda och då man icke heller vid överläggningar med de övriga nordiska länderna lyckats närmare avgränsa begreppet luftfartyg torde det böra godtagas, att någon sådan bestämning icke nu införes i lagen.

2 §.

Att ett luftfartyg har svensk nationalitet innebär, att det är registrerat här i riket enligt 2 kap. 12 eller 14 §. Det lär vara avsett att fartyget skall anses som svenskt så länge sådan registrering gäller, även om det övergått i utländsk ägo. Häremot torde ej något vara att erinra. I fråga om utländskt luftfartyg utgår lagrådet från att sådant fartyg, även när det är infört i bihang till konventionsstats huvudregister, skall anses registrerat och hemmahörande i den staten, såframt denna form av registrering ger stöd för utfärdande av åtminstone interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis eller motsvarande.

3 §.

I det danska utkastet användes i motsvarande paragraf uttrycket »den offentlige orden og sikkerhed» i första stycket och uttrycket »den offentlige sikkerhed» i andra stycket, under det att det svenska förslaget i båda styckena talar om allmänna säkerheten. Det synes för svenskt vidkommande bäst att, i anslutning till det danska utkastet och 8 kap. 3 § i det remitterade förslaget, med viss jämkning av ordalagen i övrigt använda det vedertagna uttryckssättet »allmän ordning och säkerhet» i första stycket och enbart »allmän säkerhet» i andra stycket, där kraven böra vara strängare. Under uttrycken faller naturligen även den allmänna flygsäkerheten.

4 §.

Mot den reglering av lagens tillämplighet i rummet som åsyftas med första stycket torde i sak ej vara något att invända. Härvid må framhållas, att det kan bli fråga icke blott om lagkonflikt av offentligrättslig art utan även i undantagsfall om lagkonflikt av privaträttslig art. I förra fallet kunna den ena lagens säkerhetsföreskrifter böra kompletteras av den andra lagens bestämmelser, där de äro förenliga med varandra. Om lagkonflikten åter är av privaträttslig natur, lär man regelmässigt ha att välja den ena eller den andra lagen.

Det kan genom överenskommelse vara reglerat vilken lag som skall ha företräde. Väl torde hos oss den uppfattningen vara härskande att en internationell överenskommelse, till vilken Sverige anslutit sig, icke i och för sig är gällande rätt här i landet, men i förevarande sammanhang torde utan olägenhet i lagtexten kunna nämnas, att främmande lag kan efter överenskommelse vara tillämplig, utan att där angives något krav på att överenskommelsen konfirmerats av vår interna lagstiftning. Tydligt är vidare, att främmande offentlig rätt på grund av sin natur kan utesluta tillämpningen av svensk lagstiftning vid luftfart inom utländskt område. Huruvida man i så fall alltid kan tala om att »allmänna rättsgrundsatser» leda till sagda resultat är måhända något tveksamt. Med avseende å lagkonflikter av privaträttslig natur är sistnämnda uttryck mera tillämpligt.

I förslaget har i lagtekniskt hänseende använts den metoden, att i ett stort

antal lagrum utsagts att de äro tillämpliga vid luftfart »inom svenskt område». Härmed åsyftas emellertid, såvitt angår svenska luftfartyg, i regel ej någon begränsning. I stället skall — på grund av förevarande 4 § i 1 kap. — vad som är stadgat för luftfart inom svenskt område gälla även vid luftfart utom riket, såvida luftfartyget är svenskt. I fråga om utländska luftfartyg är däremot avsett att genom orden inom svenskt område i de olika paragraferna angiva en begränsning, och åtminstone i några fall (såsom i 7 kap. 1 § och 8 kap. 2 §) torde uttrycket verkligen avse en begränsning även för svenska luftfartyg. Nämda möjlighet till missförstånd bör undanröjas. Enligt lagrådets mening kan det lämpligast ske genom att orden inom svenskt område få utgå ur alla de särskilda paragrafer, där de ej åsyfta någon begränsning. 1 kap. 4 § får i sådan händelse direkt uttala sig om lagens tillämplighet å luftfart med svenskt luftfartyg utom riket. Härigenom vinnes överensstämmelse med den metod som använts i de danska och norska utkast. I fall, då i fråga om svenska luftfartyg viss bestämmelse skall gälla allenast för luftfart inom svenskt område, kommer detta, med den ordning som lagrådet nu förordat, naturligt till uttryck genom att dessa ord där få stå kvar. Att den svenska lagen icke kan avse att reglera luftfart med utländskt luftfartyg på internationellt område eller inom främmande stat är tydligt även utan särskild föreskrift. I vissa fall kan det dock vara naturligt, att lagtexten för utländska fartyg nämner begränsningen till svenskt område.

Från dessa utgångspunkter bör förevarande bestämmelse innehålla, att lagen skall, där ej annat stadgas, med avseende å svenska luftfartyg lända till efterrättelse jämväl vid luftfart utom riket, i den mån det är förenligt med lag i främmande stat som efter överenskommelse eller eljest är tillämplig.

Enligt det föreslagna andra stycket i paragrafen skall vad i allmänna strafflagen är stadgat om dem som äro underkastade svensk straffrätt även gälla beträffande ansvarsbestämmelserna i förevarande förslag. Det förutsättes vidare i tredje stycket, att Konungen skall i administrativ väg föreskriva bland annat huruvida de straffbestämmelser som komma att intagas i tillämpningskungörelsen skola tillämpas på brott begångna utom riket.

Sjölagstiftningen, som i flera hänseenden tjänat som mönster för förslaget till luftfartslag, innehåller ej någon motsvarighet till andra stycket i förevarande paragraf. Det synes icke heller lämpligt att i särskilda lagar upptaga föreskrift om ansvarsbestämmelsers tillämplighet i rummet; stadgandet avser icke att göra någon ändring i vad som ändå skulle gälla enligt 1 kap. strafflagen. Väl skulle första stycket i paragrafen kunna leda tanken in på hithörande straffrättsliga spörsmål. Någon risk för missförstånd föreligger dock icke. Att första stycket åsyftar att bestämma de handlingsnormer som för svenska luftfartyg skola iakttagas vid luftfart utom riket och att svensk åklagare och domstol, i händelse av brott mot nämnda normer, ha att vid tillämpning av straffbestämmelserna i förslaget rätta sig

efter 1 kap. strafflagen synes självklart. Lagrådet hemställer därför, att andra stycket får utgå.

Beträffande det föreslagna tredje stycket är att märka, att bestämmelser som utfärdats med stöd av lagen icke kunna vinna en vidsträcktare tillämpning än som enligt första stycket gäller själva lagens bestämmelser. Konungens handlingsfrihet enligt det föreslagna tredje stycket måste sålunda vara inskränkt, ehuru detta ej uttryckligen utsagts. Det kan ej heller eljest tillkomma Konungen att i administrativ ordning utsträcka tillämpningsförfattningens ansvarsbestämmelser att i rummet gälla utöver vad som följer av 1 kap. strafflagen. Jämväl tredje stycket synes därför böra utslutas. Konungen kan i så fall i tillämpningskungörelsen beträffande dess giltighet i rummet inskränka sig till att hänvisa till 1 kap. 4 § luftfartslagen.

I enlighet med vad lagrådet anfört beträffande första stycket i paragrafen böra orden »inom svenskt område» utgå på följande ställen i senare kapitel, nämligen 2 kap. 15 § såvitt angår svenska luftfartyg, 3 kap. 1 §, 4 § såvitt angår svenska luftfartyg och 9 §, 4 kap. 1 §, 3 §, 5 § första stycket och 9 §, 5 kap. 1 § samt 8 kap. 4 § första och andra styckena och 5 §.

2 KAP.

Lagrådet:

Förevarande kapitel har, såsom departementschefen framhåller, för överskådlighetens skull indelats i avsnitt med underrubriker, nämligen ett avsnitt om registrering av luftfartyg, ett om luftfartygs nationalitet och ett om märkning av luftfartyg. I själva kapitelrubriken nämnas emellertid endast de båda första avsnitten. Lagrådet förordar, att rubriken fullständigas genom att även märkningen angives däri. Underrubrikerna kunna lämpligen förkortas.

12 och 14 §§.

Enligt 12 § andra stycket i det remitterade förslaget skall nationalitets- och registreringsbevis utfärdas av luftfartsstyrelsen i enlighet med formulär som Konungen fastställer. I 14 § stadgas att luftfartyg, som antecknats i bihanget till luftfartygsregistret, skall föras med interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis enligt föreskrifter som meddelas av Konungen. Lagrådet, som anser att lagtexten i 12 § icke behöver betungas med omnämnande av särskilda bestämmelser angående formulär till ifrågavarande bevis och att i 14 § ej behöver erinras om tillämpningsföreskrifter, hemställer att 12 och 14 §§ förenklas härutinnan, varmed vinnes överensstämmelse med det danska utkastet och, såvitt angår 12 §, även med det norska.

Lagrådet föreslår vidare, att 14 § — i likhet med 12 § — uppdelas i två stycken och utformas så, att i *första* stycket angives, att luftfartyg, som antecknats i bihanget till luftfartygsregistret, äger svensk nationalitet så

länge anteckningen gäller, samt i *andra stycket*, att luftfartsstyrelsen om anteckningen i bihanget skall utfärda bevis (interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis).

15 §.

Avsikten lär vara att med stöd av 8 kap. 5 § i det remitterade förslaget reglera jämväl frågan, om de i 2 kap. 15 § angivna nationalitets- och registreringsbevisen skola medföras ombord. När i sistnämnda paragraf uttalas att luftfartyg skall »innehava» bevis som där stadgas, torde förden-skull åsyftas allenast att föreskriva, att för vederbörande luftfartyg skall finnas giltigt bevis av angivet slag (jämför 2 kap. 4 § i förslaget). Vid sådant förhållande böra orden »till styrkande av nationaliteten» utgå ur före-varande paragraf.

I redaktionellt hänseende anser lagrådet vidare, att paragrafen för att innehållet skall bli fullt tydligt bör uppdelas och lämpligen, i likhet med 16 §, upptagas i tre särskilda stycken innehållande, *första stycket*, att svenskt luftfartyg, när det nyttjas till luftfart, skall ha nationalitets- och registreringsbevis varom i 12 eller 14 § sägs, *andra stycket*, att utländskt luftfartyg vid luftfart inom svenskt område skall ha motsvarande bevis från främmande stat, med vilken slutits överenskommelse om rätt till sådan luftfart, och *tredje stycket*, att i fall som avses i 1 kap. 2 § andra stycket gäller vad Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen föreskriver. Beträffande första stycket erinrar lagrådet om vad som anförts under 1 kap. 4 §.

16 §.

Tredje stycket torde böra erhålla samma avfattning som det av lagrådet förordade tredje stycket i 15 §.

3 KAP.

Lagrådet:

1 §.

Lagrådet erinrar om vad som anförts under 1 kap. 4 §.

2 §.

Med andra stycket lär åsyftas att åt sakkunnig eller myndighet skall kunna överlåtas ej endast sådan besiktning som avses i första stycket utan även annan luftfartsstyrelsens tillsyn beträffande luftvärdigheten. Avsikten torde vidare vara att uppdrag varom här är fråga skall kunna lämnas såväl sakkunnig som myndighet i främmande land. Paragrafen synes böra förtydligas i enlighet härmed, varigenom även bättre överensstämmelse vinnes med de danska och norska utkast.

3 §.

Vad i första stycket sägs om formulär för luftvärdighetsbevis synes kunna utgå.

Enligt andra stycket må luftvärdighetsbevis, under angiven förutsättning, förnyas antingen av luftfartsstyrelsen eller av sakkunnig eller myndighet som med stöd av uppdrag enligt 2 § andra stycket förrättar besiktning av luftfartyg. Att luftfartsstyrelsen, som enligt paragrafens första stycke har att utfärda luftvärdighetsbevis, själv skall äga förnya sådant bevis lär icke behöva utsägas i lagtexten. För behörighet att förnya bevis torde i övrigt höra förutsättas uppdrag av luftfartsstyrelsen.

4 §.

Innebörden av första stycket är ej fullt klar och stadgandet skulle vinna i tydlighet, därest det, i närmare anslutning till de danska och norska utkasterna, uppdelas så att i ett första stycke gives föreskrift om vad som skall iakttagas beträffande svenskt luftfartyg — oavsett inom vilket område det nyttjas — samt i ett andra stycke upptages föreskrift i fråga om utländskt fartyg vid luftfart inom svenskt område. Lagrådet erinrar om vad som anförts under 1 kap. 4 §.

I likhet med vad lagrådet anfört vid 2 kap. 15 § förordar lagrådet vidare att orden »till styrkande av luftvärdigheten» få utgå ur nu förevarande paragraf.

Enligt art. 33 i luftfartskonventionen skola luftvärdighetsbevis, som utfärdats eller godkänts av den fördragsslutande stat där fartyget är registrerat, av övriga fördragsslutande stater erkännas såsom giltiga, förutsatt att de fordringar enligt vilka sådana bevis utfärdades eller godkändes äro lika med eller överstiga de minimifordringar som tid efter annan må fastställas i enlighet med konventionen. De sakkunniga ha, i anslutning till redogörelsen för nämnda artikel, erinrat om bestämmelserna i konventionen art. 39 under a) och art. 40, vilka utsäga *dels* att varje luftfartyg eller del därav, med avseende varå gäller en internationell norm i fråga om luftvärdighet eller flygegenskaper men som i något hänseende ej uppfyller ifrågavarande norm då beviset därom utfärdas, skall hava, tecknad å beviset eller fogad vid detta, en fullständig förteckning å de hänseenden i vilka sådana fordringar ej uppfyllas, *dels* att luftfartyg med ett på angivet sätt påtecknat luftvärdighetsbevis icke må deltaga i internationell luftfart utan tillstånd av den eller de stater vilkas territorium överflyges.

Det remitterade förslaget innehåller ej bestämmelser svarande mot nämnda föreskrifter i konventionen. Angående anledningen härtill, i vad gäller konventionens art. 39 under a) och art. 40, uttalas i betänkandet allenast, att man förutsatt att svenska luftvärdighetsbevis skola uppfylla de villkor som krävas enligt internationella normer samt att konventionens ifrågavarande bestämmelser följaktligen hade betydelse endast för vissa utländska bevis vid tillämpningen av art. 33.

Det remitterade förslaget synes emellertid ej ge utrymme för en tillämpning, enligt vilken man i Sverige kan vägra erkänna i konventionsstat utfärdade eller godkända bevis som äro försedda med reservationer. Lagtexten bör jämkas så att förpliktelse ej föreligger att erkänna dylika bevis.

Andra stycket i det remitterade förslaget kan, om vad lagrådet nyss förordat vinner beaktande, lämpligen ingå som tredje stycke i paragrafen. Det bör ge möjlighet till dispens från föreskrifterna i de föregående styckena utan inskränkning till luftfart inom riket (t. ex. för färd även över internationellt vatten).

5 §.

Enligt första stycket andra punkten blir luftvärdighetsbevis ogiltigt om fartyget eller dess utrustning lidit skada, som *uppenbarligen* är av betydelse för luftvärdigheten, och skadan icke avhjälpes i den ordning luftfartsstyrelsen bestämmer. Denna bestämmelse synes böra skärpas så att den får gälla, då luftfartyget eller dess utrustning lidit skada som *kan* ha betydelse för luftvärdigheten. Det må erinras, att luftfartsstyrelsen enligt lagrummet äger ge dispens (t. ex. för hemfärd utan passagerare).

6 §.

Enligt denna paragraf skall vad i kapitlet är stadgat om utfärdande, förnyelse och ogiltighet av luftvärdighetsbevis äga motsvarande tillämpning å godkännande här i riket av utländskt bevis. Såsom av remissprotokollet framgår åsyftas därmed, att kapitlets bestämmelser i ämnet — 3 och 5 §§ — skola få tillämpning beträffande såväl meddelande av godkännande (här i riket) av utländskt luftvärdighetsbevis som förnyelse eller ogiltighet av sådant godkännande. Paragrafen torde böra innehålla, att vad under 3 och 5 §§ i där angivna hänseenden är stadgat om svenskt luftvärdighetsbevis skall äga motsvarande tillämpning i fråga om godkännande av utländskt luftvärdighetsbevis samt förnyelse och ogiltighet av sådant godkännande.

9 §.

Lagrådet erinrar om vad som anförts under 1 kap. 4 §.

10 §.

Justitierådet Hagbergh och regeringsrådet Klackenborg:

Förevarande stadgande, som ger Konungen befogenhet att föreskriva tillstånd för rätt att bygga eller reparera luftfartyg m. m., har av de sakkunniga motiverats med att det av hänsyn till luftvärdigheten vore angeläget att trygghet vunnes för att flygmateriel är av fullt tillfredsställande beskaffenhet. De sakkunniga ha emellertid tillika framhållit, att tveksamhet från svensk sida rätt rörande stadgandets behövlighet. Ett dylikt intrång i näringsfriheten bör enligt vår mening icke göras utan att ett vägande praktiskt behov därav föreligger. I motiven saknas vidare klarläggande uttalan-

den beträffande stadgandets tillämpning, exempelvis om därunder skall inbegripas reparationsarbeten allenast när verksamheten drives i förvärvssyfte eller yrkesmässigt (jfr 7 kap. 1 §). Stadgandet träffar ej heller importen, och vi finna det tvivelaktigt huruvida bestämmelser därom kunna ur förevarande synpunkt, såsom de sakkunniga förutsatt, meddelas i administrativ ordning. Med hänsyn till att man enligt remissprotokollet i Danmark och Norge önskat ett stadgande i berörda ämne ha vi emellertid ansett oss icke böra avstyrka en föreskrift i lagen som ger stöd för ett krav på koncession.

4 KAP.

Lagrådet:

1 §.

Lagrådet erinrar om vad som anförts under 1 kap. 4 §.

3 §.

Enligt det remitterade förslaget skall Konungen eller den Konungen därtill bemyndigad fastställa behörighetsvillkoren för tjänstgöring å luftfartyg. Bland villkoren nämnes svenskt medborgarskap. Om därmed avses att svenskt medborgarskap skall gälla som allmänt villkor för att erhålla svenskt luftfartscertifikat, synes förslaget gå längre än som är påkallat eller är väl förenligt med förslaget i övrigt. Enligt 7 § skall vad i kapitlet stadgats om utfärdande av svenskt certifikat äga motsvarande tillämpning å bland annat godkännande av utländskt certifikat, och något krav på svenskt medborgarskap kan i detta fall tydligen ej komma i fråga. Enligt lagrådets mening bör, såsom i de danska och norska utkasterna, sådant krav ej antydas i lagen.

Lagrådet erinrar vidare om vad som anförts under 1 kap. 4 §.

Regeringsrådet Klackenborg:

Lagtexten synes mig lämpligen böra angiva de särskilda hänseenden, i vilka behörighetskrav skola föreskrivas, mera konkret än som skett i förslaget. Detta omtalar förutom medborgarskap och ålder endast »skicklighet och lämplighet», medan de danska och norska utkasterna fylligare antyda de förhållanden, som vanligen tillmätas central betydelse för flygcertifikaten. Jag förordar, att stadgandet i nära anslutning till nyssnämnda båda utkast gives det innehållet, att Konungen meddelar föreskrifter om de villkor som, beträffande medborgarskap, ålder, fysiska och psykiska egenskaper, nykterhet, utbildning och övning eller eljest, skola gälla för behörighet att tjänstgöra å luftfartyg.

Lagrådet:

4 §.

Den föreslagna första punkten i första stycket av 4 § avser att angiva, dels att det ankommer på luftfartsstyrelsen att utfärda luftfartscertifikat

för dem som fylla fastställda behörighetsvillkor, dels att certifikat endast utfärdas för tjänst som förare eller eljest i ställning som Konungen bestämmer. För att tydligare markera sistnämnda begränsning torde böra i första punkten utsägas, att för den som uppfyller fastställda villkor för behörighet att vara förare å luftfartyg, eller därå förrätta annan tjänst som Konungen bestämmer, utfärdar luftfartsstyrelsen bevis därom.

I andra punkten av första stycket har föreslagits ett stadgande av innehåll, att luftfartscertifikat skall angiva vad slags tjänst det gäller. Att så bör ske synes icke behöva särskilt framhållas i lagtexten. De danska och norska utkasterna upptaga ej någon bestämmelse därom.

5 §.

I den föreslagna första punkten av första stycket stadgas bland annat att den som å luftfartyg förrättar sådan tjänst för vilken certifikat fordras skall till styrkande av sin behörighet innehava svenskt eller utländskt certifikat. Då enligt 8 kap. 7 § i det remitterade förslaget Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar har att förordna angående skyldigheten att medföra luftfartscertifikat eller annan handling, torde med förstnämnda stadgande åsyftas allenast att för vederbörande skall finnas giltigt certifikat avseende sådan tjänst som han fullgör (jfr vad lagrådet anfört under 2 kap. 15 § och 3 kap. 4 § i förslaget). Vid detta förhållande böra orden »till styrkande av sin behörighet» utgå. Lagrådet erinrar vidare beträffande första stycket om vad som anförts under 1 kap. 4 §.

Enligt vad i förevarande paragraf föreslagits skall utländskt luftfartscertifikat gälla som behörighetsbevis vid luftfart inom svenskt område, om det är godkänt här i riket eller om det är utfärdat eller godkänt i främmande stat med vilken slutits överenskommelse om erkännande av luftfartscertifikat. Den förra gruppen av utländska certifikat är helt likvärdig med de svenska certifikaten, eftersom enligt 7 § för luftfartsstyrelsens godkännande av utländskt certifikat skola gälla enahanda behörighetsvillkor som för utfärdande av svenskt certifikat. Full säkerhet för att så är fallet även beträffande den senare gruppen av utländska certifikat föreligger däremot icke. Förbehåll för att luftfartsstyrelsen må vägra godtaga sådant certifikat har endast gjorts för den händelse innehavaren är svensk medborgare (andra stycket). Såsom de sakkunniga framhållit kunna emellertid utländska certifikat enligt art. 39 b) i luftfartskonventionen vara försedda med inskränkningar, vilka medföra en lägre behörighet än motsvarande svenska certifikat. Det torde vara nödvändigt, att lagen ger möjlighet att icke erkänna certifikat med dylika inskränkningar. Konventionen medger i art. 40 en dylik prövningsrätt. Lagrådet förordar på grund härav — i överensstämmelse med vad lagrådet under 3 kap. 4 § uttalat beträffande en motsvarande fråga — sådan jämkning av bestämmelsen att i främmande stat utfärdade eller godkända certifikat, som icke äro godkända här i riket, skola gälla som behörighetsbevis endast om de enligt överenskommelse med den främmande staten skola erkännas här i riket. Härtill bör i anslutning

till det remitterade förslaget fogas stadgande, att i internationell fart den som å svenskt fartyg förrättar sådan tjänst som här avses skall hava svenskt eller av luftfartsstyrelsen godkänt utländskt certifikat.

Jämlikt det föreslagna tredje stycket av förevarande paragraf skall luftfartsstyrelsen äga att enligt av Konungen fastställda regler meddela särskilt tillstånd att fullgöra tjänst å luftfartyg utan hinder av vad i första stycket första punkten stadgas. Begränsningen till första punkten medför att vid internationell fart med svenska luftfartyg ett tillfälligt behörighetstillstånd ej skulle kunna meddelas, något som synes vara en åtminstone formell brist. Denna reglering har föranletts av art. 32 a) i luftfartskonventionen, vari stadgas att föraren och övriga för trafikuppgifter verksamma medlemmar av besättningen på varje luftfartyg som nyttjas i internationell luftfart skola vara försedda med kompetensbevis och luftfartscertifikat som utfärdats eller godkänts av den stat där luftfartyget är registrerat. Det kan ifrågasättas, om de intressen som ligga bakom denna artikel böra anses utgöra hinder mot en möjlighet att i undantagsfall meddela tillfälligt behörighetstillstånd vid internationell luftfart. Behov därav kan exempelvis föreligga, om giltighetstiden för en besättningsmans certifikat löpt ut till följd av att luftfartyget fördröjts på avlägsen utrikes ort och ersättare med behörigt certifikat ej kan utan oskäligt dröjsmål anskaffas för hemresan. Att märka är även, att förslaget i förevarande hänseende ej gör skillnad mellan luftfart till konventionsstat och till icke-konventionsstat. Lagrådet förordar med hänsyn till det anförda, att lagen öppnar möjlighet för luftfartsstyrelsen att enligt vad Konungen bestämmer meddela tillstånd att tjänstgöra å luftfartyg utan hinder av vad i första stycket sägs, alltså även för tjänstgöring å svenskt luftfartyg i internationell fart. Vid behov kan frågan bli föremål för gemensam behandling av konventionsstater. I övrigt kan Konungen i tillämpningsbestämmelser kringgärda dispensmöjligheten med de förbehåll som hänsynen till luftfartskonventionen kräver.

6 §.

Justitieråden Walin, Sjöwall och Hagbergh:

I förevarande paragraf ha föreslagits bestämmelser om återkallelse och interimistisk ogiltighetsförklaring av certifikat. Enligt förslaget skulle luftfartsstyrelsen äga återkalla certifikat, därest innehavaren ej längre uppfyller de vid certifikatets utfärdande gällande behörighetsvillkoren. Denna begränsning synes alltför snäv i två hänseenden. Dels bör återkallelse kunna ske, när innehavaren av certifikat begått vissa förseelser i tjänsten eller förseelser utom tjänsten som anses vara av betydelse för denna, oavsett om han på grund av sådan förseelse formellt kan anses brista i fråga om de fastställda behörighetsvillkoren eller ej. Dels bör lagen icke utesluta möjligheten av återkallelse på grund av skärpta behörighetsvillkor efter den tidpunkt då certifikat utfärdades. Begränsningen till sådana brister i behörigheten som hänföra sig till de vid certifikatets utfärdande gällande villkoren infördes i förslaget för att avhjälpa otydlighet, som enligt vad vid re-

missbehandlingen påpekades vidlåde sakkunnigförslaget. Angivna begränsning synes dock mindre lämplig. Regelmässigt bör väl en föreskriven skärpning icke påverka redan utfärdade certifikat förrän de skola förnyas. Med den snabba tekniska utvecklingen inom luftfarten kan den situationen likväl inträffa, att det framstår som en olägenhet ur allmän synpunkt att Konungen i lagen frångått befogenheten att vid en skärpning av behörighetsvillkoren pröva, om den bör få några konsekvenser för innehavarna av gällande certifikat. Där hänsynen till flygsäkerheten kräver det, bör certifikatsinnehavarens enskilda intresse att bibehållas vid den en gång beviljade behörigheten vika. Vi förorda på grund av det anförda, att första stycket av 6 § erhåller den lydelsen att svenskt luftfartscertifikat må av luftfartsstyrelsen återkallas för viss tid, tills vidare eller för dess återstående giltighetstid, om innehavaren begår förseelse i tjänsten eller av betydelse för denna eller om han eljest icke uppfyller de villkor som gälla för tjänsten. De ytterligare föreskrifter som erfordras för tillämpningen böra, såsom de sakkunniga förutsatt, meddelas i administrativ ordning.

Regeringsrådet Klackenborg:

Jag kan i huvudsak instämma i de synpunkter, som lagrådets övriga ledamöter framhållit beträffande 6 §, men vill ifrågasätta att de viktiga återkallelsebestämmelserna skola få en mera fyllig behandling i lagen. Att stanna vid en föreskrift i 6 § att luftfartsstyrelsen i vissa fall *må* återkalla certifikat, när man förutsätter att dylika återkallelser liksom hittills i betydande utsträckning skola vara obligatoriska påföljder, synes mig innebära ett accepterande av en längre gående innehållslöshet än eljest i förevarande lagförslag. Beträffande motsvarande ogiltighetsförklaringar av luftvärdighetsbevis i 3 kap. 5 § äro exempelvis luftfartsstyrelsens skyldigheter mera bestämt utformade. Hänvisning till bestämmelser, som Konungen meddelar i ämnet, saknas vidare i förevarande paragraf, ehuru en dylik hänvisning synes särskilt påkallad här.

Så länge man icke har någon överblick av innehållet i de tillämpningsbestämmelser, som Kungl. Maj:t må avse att utfärda på området, är det vanskligt att taga ståndpunkt till lagförslaget på denna punkt och uppenbarligen svårt att giva förevarande paragraf en klarare utformning. I brist på närmare kännedom härom anser jag paragrafen böra utformas med utgångspunkt från nu gällande föreskrifter — som återfinnas i § 14 tillämpningskungörelsen (SFS 85/1928) till luftfartsförordningen — och under antagande att återkallelseinstitutet i övrigt erhåller i huvudsak samma tekniska reglering som det för körkortens del erhållit i vägtrafikförordningen.

Enligt nyssnämnda § 14 tillämpningskungörelsen *skall* luftfartscertifikat återkallas, om innehavaren finnes vid utövande av den med certifikatet avsedda verksamheten ha gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller varit berusad eller om eljest sådana förhållanden föreligga, att han måste anses olämplig att utöva berörda verksamhet. Vid motsvarande reglering i vägtrafikförordningen föranleda vissa brottsliga gärningar såsom rattfylleri, ratt-

onykterhet och grov vårdslöshet i trafik obligatorisk indragning av körkortet för vissa tider. Vid annat grovt åsidosättande av förarens förpliktelser i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende ävensom i övrigt vid vissa närmare angivna fall av olämplighet må körkortet indragas för förare, även om denne ej direkt kan sägas ha brustit i fråga om de fastställda behörighetsfordringarna. Kravet på lämplighet är ju svärdefinierbart, eftersom rätten att föra motorfordon i viss mån är att betrakta som en fråga om samhällets förtroende för vederbörande. Motsvarande tre huvudgrupper av återkallelsefall — bristande i fråga om behörighetsvillkoren, begäendet av gärning som föranleder obligatorisk återkallelse och eljest visad olämplighet — torde böra gälla även i fråga om luftfartscertifikaten och synas lämpligen kunna angivas i första stycket av 6 §. Av lagtexten bör tillika framgå, att närmare bestämmelser skola utfärdas av Konungen. För de tre grupperna bör återkallandet av certifikatet i lagen angivas såsom ett åliggande för luftfartsstyrelsen bortsett från de fall då bristande behörighet betingats av sjukdom, som kan antagas vara kortvarig, och fara ej föreligger för missbruk av certifikatet.

Den tid, för vilken återkallelse skall gälla, kan lämpligen i anslutning till formuleringen i de danska och norska utkasterna angivas avse den återstående giltighetstiden eller del därav. Lagförslaget talar även om återkallelse för viss tid. Enligt min mening är sistnämnda återkallelseform administrativt olämplig, då den torde innebära att certifikatet skall efter utgången av den föreskrivna tiden återställas utan någon som helst prövning. Vid körkortsåterkallelserna avser tidsangivelsen den tid, efter vars förlopp frågan om vederbörande ånyo kan anförtros körkort må provas; detta är uppenbarligen en mera ändamålsenlig ordning.

Med den av mig förordade regleringen i första stycket av 6 § följer ett behov av ett stadgande i lagen om rätt för luftfartsstyrelsen att i vissa av Kungl. Maj:ts närmare angivna fall låta vid varning bero, trots att sådana omständigheter föreligga som enligt första stycket skulle föranleda återkallelse. En bestämmelse härom synes kunna upptagas i andra stycket av förevarande paragraf. I likhet med länsstyrelses beslut om varning för körkortsinnehavare bör luftfartsstyrelsens beslut om varning i här avsedda fall ej heller få överklagas. Föreskrift härom bör intagas i 14 kap. 2 §.

I andra stycket av förevarande paragraf har i förslaget upptagits bestämmelser om interimistisk ogiltighet av certifikat. Praktiskt behov av dylika bestämmelser föreligger främst, då lagakraftätagande dom för gärning, som föranleder obligatorisk återkallelse, skall avvaktas. Föreskrifterna torde lämpligen kunna konstrueras på samma sätt som institutet interimistisk körkortsåterkallelse och sålunda innefatta en rätt för luftfartsstyrelsen att återkalla certifikat tills vidare i avvaktan på slutligt beslut. De närmare reglerna härom böra givas av Konungen.

Med åberopande av det anförda förordar jag att 6 § skall innehålla, *första stycket*, att om innehavaren av svenskt luftfartscertifikat ej uppfyller föreskrivna behörighetsvillkor för tjänsten eller han begått gärning, vilken

enligt bestämmelser som Konungen utfärdar städse skall föranleda återkallelse av certifikat, eller eljest sådana förhållanden föreligga, att han måste anses olämplig att utöva den tjänst certifikatet avser, åligger det luftfartsstyrelsen att, där ej brist i behörigheten beror av sjukdom som kan antagas vara kortvarig och fara ej föreligger att certifikatet missbrukas, återkalla detsamma för den återstående giltighetstiden eller del därav, *andra stycket*, att luftfartsstyrelsen må, enligt bestämmelser som Konungen meddelar, redan innan slutligt beslut om återkallelse fattas, återkalla certifikat tills vidare i avvaktan på det slutliga beslutet, så ock i vissa fall låta vid varning bero ändå att sådana omständigheter föreligga som enligt vad i första stycket stadgas skola medföra återkallelse av certifikat, och *tredje stycket*, att när certifikat blivit återkallat, det ofördröjligen skall avlämnas till luftfartsstyrelsen.

Oavsett om den här föreslagna utformningen av 6 § vinner beaktande eller ej synes mig i hög grad påkallat att i samband med lagförslagets framläggande någon klarhet bringas om innehållet i de tillämpningsbestämmelser, som må vara avsedda att utfärdas i ämnet. Det må erinras om att motsvarande reglering i vägtrafikförordningen av körkortsåterkallelser har givits efter riksdagens hörande. De ej mindre betydelsefulla bestämmelserna för flygtrafiken synas fördenskull, oavsett om de skola utfärdas genom annat departement, böra i en kommande proposition vara så redovisade eller åtminstone till sina riktlinjer så angivna, att en liknande prövning vid granskningen av lagförslaget möjliggöres.

Vad här sagts om återkallelse av luftfartscertifikat äger även tillämpning å sådana certifikat för markpersonal som beröras i 6 kap. 15 §.

Lagrådet:

7 §.

Under erinran om vad som anförts beträffande 3 kap. 6 § förordar lagrådet att nu förevarande paragraf får innehålla, att vad under 4 och 6 §§ i där angivna hänseenden är stadgat om svenskt luftfartscertifikat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om godkännande av utländskt luftfartscertifikat samt förnyelse och återkallelse av sådant godkännande. Därunder torde även inbegripas beslut enligt 6 § om att certifikat i ärende om återkallelse omedelbart sättes ur kraft.

9 §.

Lagrådet erinrar om vad som anförts under 1 kap. 4 §.

5 KAP.

Lagrådet:

1 §.

Det lär vara avsett, att vad i kapitlet är stadgat om befälhavaren skall, om han avlidit eller blivit ur stånd att föra befälet, gälla ställföreträdare, där sådan utsetts, ävensom annan av besättningen vilken enligt stadgad tur-

ordning har att taga befälet. Att bestämmelserna skola förstås i enlighet härmed framgår emellertid ej klart av förslaget och ett förtydligande i överensstämmelse med 44 § sjömanslagen synes önskvärt. Lagrådet hemställer därför att till nu förevarande paragraf fogas ett tredje stycke, enligt vilket vad i lagen är stadgat om befälhavaren skall äga motsvarande tillämpning å den som, enligt vad därom må vara bestämt, trätt i befälhavarens ställe.

Lagrådet erinrar vidare om vad som anförts under 1 kap. 4 §.

2 §.

Av föredragande departementschefen har uttalats, att befälhavarens skyldigheter enligt andra stycket självfallet böra få fullgöras genom underrättelse till luftfartygets ägare eller brukare, som i sin tur meddelar luftfartsstyrelsen. I anledning härav vill lagrådet framhålla, att befälhavaren, för att han skall anses ha fullgjort sin upplysningsplikt, måste ha lämnat upplysningen för befordran till luftfartsstyrelsen på ett ändamålsenligt sätt. Som ägaren eller brukaren kan ha intresse av att undanhålla luftfartsstyrelsen en dylik upplysning, lär befälhavaren ej kunna försvara sig med att han lämnat upplysningen till ägaren eller brukaren, om han kunde mistänka att den ej skulle omedelbart vidarebefordras. Om närmare bestämmelser i ämnet erfordras, torde de kunna meddelas i administrativ ordning.

4 §.

Denna paragraf rör ett betydelsefullt ämne — rätten att bruka våld — om vilket det dessvärre enligt sakens natur icke är möjligt att ge en tydlig och lättillämpad reglering. Den rättsliga regleringen bör icke otillbörligt inskränka möjligheten att ingripa och återställa lydnaden eller ordningen men icke heller uppmuntra till större våld än som står i rimligt förhållande till värdet av det intresse som hotas eller vikten av att lydnaden eller ordningen i den föreliggande situationen upprätthålles.

Förslaget har till mönster en bestämmelse i 60 § sjömanslagen och synes avse att inom lufträtten genomföra en reglering av enahanda innebörd som de sakkunniga tillagt sagda lagrum i sjömanslagen. De sakkunniga ha emellertid icke närmare utrett, i vilka fall 60 § sjömanslagen är tillämplig och ej heller i övrigt utlåtit sig om dess innebörd. Frågan är, om den gäller i förhållande till passagerare. Någon närmare motivering, av vilken ledning i detta hänseende kan inhämtas, finnes icke. Föregångare till 60 § sjömanslagen var emellertid intagen som 101 § i sjölagens kapitel om besättningen och gällde otvivelaktigt icke passagerare. Det må också erinras om att 170 § sjölagens, som innehåller stadgande angående passagerares skyldighet att följa vad som föreskrives med hänsyn till ordning och skick ombord, icke upptager hänvisning till 60 § men däremot till andra bestämmelser i sjömanslagen. Någon säker slutsats kan dock icke dragas därav.

Den rätt att använda våld som upptages under 4 § i förslaget är, enligt

den föreslagna lydelsen, icke inskränkt till att gälla ingripande mot medlem av luftfartygets besättning. Någon sådan begränsning torde ej heller vara avsedd. Genom förslaget skulle i följd härav komma att införas ett stadgande som medger samma rätt att använda våld mot passagerare som mot medlem av besättningen. Huruvida detta är tillrådligt kan naturligtvis vara föremål för tvekan. Medlem av besättningen är underkastad en långt gående lydnadsplikt i förhållande till befälhavaren, passagerare är däremot enligt 3 § endast skyldig att ställa sig till efterrättelse vad befälhavaren föreskriver med avseende å ordning och skick ombord. Tydligt är, att befälhavaren icke är berättigad att tvinga passagerare till lydnad i andra hänseenden än där passageraren är underordnad befälhavarens myndighet. Sätillvida skulle den föreslagna paragrafens tillämplighet i fråga om tvång eller våld mot passagerare vara begränsad. Formellt kan även ifrågasättas, om det överhuvud är lämpligt att i lagrummet tala om att befälhavaren skall skaffa sig lydnad, när fråga är om att återkalla passagerare till ordningen. Vidare är att märka, hurusom den mera vittgående befogenheten i andra stycket ej är inskränkt i vidare mån än att det förutsättes att nöden kräver användning av våldet för att framtvinga lydnad eller återställa ordningen. Denna förutsättning synes vara för omfattande, när det gäller rätt att bruka vilka medel som helst. En omredigering av lagrummet synes redan av dessa orsaker önskvärd. Härtill kommer att lydelsen icke — lika litet som 60 § sjömanslagen — anpassats till de bestämmelser som för motsvarande situationer givits i 5 kap. strafflagen. Detta kapitel innehåller numera, efter lagändringar åren 1945 och 1948, i 10 och 10 a §§ — förutom bestämmelser angående rätt att med våld hindra fångar att rymma m. m. — stadganden om polismans eller krigsmans rätt att använda våld för ordningens upprätthållande samt om krigsmans rätt att nyttja våld för att framtvinga lydnad.

Enligt lagrådets mening är det angeläget, att 4 § omarbetas efter mönster av den utformning som nämnda paragrafer i 5 kap. strafflagen erhållit. Här emot kan väl åberopas, att de danska, finska och norska utkasten upptaga likalydande bestämmelser och att en omarbetning på förevarande punkt kan bryta den nordiska enheten. Denna omständighet kan möjligen böra föranleda, att frågan får anstå och göras till föremål för ytterligare utredning, om ej enighet kan vinnas vid förhandlingar mellan nationerna. För sin del vill dock lagrådet ej tillstyrka, att den föreslagna paragrafen i oförändrat skick införes i lagen, även om det förutsättes att den skulle gälla allenast under kortare tid. Den reglering som strafflagen innehåller i motsvarande hänseenden synes också för vår del erbjuda tillräcklig ledning för att man skall kunna ge paragrafen en mera tillfredsställande utformning.

I överensstämmelse med den ordning som strafflagen iakttagit mellan stadgandet om den starkare nödvärnsrätten i 5 kap. 7 § strafflagen och den svagare nödvärnsrätten i 8 § samma kapitel synes det lämpligt, att nu förevarande lagrum i förslaget begynner med föreskrift om den längre gående rätten att bruka våld. Denna föreskrift bör ge befogenhet att i allvarigare situationer bruka våld mot besättningsman, som är ohörsam. Bestämmelsen

hårom torde kunna utformas med ledning av 5 kap. 10 a § strafflagen, som för övrigt redan är tillämplig på militärt luftfartyg. Där stadgas, att vid myteri, under strid så ock eljest vid tillfälle, då brott mot krigslydnaden medför särskild fara, krigsman må mot underlydande som visar ohör-samhet bruka det våld som är nödigt för lydnadens upprätthållande. I händelse att denna befogenhet överskrides skola reglerna i 9 § om nöd-värnsexcess tillämpas. Den i lagrummet givna befogenheten synes gå lika långt som andra stycket i den nu föreslagna paragrafen, fränsett tillämp-ningsområdet beträffande de personer mot vilka våldet må nyttjas. Att i förslaget användes uttrycket »varje medel», medan strafflagen använder ordet »våld», torde icke innebära någon saklig skillnad. Om befälhavaren på civilt luftfartyg tillerkännes en dylik befogenhet mot underlydande be-sättningsman, kan någon tvekan icke råda om att tillräcklig befogenhet att framtvinga lydnad av besättningen givits honom. Den yttre situationen som skall föreligga för befogenhetens inträde synes kunna bestämmas så, att luftfartyget skall vara i nöd eller att brott mot lydnaden eljest skall med-föra särskild fara — t. ex. vid myteri eller då eljest fara uppkommit för passagerares liv. I anslutning till ett dylikt stadgande om den längre gående befogenheten att bruka våld torde böra upptagas bestämmelsen i andra styc-ket i förslaget att besättningsman skall utan särskild anmaning lämna be-fälhavaren nödigt bistånd.

Beträffande de fall som avses i första stycket i det remitterade förslaget saknar strafflagen direkt motsvarighet till den där upptagna bestämmelsen. Jämförliga fall äro emellertid som förut antytts reglerade i 5 kap. 10 § strafflagen. Där nämnes bland annat att någon som skall häktas, anhållas eller eljest gripas söker undkomma den som äger verkställa åtgärden eller att någon med våld eller hot sätter sig upp mot polisman eller vaktpost. I sådant fall må det våld brukas som med hänsyn till omständigheterna kan an-ses försvarligt. När befälhavaren måste ingripa för att upprätthålla ordning-en ombord på luftfartyg, torde han befinna sig i en tjänsteutövning som är jämförlig med de former av tjänsteutövning som regleras i 5 kap. 10 § strafflagen. Om situationen icke är så allvarlig som förut nämnts — luft-fartyget är icke i nöd och brott mot lydnaden medför icke särskild fara — bör befälhavaren näppeligen få gå längre än som är tillåtet enligt 5 kap. 10 § strafflagen för där avsedda fall, även om befälhavaren har att ingripa mot besättningsman. Denne kan exempelvis ha gripits av sinnesförvirring så att det är meningslöst att söka tvinga honom till lydnad. Befälhavaren får då i stället omhändertaga honom på lämpligt sätt. Men givetvis kunna förhållandena vara sådana att befälhavaren ej har annan utväg än att an-vända våld, även om besättningsmannen därigenom åsamkas allvarlig skada.

Vad angår ingripande mot passagerare kan man som regel utgå från att befälhavaren — å större luftfartyg — har biträde av besättningen för att hålla passagerare till ordningen. Att befälhavaren skulle äga att, såsom fö-reslagits, med varje medel framtvinga lydnad av passagerare synes icke svara mot passagerarens ställning ombord. Den rätt till användning av våld

som givits i 5 kap. 10 § strafflagen — nämligen att bruka det våld som med hänsyn till omständigheterna kan anses försvarligt — torde gå tillräckligt långt även när det gäller befälhavarens rätt till våld mot passagerare ombord. Skulle luftfartyget befinna sig i en farlig situation, är detta naturligen ett motiv för användning av kraftigare våld än eljest, men det synes vara befogat att lagen även i ett allvarigare läge såvitt möjligt kräver ett övervägande av vad som är försvarligt. Att befälhavaren måhända ej har tid att besinna sig, är en omständighet som kan åberopas till ursäkt gentemot eventuell kritik av att han gått för långt (jfr 5 kap. 9 § strafflagen). Till stöd för en försiktigare utformning av nödvärnsrätten än i det remitterade förslaget må också anföras, att det kan vara fråga om små flygplan för privat bruk, där det överhuvud kan vara tveksamt om föraren-befälhavaren skall äga annan rätt att bruka våld mot den som medföljer planet än enligt allmänna nödvärnsregler.

Det av lagrådet nyss förordade stadgandet om längre gående rätt att bruka våld mot besättningsman i ett särskilt allvarligt läge torde alltså böra kompletteras med stadgande om rätt att i andra fall, för upprätthållande av lydningen och ordningen ombord, mot besättningsman eller annan (passagerare) använda det våld som med hänsyn till omständigheterna kan anses försvarligt.

Den föreslagna 4 § innehåller i tredje stycket stadgande att, om skada tillfogas den som vägrade lydning, gärningsmannen skall vara saklös, såframt ej större våld brukats än nöden krävde. Bestämmelsen synes endast anknyta till de fall då lydnadsbrott föreligger. Tydligen bör motsvarande gälla även när befälhavaren brukat våld för att upprätthålla ordning och skick. Vidare kan det inträffa, att skada åsamkas ej blott den person som framtvingat ingripande utan även den som är oskyldig därtill. Stadgandet är sålunda ganska ofullständigt. I 5 kap. 10 och 10 a §§ strafflagen utsäges i detta ämne, att 9 § samma kapitel skall tillämpas om någon brukat större våld än medgivet är, respektive större våld än nöden krävde. I 5 kap. 9 § strafflagen stadgas, att domstolen efter omständigheterna skall pröva om och i vad mån straffet må nedsättas under vad i allmänhet bort följa å gärningen och att straff ej må ådömas där omständigheterna voro sådana att gärningsmannen svårigen kunnat besinna sig. Denna reglering synes böra, genom hänvisning till allmänna strafflagens bestämmelser, göras generellt tillämplig, när befälhavare överskrider sin rätt att bruka våld.

Under åberopande av det anförda vill lagrådet hemställa, att under 4 § upptagas följande stadganden, nämligen såsom *första stycke*, att om fartyget är i nöd eller brott mot lydningen eljest medför särskild fara, befälhavaren må mot besättningsman som är ohörsam bruka det våld som erfordras för lydnadens upprätthållande, ävensom att det då åligger envar av besättningen att utan särskild anmaning lämna befälhavaren nödigt bistånd, såsom *andra stycke*, att befälhavaren i övrigt äger att, där det påkallas för upprätthållande av lydningen och ordningen ombord, mot besättningsman eller annan bruka det våld som med hänsyn till omständigheterna

kan anses försvarligt, samt såsom *tredje stycke*, att där större våld göres än som är medgivet, skall gälla vad som eljest för sådant fall är stadgat.

Det må erinras att 4 § icke utesluter tillämpning av 5 kap. 7 och 8 §§ strafflagen samt att 5 kap. 11 § strafflagen måste anses analogt tillämplig även i fall som avses i förslaget.

Förevarande paragraf i förslaget täcker icke de fall då befälhavaren måste använda våld för uppgift som nämnes i nästföljande paragraf. I där avsedd situation lär 5 kap. 10 § strafflagen vara direkt tillämplig.

8 §.

Första stycket av denna paragraf reglerar befälhavarens underrättelseplikt vid olyckshändelser m. m. Första ledet gäller det fall att luftfartyg drabbas av olyckshändelse, andra ledet att anledning förekommer att allvarlig fara för sådan händelse förelegat och tredje ledet att på grund av inträffad händelse må antagas att väsentligt fel finnes hos luftfartyget eller markorganisationen. Under första ledet torde vara avsett att inbegripa även det fallet att luftfartyget t. ex. vid landning dödar eller skadar person utanför fartyget utan att fartyget skadas. Detta framgår emellertid ej av den föreslagna lydelsen. Första ledet torde därför böra jämkas så att det kommer att gälla, då vid luftfartygs nyttjande inträffar olyckshändelse som medför i lagrummet angiven skada. Vad härefter angår andra ledet synes det böra i anslutning till de danska och norska utkasten jämkas så, att det tar sikte på de fall då allvarlig fara för sådan händelse som nyss nämnts här förelegat. De praktiska fall, då risk för olyckshändelse eljest kan böra anmälas, torde innefattas under tredje ledet. Första stycket skulle slutligen bli väsentligt mera lättläst, om det på samma sätt som i de danska och norska utkasten uppdelades i två punkter.

Enligt tredje stycket skall den underrättelseplikt som förut stadgats i paragrafen kunna begränsas eller utsträckas enligt regler som meddelas av Konungen eller den Konungen bemyndigar därtill. Det synes svårt att finna något fall, då underrättelseplikten behöver begränsas. Däremot kan det måhända vara önskvärt att den närmare preciseras. Bestämmelse därom kan givas i tillämpningsföreskrifterna till lagen. Beträffande åter utsträckning av underrättelseplikten synes, liksom i de danska och norska utkasten, böra antydvas vari utvidgningen skall bestå. Lagrådet hemställer av dessa skäl, att tredje stycket får det innehållet, att Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen äger ålägga jämväl medlem av besättningen underrättelseplikt i fall som avses i första stycket samt föreskriva att underrättelse skall givas även annan än luftfartsstyrelsen. Föreskrift kan med stöd härav givas om att t. ex. radiotelegrafist skall underrätta telestyrelsen om fel inom hans område.

10 §.

Föredragande departementschefen har under denna paragraf anfört, att det av de sakkunniga använda ordet »uttröttnings» måste anses innebära en

särskilt hög grad av trötthet. Till undvikande av missförstånd vill lagrådet erinra, att den grad av trötthet som åsyftas är bestämd genom att det förutsättes att tjänsten ej kan fullgöras på ett betryggande sätt. Tydligt måste stränga krav upprätthållas, särskilt i fråga om förare, telegrafist och andra som ha viktiga uppgifter. Bemanningen skall rättas därefter. En annan sak är att personalen, om den under pågående färd blir överansträngd, kan vara berättigad att åberopa att den försatts i en tvångssituation.

Beträffande innebörden av paragrafen i övrigt är uppenbarligen avsett att uttrycket »påverkan av starka drycker» här skall omfatta även påverkan av andra alkoholhaltiga drycker än som i annan lagstiftning kallas rusdrycker. Lagrådet förutsätter att stadgandets redigering blir föremål för uppmärksamhet i samband med revision av trafiknykterhetsreglerna.

6 KAP.

Lagrådet:

1 §.

Det remitterade förslaget upptager i förevarande paragraf allenast ett myndigande enligt vilket bestämmelser angående inrättande, underhåll och drift av flygplats och av annan för luftfarten avsedd anläggning samt om tillsynen därå meddelas i administrativ ordning. Paragrafen kommer härigenom att stå mindre väl samman med en del följande paragrafer i kapitlet, där lagen själv innehåller regler om inrättandet av flygplats m. m. Vidare synes — jämfört med den reglering som skett i vissa andra kapitel — motiverat att kapitlet, i något närmare anslutning till de danska och norska utkastet, inledes med en grundläggande bestämmelse om att flygplats och annan anläggning för luftfarten skall så inrättas att den tillfredsställer säkerhetens krav. Lagrådet hemställer, att en dylik bestämmelse upptages som första stycke i paragrafen.

Såsom andra stycke kan lämpligen följa stadgande, att närmare bestämmelser om inrättandet samt om underhåll och drift av anläggning som nyss nämnts och tillsyn därå meddelas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen.

Det förtjänar uppmärksammas, att det norska utkastet innehåller bestämmelse om att regeringen kan giva föreskrifter om de betingelser under vilka ett område kan brukas till »landingsplass» utan att vara särskilt inrättat därför. I Danmark lär man anse, att en sådan reglering kan äga rum utan särskilt stöd i lagen, och det danska utkastet upptager ingen bestämmelse i detta ämne. Även det remitterade förslaget saknar bestämmelse därom. I sakkunnigbetänkandet har ett näraliggande spörsmål behandlats under 6 kap. 12 § (s. 109). De sakkunniga beröra där frågan om rätt att landa å annans område utan markägarens lov samt erinra om ett stadgande i den tyska luftfartslagen, utan att likväl föreslå någon bestämmelse.

Enligt lagrådets mening måste det ur allmän synpunkt vara angeläget, att lagstiftningen ger möjlighet att hålla flygverksamheten under kontroll.

Som lufttrafiken i motsats till motorfordonstrafiken ej är knuten till vissa utlagda vägar kan den ej utan vidare ledas på samma sätt. Ett visst skydd för allmänna intressen kan redan enligt förslaget vinnas genom föreskrifter enligt 8 kap. 1 § om att viss flyghöjd — t. ex. över samhällen eller annan bebyggelse — skall iakttagas. Det vore av värde att därtill fogas möjlighet att reglera landning utanför flygplats. Fri landning på vatten kan exempelvis med flygtrafikens utveckling lätt komma i strid med allmänna intressen, såsom sjöfarten, fisket, naturskyddet och rekreationsbehovet. Det gäller här såväl skärgården som större och mindre insjöar. Vägar och andra allmänna platser behöva också skyddas. Även enskilda intressen kunna lida intrång genom okontrollerad landning. Lagrådet vill fördenskull hemställa, att i förslaget upptages stadgande som låter Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen bestämma huruvida och under vilka förutsättningar — utan intrång i enskild rätt — sjö eller annat område må nyttjas för luftfartygs landning och uppstigning utan att hava särskilt inrättats för ändamålet. Av förbehållet för enskild rätt framgår, att Konungen ej i denna ordning äger medgiva rätt att bruka sjö eller annat område i strid mot vad som ur enskild synpunkt gäller enligt skriven eller oskriven lag. Nödsituationer medge naturligen landning även utan uttryckligt medgivande i lag. I fråga om enskilda intressen må endast påpekas, att den förordade bestämmelsen ger möjlighet att skydda markägaren och kringboende mot en påträngande flygtrafik. Stadgandet i fråga kan upptagas såsom tredje stycke i paragrafen.

Det må tilläggas, att även vattenområde blir att hänföra till flygplats (anläggning), om fyrar, bojar eller dylikt anordnas för lufttrafiken.

4 §.

I förslaget talas på flera ställen om flygplats till allmänt bruk. Det lär icke vara avsett, att härunder skall ingå flygplats som visst företag inrättar för egna maskiner, även om företaget med dessa betjänar allmänheten. Med upplåtelse till allmänt bruk menas sålunda, att flygplatsen ställts till allmänt förfogande för luftfartygs landning och avgång.

I redaktionellt hänseende vill lagrådet ifrågasätta, om det ej skulle vara lämpligt att införa beteckningen allmän flygplats i första stycket samt i anslutning därtill jämka lydelsen av andra stycket och vissa senare bestämmelser i förslaget.

5 §.

Lagrrådet vill, under erinran om vad lagrådet anfört under 1 kap. 1 §, framhålla att paragrafen icke är avsedd att ersätta annan lag eller författning som ur allmän synpunkt reglerar byggnads- eller annan näringsverksamhet, såsom byggnadslagen, strandlagen, hälsovårdsstadgan och naturskyddslagen. Även den allmänna grannelagsrätten består oförkränt. Frågan hur flygplats må inrättas eller verksamheten drivas är sålunda icke besvarad enbart genom att tillstånd gives enligt den nu föreslagna lagen.

Paragrafen, som enligt lagrådets mening icke fått en fullt tillfredsställande lydelse, torde lämpligen, med en redaktionell jämkning i anslutning till de danska och norska utkasten, böra innehålla att tillstånd att inrätta eller driva allmän flygplats må meddelas allenast där verksamheten finnes vara förenlig med allmänna hänsyn.

6 §.

Till andra stycket i förevarande paragraf har från luftfartsförordningen överflyttats bestämmelse att tillstånd som här avses må begränsas till viss tid och att lösningsrätt må förbehållas kronan. Den ur enskild synpunkt viktiga frågan om lösningsrättens närmare omfattning och innebörd har icke reglerats i förslaget. Av särskilt intresse hade varit att lösningsrättens betydelse för tredje man hade blivit belyst. Då bestämmelsen icke innebär någon nyhet, har lagrådet likväl ej ansett sig böra framställa någon erinran på grund av sagda brist, därvid lagrådet utgår från att lösningsrätt som förbehålles med stöd av den nu föreslagna lagen icke kommer att medföra annan verkan ur rättslig synpunkt än som varit förenad med lösningsrätt, förbehållen med stöd av luftfartsförordningen.

7 §.

Under de i paragrafen givna förutsättningarna skall enligt det remitterade förslaget Konungen kunna förklara meddelat tillstånd förverkat. Uttrycksättet synes mindre lämpligt, särskilt med tanke på att påföljden kan inträda utan att någon förseelse begåtts. I likhet med uttryckssättet i 4 kap. 6 § samt i de danska och norska utkasten torde påföljden hellre böra angivas vara, att tillståndet återkallas.

8 §.

I överensstämmelse med regleringen i 6 § bör möjlighet finnas för Konungen att åt luftfartsstyrelsen (eller annan myndighet) uppdraga bestämmandet av villkor för tillstånd som enligt förevarande 8 § meddelats av Konungen. I ett andra stycke torde böra upptagas bestämmelse som ger möjlighet därtill.

9 §.

Förslaget måste antagas utgå från att allmän flygplats och vissa andra anläggningar skola — ehuru tillstånd givits — särskilt godkännas innan de tagas i bruk. Någon föreskrift härom har ej upptagits, medan de danska och norska utkasten inleda motsvarande paragrafer med sådan bestämmelse. Lagrådet anser, att en dylik grundläggande bestämmelse är påkallad, och hemställer, att såsom första stycke i paragrafen upptagas stadganden om att allmän flygplats så ock annan anläggning för luftfarten som Konungen bestämmer skall, innan den tages i bruk, godkännas i den ordning Konungen förordnar och att vid godkännandet skola knytas erforderliga villkor.

Lydelsen av andra stycket i paragrafen synes böra jämkas så att därav

tydligt framgår att godkännande ej längre skall kunna åberopas, om ändrade bestämmelser meddelats angående sådan anläggning för luftfarten som är i fråga och anläggningen ej uppfyller de nya kraven. I likhet med vad lagrådet förordnat under 7 § i förevarande kapitel torde vidare påföljden böra, såsom i de danska och norska utkasterna, angivas vara att godkännandet återkallas. Stycket synes fördenskull böra innehålla, att om fastställda villkor i väsentlig mån åsidosätts eller anläggningen eljest, till följd av ändrade bestämmelser eller annan omständighet, icke uppfyller de krav som gälla för sådan anläggning, det ankommer på den myndighet som meddelat godkännandet att återkalla det.

11 §.

Enligt förslaget skall markägaren och med honom jämställd rättsägare vara skyldig att utan ersättning tåla skada eller olägenhet som ej är avsevärd. Gränsdragningen bör jämföras med vad som stadgas beträffande vissa byggnadsförbud i 86 och 122 §§ byggnadslagen, enligt vilka lagrum markägaren är skyldig utan ersättning tåla sådant intrång som ej kan betecknas som avsevärt men. Sistnämnda uttryck återkommer i naturskyddslagen. Då det är önskvärt att så långt möjligt samma uttryck för enahanda gränsdragning användes, hemställer lagrådet, att förslaget jämkas härutinnan.

Beträffande påföljd vid överträdelse av de i första punkten avsedda bestämmelserna har i andra punkten föreslagits, att Konungen eller den Konungen därtill bemyndigad äger föreskriva vilka åtgärder som må vidtagas. De sakkunniga ha uttalat, att uppmärksamheten varit fästad bland annat vid föreläggande av vite och av äventyr att åtgärd företages på vederbörandes egen bekostnad. Då annan än Konungen ej bör äga att utfärda föreskrifter om rätt att giva vitesföreläggande eller vidtaga andra tvångsåtgärder, hemställer lagrådet, att orden »eller den Konungen därtill bemyndigad» måtte utgå ur andra punkten.

12 §.

Förevarande paragraf utgår från att ur skilda synpunkter bör regleras vilka flygplatser som må nyttjas för olika ändamål. Ramen för det bemyndigande som här är i fråga synes böra angivas tydligare än som skett genom orden »vid luftfartygs avgång och landning». Lagrådet förordar, att paragrafen får innehålla att Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen äger föreskriva vilka flygplatser som må nyttjas för internationell eller inrikes luftfart eller eljest för olika slags luftfart eller ändamål.

13 §.

Det lär vara avsett, att under förevarande paragraf i det remitterade förslaget skola, såvitt angår allmän flygplats, kunna falla landnings-, belysnings-, parkerings- och hangaravgifter för luftfartyg.

I fråga om landnings- och belysningsavgifter kan icke råda någon tvekan om att de höra hit. I den mån parkeringsområdena tillhöra den allmänna

flygplatsen och sålunda äro upplåtna till allmänt bruk torde ej heller kunna riktas någon erinran mot att parkeringsavgifter räknas till avgifter, å vilka förevarande paragraf är tillämplig.

Vad angår hangarer kan uthyrning av dylika ordnas antingen på det sättet att någon annan än flygplatsens innehavare uthyr hangarutrymmen eller att den sistnämnde själv ombesörjer sådan verksamhet. Det torde vara uteslutet, att annan än flygplatsens innehavare skall kunna åberopa förevarande paragraf till stöd för att ogulden hangarhyra skall få omedelbart utmätas utan föregående dom eller utslag. Att flygplatsens innehavare eventuellt själv driver uthyrningsrörelse ändrar icke i och för sig det rättsliga läget. Det naturliga ur rättslig synpunkt synes ock vara, att uthyrning av hangar hänföres under de civilrättsliga reglerna för hyra, med retentionsrätt och förmånsrätt för ogulden hyresavgift enligt vanliga regler. Endast om jämväl hangar reservationslöst upplåtes till allmänt bruk torde vad som skall erläggas för begagnande av hangaren kunna hänföras till avgift som avses i förevarande paragraf och 12 kap. 2 §.

15 §.

Under erinran om vad lagrådet anfört beträffande 2 kap. 15 §, 3 kap. 4 § och 4 kap. 5 § föreslår lagrådet, att orden »till styrkande av behörighet» få utgå ur paragrafen.

7 KAP.

1 §.

Lagrådet:

Förslaget uppställer i förevarande paragraf, beträffande såväl regelbunden som annan luftfart, för krav på tillstånd den förutsättningen att luftfart äger rum »i förvärvssyfte». Enligt de sakkunniga avses härmed, att luftfarten såsom sådan skall utövas i förvärvssyfte. Såsom exempel på luftfart som icke sker i dylikt syfte ha de sakkunniga nämnt, att en entreprenör med luftfartyg befordrar sina arbetare till ett kraftverksbygge i ödemarken och åter. Föredragande departementschefen anför emellertid, att gränsen i princip bör dragas så, att där luftfarten endast är en mindre väsentlig del i en större verksamhet, t. ex. en industriell rörelse, tillståndsskyldighet icke skall föreligga, medan sådan skyldighet bör upprätthållas i de fall då luftfarten är en huvudsaklig beståndsdel i verksamheten. Luftfartens relativa betydelse i rörelsen synes dock knappast kunna tillmätas avgörande betydelse för frågan om den skall anses ske i förvärvssyfte eller ej. Lagrådet vill för sin del ifrågasätta lämpligheten av att här bygga på bestämningen att luftfarten utövas i förvärvssyfte. Det synes i stället böra övervägas att anknyta till begreppet yrkesmässig trafik som redan nu förekommer i vissa hithörande sammanhang, liksom i fråga om motorfordonstrafiken.

Beteckningen yrkesmässig är visserligen icke otvetydig. Man har emellertid i fråga om biltrafiken av gammalt däri inlagt en ganska bestämd inne-

börd som kan vara en god utgångspunkt. I förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik förstås därmed trafik, i vilken bil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran. Man torde i fråga om luftfarten med fördel kunna använda en motsvarande bestämmning. Lagrådet förordar att förslaget jämkas i enlighet härmed. Med hänsyn till vikten av att precisera vad som skall vara underkastat tillståndstvång synes emellertid Konungen böra få befogenhet att närmare angiva vad i lagen skall förstås med yrkesmässig luftfart. Därvid torde det icke vara nödvändigt att Konungen håller sig strängt inom den ram som uppdragits för biltrafiken.

Justitieråden Walin, Sjöwall och Hagbergh:

Enligt förslaget skall tillstånd i de fall som avses i första och andra styckena icke krävas för staten. Föredragande departementschefen har uttalat, att han ansåge tillräcklig garanti även utan tillståndstvång föreligga för att statlig luftfart icke komme till stånd utan vederbörlig prövning. Med hänsyn till att en prövning på högsta ort torde avses därmed och då Konungen beträffande linjefart i samma ordning som eljest bör bestämma de särskilda linjerna kan ifrågasättas, om ej undantaget för staten bör utgå och överensstämmelse därigenom vinnas med de danska, finska och norska utkasten (jfr tredje stycket och 3 §).

Lagrådet:

2 §.

Paragrafen torde lämpligen böra jämkas på samma sätt som lagrådet förordat beträffande 6 kap. 5 §.

3 §.

Med det i förevarande paragraf första stycket första punkten använda uttrycket »luftfart endast mellan orter inom riket» åsyftas att angiva, att såsom cabotage är att anse icke blott luftfart som överhuvud rör endast förbindelse mellan orter inom riket utan även internationell luftfart i den mån däri ingår befordran av passagerare eller gods, som upptages på en ort inom riket för avstigning eller avlastning på annan likaledes inom riket belägen ort. Den sålunda avsedda innebörden synes böra klarare framgå av lagtexten. Vidare bör av texten kunna utläsas, att under tillämpningsområdet för paragrafen faller även annan helt inrikes luftfart än sådan som gäller befordran eller färd mellan skilda orter, exempelvis rundflygning. Bestämmelsen torde böra angivas gälla befordran av passagerare eller gods allenast från ort till annan inom riket eller annan inrikes fart.

I paragrafens första stycke regleras frågan, vilka rättssubjekt som kunna erhålla tillstånd till cabotage. Enligt stadgandet må tillstånd givas — förutom åt svenska staten, svensk kommun eller annan sådan menighet — åt svensk medborgare, svenskt dödsbo samt andra juridiska personer med svensk nationalitet, d. v. s. rättssubjekt som äro registrerade i Sverige eller ha sitt säte här i riket. För tillstånds beviljande kräves härjämte, beträffan-

de handelsbolag att däri icke finnes utländsk bolagsman, beträffande aktiebolag att aktiebrevens skola vara ställda till viss man och att svenska aktieägare skola inneha minst två tredjedelar av aktiekapitalet eller representera minst två tredjedelar av röstetalet för bolagets aktier samt beträffande övriga juridiska personer att styrelsens samtliga medlemmar äro svenska medborgare.

I fråga om aktiebolagen synas de uppställda föreskrifterna lätt kunna kringgås, exempelvis genom att aktierna i ett bolag som erhållit tillstånd förvärfvas av andra aktiebolag, som visserligen på grund av registrering här i riket äro att betrakta såsom svenska rättssubjekt men vilka domineras av utländskt inflytande. Svårigheten att komma till rätta härmed kan enligt lagrådets mening övervinnas genom att med förslaget införlivas en reglering i närmare anslutning till bestämmelserna i 1916 års lag om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom eller gruva eller aktier i vissa bolag samt till stadgandena i 177 § och följande paragrafer i aktiebolagslagen om förbud i vissa fall mot förvärfv av aktier. En annan väg är att åt Konungen inrymma befogenhet att, om tillstånd meddelas ett aktiebolag, beträffande innehavet av aktierna eller i annat hänseende föreskriva de villkor som finnas erforderliga för att motverka utländskt inflytande.

Lagrådet vill för sin del förorda den förra vägen. Såsom villkor för att ett aktiebolag må erhålla trafiktillstånd som avses i 3 § bör med andra ord krävas, att ett bestämmande svenskt inflytande över företaget skall vara tryggt genom förbehåll i bolagsordningen som inskränker utländska och vissa svenska rättssubjekts möjlighet att vara aktieägare i bolaget och medför ogiltighet av aktieförvärfv i strid mot förbehållet. I 18 § banklagen (jfr NJA II 1955 s. 19 ff) och 1 § förordningen den 20 juni 1935 (nr 395) om kontroll över tillverkningen av krigsmateriel m. m. har man genom hänvisning till 1916 års lag åstadkommit en sådan reglering.

För att ett aktiebolag icke skall vara att anse som »förbjudet rättssubjekt» i den mening som avses i 1916 års lag kräves principiellt att enligt förbehåll i bolagsordningen mindre än en femtedel av bolagets aktier — eller, om aktier med olika röstvärde finnas, allenast så många aktier, att de motsvara mindre än två femtedelar av hela aktiekapitalet och tillika röstetalet för dem utgör mindre än en femtedel av röstetalet för bolagets samtliga aktier — må genom teckning eller överlåtelse förvärfvas av utländska eller därmed jämfärliga svenska (förbjudna) rättssubjekt. Om man bygger på 1916 års lag, skulle regeln alltså bli strängare än enligt det remitterade förslaget. Detta lär dock icke kunna väcka betänkligheter, då tredje stycket av paragrafen ger dispensmöjlighet. Frågan bör, såvitt angår redan givna tillstånd, uppmärksammas vid behandling av övergångsbestämmelserna.

Under åberopande av vad sålunda anförts och då hänvisning till 2 kap. 2 § första stycket torde böra undvikas hemställer lagrådet, att första stycket i förevarande paragraf får innehålla att, såvitt angår befordran av passagerare eller gods allenast från ort till annan inom riket eller annan inrikes fart, tillstånd endast må meddelas svenska staten, svensk kommun eller an-

nan sådan menighet, svensk medborgare eller svenskt dödsbo, svenskt aktiebolag, vars aktiebrev äro ställda till viss man och i vars bolagsordning intagits förbehåll som avses i 2 § lagen den 30 maj 1916 om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom eller gruva eller aktier i vissa bolag, ävensom svenskt handelsbolag, vari ej finnes utländsk bolagsman, samt förening, annat samfund, stiftelse eller annan sådan inrättning här i riket, såframt styrelsens samtliga medlemmar äro svenska medborgare.

4 §.

I andra stycket har upptagits en från luftfartsförordningen hämtad bestämmelse om att tillstånd må begränsas till viss tid och lösningsrätt förbehållas kronan. Vad lagrådet yttrat beträffande 6 kap. 6 § gäller även nu förevarande lagrum.

5 §.

Under de i paragrafen angivna förutsättningarna skall enligt förslaget den myndighet som meddelat tillstånd kunna förklara det förverkat. Av skäl som lagrådet åberopat i fråga om 6 kap. 7 § torde påföljden enligt förevarande paragraf böra angivas vara, att tillståndet återkallas (jfr även 6 kap. 9 §).

6 §.

Första punkten i paragrafen innehåller att vad genom överenskommelse med främmande stat må vara avtalat skall iakttagas vid tillämpning av vad i kapitlet är stadgat. Det synes, med hänsyn till uppfattningen i vårt land om verkan av traktat med främmande stat, mindre lämpligt att genom stadgande i lag göra dylik överenskommelse till tvingande föreskrift. Några skäl ha icke anförts för att man ej här, såsom eljest vid lagens tillämpning, bör förutsätta, att ingångna överenskommelser beaktas — i mån av behov genom föreskrifter av Konungen för underordnade myndigheter. Lagrådet finner därför, att stadgande av nu nämnt innehåll icke bör upptagas.

Sakkunnigförslaget innehöll, att vad som genom överenskommelse med främmande stat vore avtalat skulle iakttagas utan hinder av vad i kapitlet förut stadgats. Om ett behov av sådan avvikelse mot förmodan skulle anses föreligga, torde det böra tillgodoses i den formen, att Konungen bemyndigas att göra undantag från vad förut i kapitlet stadgats, därest så föranledes av överenskommelse med främmande stat.

I andra punkten av paragrafen föreslås, att om en överenskommelse med främmande stat innebär medgivande till luftfart inom riket, ytterligare erforderliga bestämmelser må utfärdas av den Konungen därtill bemyndigad. Punkten tillkom vid departementsbehandlingen och åsyftar en förenkling, så att särskilt tillstånd skall vara obehövligt, när redan genom överenskommelsen är tillräckligt bestämt vem som får utöva luftfarten. Stadgandet torde bli tydligare, såframt det får innehålla, att om Konungen genom överenskommelse med främmande stat medgivit luftfart inom svenskt område, skall,

där Konungen så bestämmer, särskilt tillstånd enligt detta kapitel ej vara behövt och att Konungen i sådant fall må förordna luftfartsstyrelsen att meddela de närmare bestämmelser som finnas erforderliga.

7 §.

Justitierådet Hagbergh och regeringsrådet Klackenborg:

De synpunkter vi framhållit under 3 kap. 10 § ha i viss mån giltighet även beträffande den i förevarande paragraf givna fullmakten för Konungen och luftfartsstyrelsen. Framhållas må dock att från vår sida icke göres någon erinran mot att även inom luftfarten krav på koncession uppställas för uthyrningsrörelse av sådan art som för motorfordonstrafikens del regleras i 32 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

8 KAP.

Lagrådet:

Lagrådet förordar, att rubriken får lyda »Vissa bestämmelser för lufttrafiken».

2 §.

I befogenheten att bestämma flygvägar m. m. för luftfartyg inom svenskt område har i förslaget gjorts en begränsning genom förbehållet för vad som föranledes av överenskommelse med främmande stat. Under hänvisning till vad som anförts vid 7 kap. 6 § föreslår lagrådet, att nämnda förbehåll icke upptages i lagtexten.

4 och 5 §§.

Lagrådet erinrar om vad som anförts under 1 kap. 4 §.

6 §.

Paragrafen har utformats med utgångspunkt från stadgandet i 39 § sjölagen, enligt vilket någon, vars rätt är därav beroende, ej må förvägras att om dagboks innehåll undfå nödig kännedom och att därav taga skriftligt utdrag. Den föreslagna lagtexten talar endast om rätten att »undfå del av innehållet i fartygshandlingar». Därmed lär icke ha avsetts att utesluta den i sjölagen omtalade befogenheten att även taga skriftligt utdrag. I tydlighetens intresse synes uttrycket »taga del av fartygshandlingar» vara att föredraga.

9 KAP.

Lagrådet:

Enligt vad lagrådet inhämtat har luftfartsstyrelsen för närvarande icke ansett sig ha laglig möjlighet att vid meddelande av tillstånd till luftfart eller eljest föreskriva skyldighet att hålla försäkring. Luftfartsstyrelsen har nödgats inskränka sig till att understryka lämpligheten av att försäkring tecknas. Detta är en uppenbar brist. De sakkunniga ha också själva i annat sammanhang — under 12 kap. 2 § — understrukit att många såväl

flygföretag som enskilda flygplansägare ha svag ekonomi. Och ju vanligare det blir att enskilda hålla sig med flygplan, desto oftare kommer det att visa sig, att de ej kunna fullgöra skadeståndsskyldighet som de ådraga sig. Lagrådet vill erinra om att de skadeståndsberättigade genom lagstiftningen om inskrivning i luftfartyg blivit väsentligt sämre ställda än förut, när ett ekonomiskt mindre starkt företags huvudsakliga tillgångar bestå i luftfartyg. Dessa kunna då befaras vara intecknade och praktiskt taget oåtkomliga för andra fordringsägare än inteckningshavarna. Bestämmelserna om luftpanträtt verka, om ock i mindre mån, i samma riktning; i sjölagen äro ersättningsanspråk i anledning av sammanstötning m. m. — bland annat passagerares fordran å skadestånd — utrustade med sjöpanträtt som går före inteckningshavares rätt. Läget är på grund av det sagda inom luftfarten ganska prekärt för de skadeståndsberättigade.

Det remitterade förslaget upptager såsom 2 § under 10 kap. ett stadgande, enligt vilket Konungen äger förordna, att å luftfartyg som begagnas i luftfart skall finnas försäkring eller annan betryggande säkerhet för ersättningskyldighet vilken fartygets ägare eller innehavare må ådraga sig för skada varom i 1 § sägs (d. v. s. för tredjemansskada), så ock meddela närmare föreskrifter om sådan försäkring och säkerhet.

För motorfordonstrafiken är försäkringsskyldigheten reglerad i lag. I det remitterade förslaget förutsättes i stället, att frågan i nämnd omfattning skall närmare regleras av Konungen i administrativ ordning. Då luftfarten ännu befinner sig i stark utveckling och erfarenheterna fränsett reguljär trafik äro tämligen begränsade, synes någon erinran ej böra framställas mot att försäkringsskyldigheten, med stöd av bemyndigande i lagen, får bestämmas av Konungen.

Nämnda stadgande i 10 kap. täcker emellertid allenast ersättningsskyldighet för skada å person eller egendom som ej befordras med fartyget. Det föreligger sålunda icke enligt förslaget någon möjlighet att föreskriva försäkringsskydd för passagerare och gods som befordras med fartyget. Inom motorfordonstrafiken gäller däremot skyldighet att teckna försäkring även till skydd för passagerare i det egna fordonet. Lagrådet anser det synnerligen angeläget, att förslaget till luftfartslag kompletteras i denna riktning. Till stöd härför kan åberopas, att de stora flygföretagen redan taga försäkring för sin ansvarighet mot passagerarna och att det sålunda icke möter hinder att skapa försäkringsskydd. Det kan icke vara lämpligt att andra, mindre trafikföretag skola kunna bedriva sin rörelse utan att på samma sätt skydda sina passagerare. Om man ser lufttrafiken som en konkurrent till motorfordonstrafiken, synes det vidare omotiverat att, då den senare belastas med försäkringskostnader, lufttrafiken skall vara befriad från motsvarande utgift, om samma behov av skydd föreligger. Även för lufttrafikföretagen själva är det givetvis till nytta att de i tid gardera sig mot hithörande risker. Vad beträffar yrkesmässig lufttrafik som kräver tillstånd må också framhållas, att det för den tillståndsgivande myndigheten kan vara mycket svårt att på förhand säkert bedöma, om företaget i fråga kan

tänkas fullgöra eventuella skadeståndsförpliktelser. Om försäkringsplikt stadgas, har genast större säkerhet vunnits i detta hänseende.

I brist på närmare utredning kan det icke bedömas, hur långt försäkringsplikten bör sträcka sig. I fråga om den internationella trafiken kunna konkurrenshänsyn komma att spela en viss roll. Som de stora företagen, enligt vad förut nämnts, redan ha försäkring för passagerarna, torde dock huvudsakligen bli fråga om att söka bestämma skäliga ersättningsbelopp. Beträffande inrikes fart är handlingsfriheten ej inskränkt av internationella hänsyn, och spørgsmålet gäller allenast, hur långt man av sociala och andra skäl bör gå för att skadelidande passagerare skola anses i rimlig omfattning skyddade. Enligt lagrådets mening kan man hämta ledning av vad som gäller för motorfordonstrafiken. Försäkringsskyddet för passagerare borde icke vara mindre för lufttrafiken. Hänsyn måste dock tagas till premiernas storlek, och tvingande skäl kunna på den grund föranleda avvikelse.

Försäkring för passagerare kan ifrågakomma i olika omfattning. Den kan tänkas gälla allenast för sådan skada, för vilken luftfartygets innehavare på grund av styrkt vållande är ansvarig, eller skada i fall, då innehavaren ej visat att vållande från hans sida icke föreligger, eller skada i anledning av flygolycka, oavsett om vållande föreligger eller ej. (Lagrådet förbigår här de spørsmål som kunna uppkomma när fraktföraren är annan än luftfartygets innehavare.) I den yrkesmässiga trafiken torde de större lufttrafikföretagen som regel ej vilja till befrielse från skadeståndsansvar åberopa, att ren olycka förelåg. Enligt lagrådets mening bör eftersträvas att i detta hänseende nå fram till vad som kan anses vara god standard för lufttrafiken. Det må erinras om att man för motorfordonstrafiken överväger utvidgning även till casusansvar. Någon onödig eftersläpning för lufttrafiken bör icke godtagas.

Möjlighet att föreskriva försäkringsplikt bör finnas åtminstone för passagerarbefordran som utföres mot vederlag eller av lufttrafikföretag verkställas vederlagsfritt. I likhet med vad som sedan länge gäller för motorfordonstrafiken torde emellertid beträffande passagerare försäkringsskydd böra finnas även vid andra fall av passagerarbefordran. Häremot kan ej invändas, att flygning i återstående fall vore ett mera ovanligt färdssätt för vilket vederbörande själv får stå risken. Flygning utan vederlag med andra än lufttrafikföretag — t. ex. med industriföretags eller andra privata flygplan — torde redan nu ofta ske för nyttiga ändamål. Det förefaller lämpligt att även i förevarande hänseende beträffande passagerare följa motorfordonstrafikens exempel. Däremot är det icke lika motiverat att stadga försäkringsplikt för gods som befordras med luftfartyg.

Det är tänkbart, att frågan om passagerares skydd genom försäkring kan inom någon tid komma att upptagas i internationellt sammanhang. När förslag i så fall kan väntas är emellertid ytterligt ovisst, och frågan torde vara av den vikt att man icke bör avstå från att utan dröjsmål göra vad som är praktiskt möjligt.

Lagrådet förordar på grund av det anförda, att i förslaget — på samma

sätt som i 10 kap. 2 § skett beträffande skada å person eller egendom som ej befordras med luftfartyget — öppnas möjlighet för Konungen att föreskriva försäkringsplikt beträffande skada vilken drabbar passagerare som befordras med luftfartyg. Bestämmelsen kan upptagas som 2 § i 9 kap. och innehålla, att för personskada vid luftbefordran skall, där Konungen så förordnar, finnas försäkring eller motsvarande säkerhet som Konungen bestämmer.

10 KAP.

Lagrådet:

2 §.

Lagrådet hemställer, att denna paragraf — i så nära anslutning som möjligt till det nya stadgande lagrådet förordat under 9 kap. — får lyda, att för ansvarighet som avses i 1 § skall, där Konungen så förordnar, finnas försäkring eller motsvarande säkerhet som Konungen bestämmer.

3 §.

Med avvikelse från motsvarande bestämmelse i sjömanslagen (50 § andra stycket) angives i förevarande paragraf, att vid fråga om jämkning av skadestånd skall, i första hand, tagas hänsyn till tjänstens art. Man måste emellertid räkna med att hänsyn till tjänstens beskaffenhet — i motsats till nästa led i stadgandet — ej verkar endast i en riktning. På en överordnad befattningshavare kunna ställas högre krav som göra jämkning mindre påkallad, beträffande lägre befattningshavare kan det ligga närmare till hands att jämka skadeståndet. Enligt lagrådets mening kommer hänsynen till tjänstens art in under nästa led i det föreslagna stadgandet, nämligen felets eller försummelsens lindriga beskaffenhet. Felet eller försummelsen kan icke bedömas utan att hänsyn tages till tjänstens art. Orden »tjänstens art» synas därför böra utgå.

11 KAP.

Lagrådet:

1 §.

Enligt det föreslagna andra stycket må Konungen ålägga vissa personer skyldighet att medverka i flygräddningstjänsten, så ock meddela bestämmelser om ersättning för sådan medverkan. Det torde böra utsägas, att ersättningen skall utgå av allmänna medel.

6 §.

Då i förevarande paragraf, som är likalydande med 18 § i 1955 års registreringslag, talas om luftfartyg som är registrerat här i riket, lär därmed böra förstås både luftfartyg som införts i huvudregistret (luftfartygs-

registret) och luftfartyg som antecknats i bihanget därtill (jfr 2 kap. 16 § i det remitterade förslaget, där dessa båda kategorier hållas åtskilda). Det i andra stycket använda uttrycket »registrerat i främmande stat» måste även, liksom motsvarande uttryck i tredje stycket, omfatta icke blott luftfartyg, infört i den främmande statens huvudregister, utan även luftfartyg som antecknats i motsvarighet till det svenska bihanget.

7 §.

Iakttages vad lagrådet hemställt vid 5 kap. 8 §, bör förevarande paragraf jämkas därefter.

8 och 9 §§.

Bestämmelsen i 9 § synes lämpligen böra upptagas under 8 § och bestämmelserna i 8 § om vem som utser undersökningskommission intagas som 9 §.

12 §.

Tillämpliga bestämmelser om ersättning åt vittnen och sakkunniga m. fl. finnas ej för alla fall, som avses i paragrafen. Lagrådet förutsätter — oaktat här saknas motsvarighet till stadgandet i 1 § om ersättning — att kompletterande bestämmelser givas i administrativ ordning.

13 §.

Hittegodslagen förutsätter rätt att tillvarataga borttappat gods i syfte att såvitt möjligt återställa det till ägaren. Nu förevarande förslag förbjuder allmänheten att rubba rester av förolyckat luftfartyg m. m. utom i vissa undantagsfall.

I den mån någon i dylikt undantagsfall — eller i strid mot förbudet — tillvaratager föremål som har samband med flygolycka blir, om ej annat sägs, hittegodslagen tillämplig. I förevarande lag synes böra stadgas, att anmälan om tillvaratagandet ofördröjligen skall göras hos polismyndighet eller undersökningskommission och att polismyndigheten eller kommissionen äger omhändertaga egendomen när det finnes påkallat (jfr 2 § hittegodslagen). I övrigt böra hittegodslagens bestämmelser gälla.

12 KAP.

Lagrådet:

Av bestämmelserna i detta kap. torde 5 § lämpligen böra flyttas till slutet av 14 kap. Rubriken till 12 kap. kan i så fall, om tillika 4 § jämkas enligt vad i det följande sägs, förslagsvis lyda »Om avgångsförbud och vissa avgifter».

2 §.

I motiveringen till denna paragraf har framhållits svårigheten att utfå avgifter av dem som begagna flygplats, när de ha svag ekonomi. Det har

därför föreslagits, att flygplatsens innehavare skall ha rätt att kvarhålla luftfartyg högst tre söckendagar.

Vad först angår frågan vilka avgifter som böra inbegripas under paragrafen må, under erinran om vad lagrådet anfört vid 6 kap. 13 §, framhållas att hangaravgift i allmänhet icke lär höra hit. Däremot komma landnings-, belysnings- och parkeringsavgifter i fråga.

I det remitterade förslaget gäller rätten till kvarhållande allenast avgift, som hänförs sig till senaste landning och tiden därefter. Om ett luftfartyg anlänt för att under en eller ett par dagar göra uppstigningar från flygplatsen, bör det dock kunna kvarhållas för de oguldna avgifter som hänföra sig till besöket, oavsett att därunder flera landningar skett. Förslaget torde fördenskull böra jämkas till närmare överensstämmelse med det norska utkastet som synes ge utrymme för en dylik tillämpning.

Justitieråden Walin, Sjöwall och Hagbergh:

Vid bestämmande av längsta tid för kvarhållande har man utgått från att flygplatsens innehavare skall hinna att inom nämnda tre söckendagar få utmätning för de oguldna avgifterna, vilka enligt 6 kap. 13 § förutsättas vara utmätningssgilla utan föregående dom eller utslag. Det kan emellertid ifrågasättas, om denna ordning kommer att fungera tillfredsställande. Frånsett att det för flygplatsens innehavare är förenat med besvär att nödgas skrida till utmätning kan det befaras, att om luftfartyg är intecknat — vilket man får räkna med då ägarens ekonomi är svag — ett utmätningförsök allenast ådrager flygplatsens innehavare ytterligare kostnader. Det förtjänar även påpekas, att om luftfartyg nyttjas av annan än ägaren, fartyget ej kan utmätas för ogulden avgift, med mindre även ägaren kan anses betalnings-skyldig för densamma.

Om man utgår från att flygplatserna i växande omfattning komma att frekventeras av mindre luftfartyg av olika slag, är det av viss vikt att ett enkelt sätt finnes att framtinga erläggandet av föreskrivna avgifter, helst som man synes sakna möjlighet att hindra en icke betalande trafikant att komma åter till allmän flygplats. Det naturliga synes vara, att fartyget får kvarhållas till dess avgiften guldits. I så fall lär den ägare, brukare eller inteckningshavare som har intresse för fartyget icke underlåta att anskaffa nödiga medel för betalning av avgiften. Med erinran om att hamnavgifter enligt sjölagen utrustats med sjöpanträtt och förmånsrätt före fartygsinteckningar förordade vi på grund av det anförda att förslaget begränsning till tre söckendagar får utgå. De övriga nordiska utkasterna upptaga ej någon sådan gräns.

Det är uppenbart att en sådan befogenhet som här avses bör utövas med försiktighet, särskilt med tanke på linjefarten. De sakkunniga ha också diskuterat den föreslagna bestämmelsens förenlighet med inskrivnings- och kvarstadskonventionerna. Med hänsyn till avgifternas särskilda natur — jämförliga med hamnavgifter som de äro — och den exigibilitet som tillerkänts dem torde bestämmelsen icke stå i strid mot någondera konventionen.

För övrigt ligger det i flygplatsinnehavarens intresse att förfara varsamt. Om det skulle anses att varje tänkbar svårighet i den regelbundna internationella farten bör kunna förebyggas, kan det vara lämpligt att Konungen erhåller befogenhet att förordna, att rätten till kvarhållande ej skall gälla internationell fart som Konungen bestämmer.

Regeringsrådet Klackenborg:

Genom de möjligheter som det remitterade förslaget inrymmer åt flygplatsinnehavare att direkt erhålla utmätning för förfallen avgift och att i avvaktan på sådan förrättning kvarhålla luftfartyg i högst tre söckendagar har en väsentlig förstärkning skett i flygplatsinnehavarens ställning gentemot försumliga avgiftsbetalare. I praktiken torde man icke behöva räkna med att luftfartyg i någon större utsträckning skola kvarhållas och utmätas i dylikt syfte; redan förefintligheten av dessa befogenheter är ju ägnad att ge avsedd effekt. Om man befارar att omedelbara och kanske misslyskade utmätningförsök skola medföra större praktiska olägenheter, är det givetvis ett skäl för utsträckning av kvarhållningsrätten till obegränsad tid. Å andra sidan måste man i så fall häremot våga de praktiska olägenheterna av att flygplatser i större utsträckning skulle belamras av flygplan med ständigt stigande skuldbörda och ty åtföljande försämrade betalningsutsikter. Enligt min mening innefattar förslaget, jämväl i anseende till sakens obetydliga statsfinansiella valör, fullt tillräckliga betalningsgarantier.

Däremot är jag tveksam om huruvida icke kvarhållningsbefogenheten bör begränsas med avseende å vissa luftfartyg. De sakkunniga ha ansett nämnda befogenhet förenlig med Sveriges förpliktelser enligt såväl inskrivnings- som kvarstadskonventionen och de i anslutning till dessa konventioner utfärdade lagarna den 12 maj 1955 (nr 227—229) och lagen den 4 januari 1939 (nr 6). Då kvarhållningsbefogenheten givits en generell utformning och därmed formellt kan göras gällande även gentemot de enligt kvarstadskonventionen skyddade luftfartygen kan det ifrågasättas, om icke denna befogenhet — utan att vara i direkt konflikt med ordalagen i konventionen — likväl kan anses strida mot dennas syfte. Det centrala intresset bakom konventionens praktiskt viktiga inskränkningar i kvarstadsrätten var önskemålet att den internationella lufttrafiken skulle fungera snabbt och väl.¹ De uppehåll, som lätteligen kunde förorsakas av en obeskuren rätt till kvarstad, ansågos icke förenliga med detta önskemål, och därför undantogs bl. a. luftfartyg i reguljär fart. Samma allmänna intresse att förebygga avbrott i kommunikationer med bestämda ankomst- och avgångstider hade föranlett de tidigare och vid konventionens tillkomst åberopade internationella begränsningarna i kvarstadsrätten beträffande järnvägarnas rullande materiel.

De sakkunniga ha som stöd för att den föreslagna kvarhållningsbefogenheten skulle vara förenlig med kvarstadskonventionen blott åberopat orda-

¹ Jfr SOU 1936: 54 sid. 73.

lagen i art. 2. Konventionen skall enligt artikeln vara tillämplig å bl. a. åtgärd, varigenom ett luftfartyg till förmån för en borgenär kvarhålls genom domstols eller förvaltningsmyndighets beslut i privaträttsligt intresse utan att borgenären kan åberopa verkställbar dom, given i vanlig rättegångsväg, eller motsvarande grund för verkställighet. De sakkunniga ha härtill endast anmärkt, att nämnda ordalag icke kunna avse en sådan befogenhet som den föreslagna, eftersom denna icke innebär ett kvarhållande vare sig genom domstols eller genom förvaltningsmyndighets beslut. I sak synes mig en dylik invändning knappast relevant. Ur konventionssynpunkt torde det icke vara lättare att acceptera en med kvarstad besläktad kvarhållningsrätt, vars utövande lägges i händerna på borgenären själv, än en sådan rätt, som kan utnyttjas först efter prövning av domstol eller förvaltningsmyndighet.

Andra skäl kunna emellertid också åberopas för att ordalagen i nämnda artikel icke skulle strida mot en sådan kvarhållningsrätt som den föreslagna. Den invändningen kan möjligen göras, att kvarhållandet ej skulle ske i privaträttsligt intresse, därför att staten i allmänhet är flygplatsinnehavare. Häremot bör dock påpekas, att befogenheten även är avsedd att tillkomma enskild innehavare av allmän flygplats. Staten synes vidare icke böra — lika litet som så skedde för statens järnvägars del vid de förut berörda internationella konventionerna — principiellt sättas i särställning för dylika fordringsanspråk. Större vikt kan däremot formellt tillmätas den invändningen, att en mot dom svarande grund för verkställighet faktiskt får anses föreligga i fråga om flygplatsavgift, som ju enligt det föreslagna stadgandet i 6 kap. 13 § må utmätas utan föregående dom eller utslag. I dylikt fall kan emellertid realdiskussionen utifrån konventionsintresset ledas över till spørsmålet om lämpligheten av att införa ett stadgande om omedelbar exigibilitet även mot de i konventionen undantagna luftfartygen.

Det sagda innebär icke att det enligt min mening bör göras gällande att införandet av den föreslagna generella kvarhållningsbefogenheten skulle innebära ett brott mot kvarstadskonventionen. Det är att märka att fordringar av helt andra slag närmast åsyftades vid konventionens tillkomst och att frågan om flygplatsavgifter o. dyl., såvitt av förarbetena framgår, alls icke berördes. Men förevarande lagstiftning rör sig onekligen i gränsområdena till konventionen och den bör, om icke vägande ekonomiska hänsyn till flygplatsinnehavaren tala häremot, enligt min mening lämpligen utformas generöst, så att det viktiga allmänna kommunikationsintresse, som legat bakom konventionen, icke för vårt lands vidkommande kan befaras bli läderat. Mot bakgrunden av den avvägning mellan den reguljära lufttrafikens intresse och ett privaträttsligt tredjemansintresse, som gjorts i konventionen och som innebär att även fordringsanspråken hos enskilda personer, som lidit allvarlig skada genom luftfartyg, kunna få stå tillbaka, skulle det framstå som orimligt, om staten på grund av ett så relativt obetydligt ekonomiskt intresse som fordran på flygplatsavgift skulle gentemot ett passagerarfartyg i reguljär lufttrafik stipulera en kvarhållningsrätt. Även

ett dröjsmål på blott några dagar kan ju där få allvarliga konsekvenser. Oavsett om en dylik eventualitet behöver befaras i den praktiska tillämpningen eller ej, bör lagen vara så skriven att liknande fall icke kunna inträffa.

De luftfartyg, för vilka genom lagen den 4 januari 1939, nr 6, i anslutning till kvarstadskonventionen stadgats frihet från kvarstad och skingringsförbud, äro av tre olika slag och angivas i 1 § första stycket under punkterna a—c, nämligen a vissa statliga luftfartyg, b luftfartyg, som användes i regelbunden fart för allmän trafik, jämte nödiga reservfartyg och c annat luftfartyg, som är avsett för befordran av personer eller gods mot vederlag, då fartyget är färdigt att avgå för sådan befordran, utan så är att kvarstaden avser gäld, som gjorts för resans utförande eller därunder uppkommit.

Enligt min mening tala sålunda i huvudsak samma skäl, som föranlett inskränkningarna i kvarstadsrätten, för att kvarhållning icke bör få ifrågakomma mot sådana luftfartyg, som omförmälas i 1 § första stycket punkterna a och b nyssnämnda lag. Dessa grupper av luftfartyg torde ock i stort sett representera de lägsta riskerna för utebliven avgiftsbetalning. Om man är klar på att dylika luftfartyg i den praktiska tillämpningen icke böra få bli föremål för kvarhållande, synes lämpligt att i luftfartslagen direkt anknyta till nyssnämnda lag och från kvarhållningsbefogenheten undantaga sådana i 1 § punkterna a och b angivna luftfartyg, som äro fria från kvarstad. Beträffande de under punkten c omförmälda luftfartygen finns däremot ej anledning stadga något undantag. Den aktuella flygplatsavgiften ingår ju bland sådan i punkten berörd gäld, som gjorts för resans utförande eller därunder uppkommit, och någon frihet från kvarstad avseende dylik gäld är icke föreskriven för den icke reguljära luftfarten. I fråga om utländskt luftfartyg äger lagen enligt 4 § tillämpning allenast såvitt Konungen, efter avtal med främmande stat, därom förordnat. Dylikt förordnande har givits beträffande luftfartyg, som äro hemmahörande i till kvarstadskonventionen anslutna stater. Om full överensstämmelse i förevarande avseende mellan kvarhållningsrätten och kvarstadsrätten eftersträvas, vilket synes lämpligt, bör i förevarande paragraf angivas, att kvarhållningsbefogenheten icke må utövas mot luftfartyg, varå kvarstad enligt lagen om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg ej må läggas.

Därest en direkt hänvisning till berörda lag om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg göres i förevarande paragraf, bortfaller behovet att i särskild paragraf göra en erinran om lagens existens och den föreslagna 3 § kan utgå.

4 §.

Lagrådet:

Lydelsen synes böra jämkas så att i stället för uttrycket kostnad användes den till synes riktigare beteckningen avgift.

13 KAP.

Lagrådet:

Vid utarbetandet av straffbestämmelserna i det remitterade förslaget har varit avsett att, där ej annat uttalats, uppsåt skulle förutsättas för straff. I vissa fall har i förslaget stadgats straff för grov oaktsamhet (se 1 och 2 §§ ävensom 8 § första och andra styckena). I 9 § första stycket straffas även vanlig oaktsamhet som ej är ringa. Straffbestämmelserna i 3—7 §§, 8 § tredje stycket och 9 § andra stycket skulle däremot, enligt den använda metoden, icke vara tillämpliga å culpösa handlingar eller försummelser, även om de skett av grov oaktsamhet.

Beträffande straffbeläggandet av oaktsamhet, när bestämmelse därom givits i förslaget, företer detta en bristande konsekvens som det synes svårt att godtaga. Oktat det även i 1, 2 och 8 §§ ofta är fråga om överträdelse av föreskrift i trafiksäkerhetens intresse, har där endast grov oaktsamhet straffbelagts, medan överträdelse av de mindre viktiga trafiksäkerhetsföreskrifter som avses i 9 § kriminaliserats även vid vanlig oaktsamhet som ej är ringa; nedre gränsen för grov oaktsamhet ligger självfallet långt över gränsen mellan vanlig oaktsamhet och sådan oaktsamhet som är allenast »ringa». Likaså bestraffas underlåtenhet att göra föreskrivna anmälningar vid vanlig oaktsamhet, medan lämnandet av oriktiga uppgifter ibland bestraffas allenast om oaktsamheten är grov.

Till jämförelse må erinras om att allmänfarlig vårdslöshet enligt 19 kap. 5 § strafflagen är straffbelagd även om den icke är grov och att den personal som tillhör markorganisationen vid statens flygplatser i vid omfattning är underkastad straff enligt 25 kap. 4 § strafflagen för envar tjänsteförsummelse, även om den ej är grov. Det framgår icke av förslaget, huruvida tjänsteman, vilken åsidosätter sådana trafiksäkerhetsföreskrifter för luftfarten som nu äro i fråga, skall vara fri jämväl från straff enligt nämnda lagrum i strafflagen, om förseelsen sker av oaktsamhet som ej är grov.

I fråga om kriminaliseringen av oaktsamhetsbrott ligger vidare en jämförelse med bestämmelserna för motorfordonstrafiken nära till hands. För denna har man icke tvekat att straffbelägga överträdelse av trafiksäkerhetsföreskrifterna även när den sker av oaktsamhet som ej är grov. Behovet av noggrannhet är tydligen icke mindre för luftfartens del.

Lagrådet anser på grund av det anförda — med allt beaktande av önskemålet att onödig kriminalisering bör undvikas — nödvändigt att det remitterade förslaget ändras i förevarande avseende. I den mån oaktsamhet blir straffbelagd, torde detta över lag böra inbegripa även vanlig oaktsamhet, och således ej allenast de särskilt grova fallen. Förslaget torde emellertid å andra sidan, i likhet med föreliggande förslag till brottsbalk, böra upptaga en generell bestämmelse om att oaktsamhet som allenast är ringa ej skall föranleda straff (jfr 9 § i förslaget). Beträffande åsidosättande av trafiksäkerhetsföreskrifter lär strafffrihet av sådan grund komma i fråga allenast i mera bagatellartade fall, under beaktande givetvis av den överträdde föreskriftens större eller mindre vikt. När det gäller andra föreskrif-

ter än sådana som äro givna direkt i trafiksäkerhetens intresse, lär strafffrihetsregeln ge större utrymme för strafffrihet, eftersom det allmänna intresset av noggrannhet där kan vara väsentligt mindre framträdande.

Oavsett vad nu sagts är det påkallat, att det remitterade förslaget blir föremål för översyn i fråga om straffbeläggandet av oaktsamhetsbrott, särskilt med hänsyn till den metod som använts för att ge ledning beträffande de subjektiva rekvisiten.

I 1 § första stycket första punkten förutsättes enligt motiven uppsåt. Andra punkten kriminaliserar oaktsamhetsbrott. Andra stycket är, med utgångspunkt från den enligt motiven använda metoden, en helt självständig straffbestämmelse men likväl avfattat som om där åsyftade uppsåtliga och culpösa överträdelse vore kriminaliserade redan i första stycket. Beträffande härefter sådan underlåtenhet av luftfartygs befähavare som avses i 3 § tredje stycket är det svårt att förstå, varför försummelse som sker av oaktsamhet icke bör vara straffbar ens om den är grov. Ej heller stadgandet i 4 § skall, om man utgår från den angivna metoden för att utmärka de subjektiva rekvisiten, avse oaktsamhetsfall. Stadgandet skulle bland annat icke vara tillämpligt, när giltighetstiden för certifikat utgått och innehavaren ousäktligt glömt detta. I fråga om 5 § torde det ligga i sakens natur, att oaktsamhetsfall knappast kunna inpassas under den objektiva gärningsbeskrivningen. Vad härefter angår 6 § skola där givetvis gälla samma subjektiva rekvisit som för rattfylleri (jfr NJA 1956 s. 66, se även 1954 s. 115). I den mån s. k. blandade subjektiva rekvisit gälla för sistnämnda brott bör detsamma gälla för motsvarande brott inom luftfarten. I detta sammanhang är jämväl att märka, att 9 § i förslaget bestraffar även den som av oaktsamhet bryter mot förbudet i 5 kap. 10 § att tjänstgöra vid sjukdom eller uttröttnings. I 7 § saknas kriminalisering av till synes praktiska oaktsamhetsfall, såsom då ett tillstånd är tidsbegränsat eller försett med inskränkande villkor och vederbörande ousäktligt förbiser tidsbegränsningen eller åsidosätter villkoren. Och beträffande slutligen 8 § tredje stycket synes man ej heller där kunna räkna med att oaktsamhetsfallen skulle vara så praktiskt betydelselösa att de må lämnas utan straff.

Det skulle i och för sig vara mycket önskvärt, att i varje straffbestämmelse eller gemensamt för de olika straffbestämmelserna uttryckligen kunde angivas, vilka subjektiva rekvisit som gälla. I vissa lagar från senare tid har man mer eller mindre lyckats tillgodose detta önskemål. Inom strafflagen utgår kriminaliseringen i regel från att uppsåt skall föreligga, där ej annat sägs, men en sådan metod är svårare att konsekvent genomföra inom specialstraffrätten, något som bland annat sammanhänger med att oaktsamhetsfallen där äro så vanliga och praktiskt viktiga. I fråga om brott där blandade subjektiva rekvisit gälla skulle det dessutom bli missvisande vare sig man anger att brottet skall ha skett uppsåtligt eller att oaktsamhet är tillfyllest.

Beträffande straffbestämmelserna i föreliggande förslag torde det, med hänsyn till deras heterogena natur, knappast vara möjligt att för de sär-

skilda paragraferna ge uttrycklig anvisning om de subjektiva kraven. Gärningsbeskrivningarna torde därför i första hand böra få tala för sig själva. Av den nyss förordade generella bestämmelsen om att gärning som skett av ringa oaktsamhet ej skall straffas skulle emellertid framgå, att man utgått från att även oaktsamhetsfall i anslutning till det föregående äro straffbelagda i förslaget, där ej annat följer av den särskilda straffbestämmelsens lydelse eller brottets särskilda natur (såsom i 5 §).

Förslaget berör även i ett annat hänseende en fråga av större räckvidd. I 3 § andra stycket stadgas sålunda, att till straff som i första stycket samma paragraf sägs skall jämväl fartygets befälhavare vara förfallen ändå att han ej förde fartyget, likaså fartygets ägare eller den som i ägarens ställe brukade fartyget, där brottet skedde med hans vetskap och vilja. Frågan i vad mån medverkan till visst brott är straffbar blir emellertid, såsom även de sakkunniga framhållit, av betydelse ej endast i de fall som avses i 3 § första stycket. Något särskilt behov att just där reglera medverkandes ansvar torde knappast föreligga. Gärningsbeskrivningen i och för sig utgör icke hinder mot att 3 kap. strafflagen blir tillämpligt. Förslaget upptar för övrigt ett på enahanda sätt utformat stadgande i 2 § andra stycket, där behovet skulle vara lika stort och regleringen i fråga om de straffbara subjekten bör vara ensartad. Den speciella regleringen i 3 § andra stycket kan enligt lagrådets mening ej undgå att framkalla missförstånd och torde böra utgå. Medverkansreglerna i 3 kap. strafflagen torde i stället även i där avsett fall böra tillämpas enligt eljest gällande grundsatser. I fråga om luftfartygs befälhavare kan exempelvis icke råda någon tvekan att han blir medansvarig, om han eftersätter sin övervakningsplikt som befälhavare och därigenom främjar brott vid nyttjande av fartyget, och även den som driver luftfartsverksamhet måste kunna straffas enligt 3 kap. strafflagen, om han främjar brott som här avses, t. ex. genom ousäktlig underlåtenhet att ingripa.

Straffbestämmelserna i det föreslagna 13 kap. ansluta till de föregående kapitlen. Gärningsbeskrivningen är dock icke alltid sådan att man säkert vet på vad sätt varje särskild straffbestämmelse skall vara begränsad. Så är exempelvis uttrycket »åsidosätter i trafiksäkerhetens intresse meddelad föreskrift» i 8 § så vidsträckt att det — i strid mot vad som lär vara avsett — omfattar långt mera än trafiksäkerhetsföreskrifter som meddelats enligt 8 kap. 1 eller 2 §. Lagrådet förordar att de särskilda straffbestämmelserna få tydligare anknyta till de förut givna normerna och ordningsföljden mellan straffbestämmelserna bättre ansluta till de föregående kapitlen.

Från dessa utgångspunkter hemställer lagrådet, att straffbestämmelserna utformas enligt följande:

1 §: Andra punkten i första stycket utgår.

Andra stycket torde böra, enligt där föreslagen straffskala, bestraffa överträdelse av förbud eller föreskrift som i annat fall än första stycket avser meddelats med stöd av 1 kap. 3 §.

2 §: Första punkten i första stycket torde böra redaktionellt jämkas så

att den straffbelägger lämnandet av oriktig uppgift vid ansökan om luftfartygs införande i luftfartygsregistret eller antecknande i bihanget till registret eller vid annan ansökan eller anmälan enligt 2 kap.

Andra punkten i första stycket bör utgå, liksom andra punkten i andra stycket.

3 §: Första stycket i förslaget utgår från att gärningen kan innebära allmänfarlig vårdslöshet och att i så fall 19 kap. strafflagen skall ensamt tillämpas. Från denna utgångspunkt synes det lämpligt, att förevarande, först i andra hand tillämpliga bestämmelse får innefatta alla fall, då luftfartyg utan lov nyttjas till luftfart, ehuru det saknar luftvärdighetsbevis eller eljest ej är luftvärdigt enligt vad i 3 kap. sägs. I ett andra stycke torde böra stadgas enahanda straff, om luftfartyg utan lov nyttjas till luftfart ehuru det icke är bemannat enligt vad i 4 kap. sägs. Underlåtenhet att ha försäkring eller säkerhet bör bestraffas i senare paragraf (9 §).

Andra stycket i förslaget torde böra utgå och tredje stycket upptagas under 5 §.

4 §: Paragrafen torde kunna redaktionellt förenklas något.

5 §: Under detta paragrafnummer kan upptagas förslagets 5 § och den förut nämnda straffbestämmelsen i 3 § tredje stycket för befälhavare som försummar att, när luftfartyg är i nöd, göra vad på honom ankommer. Den senare bestämmelsen kan lämpligen utvidgas till att avse alla fall av försummelse att iakttaga vad som stadgas i 5 kap. 7 §.

6 §: I paragrafen talas om »berusningsmedel» medan i 5 kap. 10 § användes uttrycket »stimulerande eller bedövande ämnen». Det senare torde vara att föredraga även här, oaktat 1951 års trafikbrottslag använder ordet berusningsmedel.

7 §: Första stycket synes böra utsträckas att gälla även när någon inrättar eller driver flygplats eller annan anläggning för luftfarten utan erforderligt tillstånd och vidare jämkas så, att det tydligare framgår att lagrummet är tillämpligt även när ett en gång givet tillstånd eller godkännande ej längre är gällande.

Såsom andra stycke bör i anslutning till det remitterade förslaget ingå stadgandet om straff för den som utövar luftfart utan att hava i 7 kap. föreskrivet tillstånd.

8 §: Enligt lagrådets mening är straffet i andra stycket för underlåtenhet att landa onödigt högt, då även för där avsedda fall allmänna strafflagen ingriper kompletterande i allvarigare situationer. Straffskalan torde kunna bli gemensam för alla i paragrafen avsedda fall. Lagrådet föreslår, att där — med viss utvidgning av tillämpningsområdet — stadgas dagsböter eller fängelse i högst ett år för fall, att någon vid utövning av tjänst å luftfartyg eller eljest åsidosätter trafikföreskrift som meddelats med stöd av 8 kap. 1 eller 2 §, att någon underlåter att landa enligt vad i 8 kap. 3 § sägs eller att krigsmateriel eller annat gods befordras med luftfartyg i strid mot 8 kap. 4 § första eller andra stycket eller föreskrift som meddelats med stöd därav (d. v. s. första eller andra stycket).

Ny 9 §: Här bör stadgas samma straff som i 3 § för det fall att luftfartyg nyttjas till luftfart utan att enligt 9 kap. 2 § (enligt lagrådets förslag) eller 10 kap. 2 § föreskriven försäkring eller säkerhet finnes.

Ny 10 §: Under detta paragrafnummer torde böra införas motsvarighet till förslaget 9 §. Det subjektiva rekvisitet torde, i enlighet med vad som förut anförts, icke böra angivas i första styckets fall. Lydelsen av första stycket synes böra vara att, om någon i annat hänseende än förut sagts försummar vad enligt 1—6 eller 8 kap. åligger honom, han skall straffas med dagsböter. Såsom i det remitterade förslaget bör ej heller i andra stycket det subjektiva rekvisitet angivas. Andra stycket bör vidare, om vad lagrådet förordnat beträffande 11 kap. 13 § iakttages, stadga straff även för överträdelse av andra stycket i samma paragraf.

Ny 11 §: I denna paragraf bör upptagas det förut nämnda generella stadgandet att straff enligt förevarande lag ej må ådömas, där gärningen skett av oaktsamhet som var ringa.

Ny 12 §: Här upptages motsvarighet till 10 § i förslaget. Beträffande denna bestämmelse vill lagrådet erinra om att 25 kap. 4 § allmänna strafflagen ej är tillämplig när tjänstefel är särskilt belagt med straff. Med sistnämnda förbehåll åsyftas även straffbestämmelserna inom specialstraffrätten. I enlighet härmed bör den kriminalisering som skett i förevarande kap. bli tillämplig före bestämmelsen om tjänstefel i 25 kap. strafflagen (med beaktande givetvis av straffskärpningen i 25 kap. 5 § strafflagen). Detta torde kunna utmärkas genom att bestämmelsen får lyda, att straff enligt nu förevarande lag ej må ådömas för gärning som är *särskilt* belagd med straff i allmänna strafflagen.

Ny 13 §: Under paragrafen bör upptagas 11 § i förslaget, vilken dock lämpligen torde böra redaktionellt jämkas något till närmare överensstämmelse med 2 kap. 17 § strafflagen. Vidare torde en motsvarande förverkandebestämmelse böra meddelas beträffande krigsmateriel och annat gods som avses i 8 kap. 4 §, såframt ägaren därav eller någon som är i hans ställe förövar gärning som i 8 § tredje ledet (enligt lagrådets förslag) sägs eller medverkar därtill. Bestämmelserna torde böra bli tillämpliga även om brottet begåtts av oaktsamhet; i grova oaktsamhetsfall kan förverkande emellannåt vara motiverat, varemot denna påföljd, såsom obillig, icke gärna kan komma i fråga vid annan oaktsamhet.

14 KAP.

Lagrådet:

Därest rubriken till 12 kap. ändras på sätt lagrådet förordnat, torde förevarande kapitel lämpligen kunna få rubriken »Särskilda bestämmelser».

1 §.

Beträffande luftfartyg, som icke ha förare ombord eller som framdrivas annorledes än med motor eller eljest äro av särskild beskaffenhet, må en-

ligt första stycket i förevarande paragraf undantag medgivnas eller tillägg föreskrivas i fråga om vad i luftfartslagen är stadgat, dock ej med avseende å 10 kap. 3 § samt 11, 12 och 13 kap.

Den föreslagna lydelsen kan föranleda vissa missförstånd och torde ej heller vara anmärkningsfri i sak, enär Konungen, om tilläggsföreskrifter givas, också lär vara berättigad att meddela därav föranledda straffbestämmelser i tillägg till 13 kap. Syftet torde enklast kunna vinnas med en bestämmelse, enligt vilken i fråga om luftfartyg som avses i paragrafen undantag må göras från vad i 2—8 kap. stadgas, där hinder icke möter av hänsyn till trafiksäkerheten eller det allmänna, så ock må meddelas de särskilda föreskrifter som finnas erforderliga.

2 §.

Klagan över beslut, som luftfartsstyrelsen meddelar enligt luftfartslagen eller bestämmelse utfärdad med stöd av lagen, skall enligt förevarande paragraf första punkten föras hos Konungen genom besvär vilka skola ingivas till kommunikationsdepartementet. I ett remissyttrande har ifrågasatts, om icke en allmänt hållen hänvisning till lagen den 4 juni 1954 om besvärstid vid talan mot förvaltande myndighets beslut borde intagas i lagtexten. Ehuru en sådan hänvisning icke är nödvändig, synes dock önskvärt att lagtexten, på sätt i andra sammanhang varit brukligt, innehåller en erinran om att klagan är underkastad tidsbegränsning. Däremot förefaller det opåkallat att i lagen angiva till vilket departement besvär skola ingivas.

Bestämmelsen om fullföljdsrätt synes vidare böra begränsas till beslut enligt luftfartslagen. Huruvida alla luftfartsstyrelsens beslut enligt tillämpningsförfattning böra kunna överklagas, kan icke nu överblickas.

Förevarande paragraf upptager även föreskrift om att luftfartsstyrelsens beslut i allmänhet skall lända till efterrättelse utan hinder av att besvär anförts. Beträffande beslut, varigenom luftfartscertifikat eller annat bevis om behörighet att förrätta viss tjänst eller godkännande här i riket av utländsk sådan handling återkallats eller förklarats icke gällande, föreslås dock att beslutet ej skall lända till efterrättelse förrän den som avses med beslutet erhållit del därav. Denna bestämmelse ger såtillvida uttryck för en riktig princip som det i regel bör vara uteslutet att exempelvis fälla en person till ansvar för det han, sedan hans luftfartscertifikat återkallats men innan han fått del av återkallelsebeslutet, fortsätter att utöva den tjänst certifikatet avser. Man kan dock tänka sig fall, då vederbörande avsiktligt gör sig oåtkomlig för delgivning och straff bör kunna tillämpas. Vidare må framhållas, att luftfartygets ägare eller innehavare eller befälhavare kan tänkas låta en person förrätta tjänst, för vilken kräves certifikat, med vetskap om att certifikatet återkallats, ehuru vederbörande själv ej fått del av återkallelsen. De med föreskriften åsyftade fallen torde kunna tillfredsställande behandlas utan någon undantagsbestämmelse. På grund härav och då förslaget ej heller beaktar vissa fall som borde behandlas på samma sätt som de i förslaget nämnda bör ifrågavarande bestämmelse enligt lagrådets mening utgå.

Regeringsrådet Klackenborg:

Därest vad jag anförts vid 4 kap. 6 § vinner beaktande, bör i förevarande paragraf intagas stadgande att besvär icke må anföras över beslut, varigenom varning jämlikt 4 kap. 6 § andra stycket meddelats.

3 §.

Lagrådet:

Lagrådet erinrar om att lagrådet vid 1 kap. 4 § förordnat att, under där angivna förutsättning, såsom 3 § i förevarande kap. upptages en bestämmelse om rätt för Konungen att föreskriva att vad i förslaget sägs om luftfartsstyrelsen skall i ett eller flera hänseenden i stället gälla annan myndighet som Konungen förordnar. Den bestämmelse som i detta kap. upptagits som 3 § torde i så fall böra utgöra 4 §.

Vidare har lagrådet under 12 kap. föreslagit, att 5 § i sistnämnda kap. i det remitterade förslaget skulle flyttas till nu förevarande kap. och där upptagas under samma paragrafnummer.

ANDRA AVDELNINGEN

15 KAP.

Lagrådet:

1 §.

Bestämmelserna skulle framstå klarare, om dock-satsen, i förkortad form, upptages som särskilt stycke. Huvudstadgandet synes vidare icke behöva upptaga begränsningen till de »ämnen i vilka beträffande civil luftfart stadganden äro givna i denna lag». Det är givet, att Konungen likväl har att iakttaga de gränser som gälla för administrativ lagstiftning.

2 §.

Undantaget i första stycket synes böra gälla även 11 kap. 2 § andra stycket.

I fråga om andra stycket i det remitterade förslaget synes, i enlighet med vad lagrådet förordnat beträffande 14 kap. 1 §, ur dock-satsen böra utgå vad som sägs om 13 kap. Stadgandet torde i övrigt böra jämkas till bättre överensstämmelse med undantagsbestämmelsen i 1 § av förevarande kapitel.

3 §.

Andra stycket lär vara avsett att kunna tillämpas *dels* när främmande luftfartyg som här avses olovligen kommer in på svenskt område, *dels* då någon som åtnjuter immunitet i sin tjänst, exempelvis å främmande militärt luftfartyg, utom tjänsten begår förseelse som är straffbelagd i 13 kap.

I det senare hänseendet torde stadgandet icke ha någon uppgift att fylla. I övrigt uppkommer först frågan, huruvida 1 kap. utgör hinder för luftfartyget att inkomma på svenskt område. Så som förslaget är uppbyggt är

1 kap. ej tillämpligt å luftfartyg som avses i förevarande paragraf. Ej heller övriga kapitel bli tillämpliga med avseende å samma luftfartyg. Andra stycket i paragrafen torde därför böra utgå. Det ankommer i så fall på Konungen eller den Konungen bemyndigar att meddela alla de bestämmelser som äro av behovet påkallade beträffande luftfartyg som här äro i fråga. Av rådande uppfattning i folkrättsligt hänseende torde följa, att främmande luftfartyg som här avses icke ha rätt att utan tillstånd vinna tillträde till svenskt område.

Bestämmelser om lagens ikraftträdande

Lagrådet:

Den nya lagens ikraftträdande kan behöva förberedas på olika sätt. Självfallet är, att Konungen kan utfärda tillämpningsföreskrifter redan före ikraftträdandet. Möjligen kan det anses, att även luftfartsstyrelsen eller annan myndighet som Konungen bestämmer skulle kunna enbart med stöd av Konungens bemyndigande enligt nya lagen utfärda tillämpningsföreskrifter redan innan lagen trätt i kraft. Det kan emellertid också visa sig behöfligt, att särskilda beslut om tillstånd till luftfartsverksamhet eller liknande meddelas i förväg. För att så må kunna ske — och jämväl överklagande kunna äga rum — torde särskilt övergångsstadgande tarvas. Lagrådet förordar därför en bestämmelse, enligt vilken Konungen eller den Konungen bemyndigar skall kunna innan nya lagen trätt i kraft, med tillämpning därav, meddela föreskrift eller beslut som har avseende å tiden efter ikraftträdandet.

Det kan förutsättas, att Konungen, när nya lagen träder i kraft, har utfärdat ny tillämpningsförfattning. Denna kommer tydligen att ersätta den nuvarande tillämpningskungörelsen. Den nya kungörelsen kan innehålla övergångsbestämmelser, enligt vilka den äldre kungörelsen alltjämt skall gälla i vissa delar. Sådant förbehåll kan dock stadgas allenast i den mån det är förenligt med nya lagen eller övergångsstadgandet till denna lag.

Även luftfartsstyrelsen har enligt hittillsvarande ordning utfärdat ett stort antal tillämpningsföreskrifter. I den mån dessa ha karaktären av författning böra de åtminstone formellt ersättas av nya föreskrifter eller av förklaring att de skola gälla även efter nya lagens ikraftträdande. Luftfartsstyrelsen kan naturligen ej ge andra nya föreskrifter eller förlänga giltigheten av andra äldre föreskrifter än sådana som äro förenliga med nya lagen och som omfattas av bemyndiganden för luftfartsstyrelsen enligt samma lag. Självfallet kan styrelsen inom den nu angivna ramen också ge övergångsbestämmelser till nya författningar som den utfärdar. Vad nu sagts gäller givetvis jämväl i den mån föreskrifter enligt hittillsvarande ordning utfärdats av annat ämbetsverk än luftfartsstyrelsen.

Vid nya lagens ikraftträdande kommer emellertid också att finnas utelöppande ett mycket stort antal luftvärdighetsbevis, certifikat, tillstånd till luftfartsverksamhet och liknande tillämpningsbeslut som uppenbarligen icke kunna i ett sammanhang ersättas med nya beslut. Även registrerings-

åtgärder komma här i fråga. Vidare höra hit åtskilliga förbud mot flygning samt detaljföreskrifter för flygplatser och luftleder m. m. Beträffande åtskilliga hithörande beslut torde det följa av sakens natur att de skulle bli gällande även efter nya lagens ikraftträdande oavsett om någon föreskrift meddelas därom. Detta gäller exempelvis registreringsåtgärder. I fråga om andra beslut är saken mera tveksam. En bestämmelse i ämnet synes därför önskvärd. Den torde kunna innehålla, att tillstånd, förbud eller annat dylikt beslut som meddelats med stöd av äldre lag eller författning skall behålla sin giltighet jämväl efter nya lagens ikraftträdande. Härmed avses, att beslutet skall gälla sin tid ut, med rätt för vederbörande myndighet att återkalla det om möjlighet därtill fanns enligt äldre lag eller författning och i så fall enligt äldre regler. Någon förlängning av giltighetstiden följer givetvis ej av en sådan bestämmelse som nu nämnts. Det må särskilt framhållas att därmed upprätthålles bland annat tillstånd till luftfartsverksamhet som för längre eller kortare tid meddelats före nya lagens ikraftträdande.

Enligt det i det remitterade förslaget upptagna slutstadgandet till luftfarts-lagen skall upphävas — förutom särskilt angivna författningar — vad i övrigt finnes i lag eller författning stridande mot nya lagens bestämmelser. Denna bestämmelse synes utgöra hinder mot en sådan övergångsordning som lagrådet nyss förordat och något behov av en dylik reservföreskrift torde, om den förordade översynen av nu gällande författningar vidtages, icke föreligga. Alla luftfartsförfattningar härröra från de senaste årtiondena, varför utan svårighet i nämnda ordning kan tydligt angivas vilka författningar som skola upphöra att gälla. Uppenbarligen bör det icke överlämnas åt allmänheten — flygföretagen inbegripna — att själv söka genom jämförelse mellan olika författningar utröna vad som alltjämt gäller. Klarhet härutinnan är av stor vikt. Lagrådet hemställer därför, att nyssnämnda bestämmelse får utgå ur slutstadgandet.

Övriga lagförslag

Lagrådet:

Något förslag om ändring i 1 kap. strafflagen, varigenom svenskt luftfartyg jämställes med fartyg på sätt skett i förslaget om ändring i rättegångsbalken, har icke upprättats. Skälet härtill är att ny brottsbalk väntas. Då det kan komma att förflyta en tid mellan luftfartslagens och nya brottsbalkens ikraftträdande, synes dock lämpligt att 1 kap. 1 och 2 §§ strafflagen i förevarande sammanhang ändras så att i vardera paragrafen i första stycket efter orden »svenskt fartyg» införas orden »eller luftfartyg».

I övrigt föranleda förevarande lagförslag ej något lagrådets yttrande.

Ur protokollet:

Torsten Johansson

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 1 februari 1957.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, NORUP, HEDLUND, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Zetterberg, lagrådets den 12 december 1956 avgivna utlåtande över de den 20 augusti 1956 till lagrådet remitterade förslagen till

- 1) *luftfartslag*;
- 2) *lag angående ändrad lydelse av 7 § lagen den 22 april 1938 (nr 121) om hittegodis*; samt
- 3) *lag om ändrad lydelse av 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken.*

Efter redogörelse för lagrådets yttrande anför föredraganden följande.

De av lagrådet förordade ändringarna i förslaget till luftfartslag har, såsom lagrådet också framhållit, endast på ett par punkter större praktisk räckvidd. I allmänhet har ändringarna mindre betydelse eller är av övervägande formell natur. Jag har emellertid ändå ansett lämpligt att låta lagrådets anmärkningar bli föremål för överläggningar mellan de nordiska stater som tidigare samarbetat i frågan. Efter inbjudan till vederbörande departement i Danmark, Finland och Norge har också sådana överläggningar ägt rum i Stockholm den 21—23 januari 1957. Därvid har vad lagrådet anför i stor utsträckning tillstyrkts eller förklarats vara åtminstone i huvudsak godtagbart. I vissa avseenden har dock från grannlandsdelegationernas sida anförts betänkligheter mot lagrådets förslag. De fall då lagrådets förslag icke godtagits vid överläggningarna redovisas i det följande. Vid det fortsatta arbetet inom justitiedepartementet har jag sökt att så långt som möjligt taga hänsyn till vad man vid överläggningarna nått enighet om.

Förslaget till luftfartslag

FÖRSTA AVDELNINGEN

1 KAP.

Beträffande 4 § har lagrådet anmärkt, att bestämmelsen borde innehålla att lagen skall, där ej annat stadgas, med avseende å svenska luftfartyg lända till efterrättelse jämväl vid luftfart utom riket, i den mån det är förenligt med lag i främmande stat som efter överenskommelse eller eljest är tillämplig. I vissa avseenden torde det emellertid även utan uttryckligt stadgande framgå av lagen, att den ej skall vara tillämplig utom riket. Uttrycket »där ej annat stadgas» bör därför lämpligen ersättas med »där ej annat följer av vad i lagen är stadgat».

2 KAP.

De av lagrådet förordade hänvisningarna i 15 § första stycket till 12 eller 14 § synes kunna ersättas med bestämningen »svenskt» nationalitets- och registreringsbevis. — Syftet med tredje stycket av samma paragraf och av 16 § torde klarare framgå, om bestämmelserna avfattas i något närmare överensstämmelse med lydelsen av 16 § tredje stycket i det remitterade förslaget.

3 KAP.

Beträffande 5 § har lagrådet anfört, att bestämmelsen i första stycket andra punkten synes böra skärpas. Det må emellertid framhållas, att paragrafen endast behandlar frågan huruvida luftvärdighetsbeviset i vissa fall skall automatiskt upphöra att gälla. Stadgandet avser däremot icke spørsmålet huruvida luftfartyg är luftvärdigt eller ej. Ett luftfartyg kan självfallet vara icke luftvärdigt i åtskilliga fall, då det jämlikt det remitterade förslaget skall ankomma på luftfartsstyrelsen att avgöra, om beviset skall förklaras ogiltigt intill dess fartyget förklarats luftvärdigt. Jag vill hänvisa till 13 kap. 3 §, som stadgar straff då luftfartyg utan lov — d. v. s. medgivande enligt 3 kap. 9 § eller, då det gäller dispens blott från det formella kravet på visst luftvärdighetsbevis, 3 kap. 4 § — nyttjas till luftfart icke blott då fartyget saknar luftvärdighetsbevis utan även då fartyget eljest icke är luftvärdigt. Vid de nordiska överläggningarna har enighet förelegat om att den av lagrådet förordade skärpningen icke borde företagas. Jag ansluter mig till denna mening.

Den av lagrådet förordade lydelsen av 6 § torde kunna något förenklas.

4 KAP.

I fråga om 5 § tredje stycket har lagrådet förordnat, att lagen även beträffande tjänstgöring å svenskt luftfartyg i internationell fart skulle öppna möjlighet för luftfartsstyrelsen att enligt vad Kungl. Maj:t bestämmer meddela tillstånd att tjänstgöra å luftfartyg utan hinder av vad i första stycket sägs. Härigenom skulle avvikelse kunna ske från vad som stadgas i art. 32 a) i luftfartskonventionen. Lagrådet har uttalat, att frågan vid behov kunde bli föremål för gemensam behandling av konventionsstater och att Kungl. Maj:t i övrigt kunde i tillämpningsbestämmelser kringgärda dispensmöjligheten med de förbehåll som hänsyn till luftfartskonventionen krävde. Jag kan emellertid icke ansluta mig till lagrådets förslag härvidlag. Erfarenheten visar, att man exempelvis genom att utfärda interimisbevis rörande innehav av luftfartscertifikat kan komma till rätta med fall sådana som det av lagrådet nämnda utan att överträda konventionens bestämmelser. Särskild reglering för den förhållandevis obetydliga luftfarten med svenska luftfartyg inom stater som ej biträtt konventionen torde ej vara påkallad.

Bestämmelserna i 6 § om återkallelse av luftfartscertifikat och om interimistiska åtgärder, då återkallelseanledning kan antagas föreligga, har föränlett vissa anmärkningar inom lagrådet. Dessa bestämmelser är också betydelsefulla, då det får anses vara av vikt att man så långt som möjligt tillser, att luftfartscertifikat icke innehas av andra personer än sådana som bör betros därmed. När det gäller att utfärda närmare föreskrifter i ämnet, torde de för innehavare av körkort för motorfordon i motsvarande avseende stadgade reglerna i väsentlig utsträckning kunna tjäna till ledning. Det är ock avsett, att erforderliga tillämpningsföreskrifter till denna paragraf skall i huvudsak anknyta till bestämmelserna i 33—35 §§ vägtrafikförordningen om återkallelse av körkort samt om varning och omhändertagande av körkort.

Såsom inom lagrådet framhållits, kan begäendet av vissa förseelser utgöra anledning att återkalla ett certifikat. Även om redan det remitterade förslaget medger att i vissa fall mycket stränga tillämpningsbestämmelser utfärdas rörande sådana fall — jämföras må 33 § 1 mom. vägtrafikförordningen — torde det få anses utgöra ett värdefullt förtydligande att i själva lagen nämna möjligheten att återkalla certifikat, om innehavaren begår förseelse i tjänsten eller av betydelse för denna. Å dansk sida torde man emellertid, av hänsyn till de i Danmark gällande reglerna om att förlust av behörighet åtminstone i regel skall ådömas av domstol, icke kunna ansluta sig till en sådan formulering. Det har emellertid vid de senaste nordiska överläggningarna framgått, att man å dansk sida icke anser det innebära någon olägenhet, om det svenska stadgandet erhåller den av lagrådets flesta ledamöter förordade lydelsen, vilken även torde vara förenlig med finsk och norsk uppfattning. Jag finner fördenskull att på denna punkt övervägande skäl talar för att överge den, låt vara blott formellt, enhetliga

nordiska skrivning som det remitterade förslaget representerar. Jag vill tillägga att frågan huruvida det bör ankomma på domstol att förordna om återkallelse på grund av brottslig gärning av körkort, luftfartscertifikat och annat sådant bevis om viss kompetens synes förtjänt av att övervägas närmare men att denna fråga ej kan upptagas i detta sammanhang.

Avfattningen av 7 § torde böra ändras i överensstämmelse med lydelsen av 3 kap. 6 §.

5 KAP.

I fråga om detta kapitel har lagrådet förordat att till 1 § skall fogas ett nytt stycke, enligt vilket vad i lagen är stadgat om befälhavaren skall äga motsvarande tillämpning å den som, enligt vad därom må vara bestämt, trätt i befälhavarens ställe. En sådan föreskrift, som vid de nordiska överläggningarna icke kunde tillstyrkas från dansk och norsk sida, är enligt min mening knappast erforderlig. I tillämpningsföreskrifterna bör naturligen upptagas bestämmelser om vem som skall vara befälhavare å luftfartyg och ställföreträdare för denne.

De av lagrådet ifrågasatta ändringarna beträffande 4 § — som rör befälhavarens rätt att bruka våld — har varit föremål för särskild uppmärksamhet vid de nordiska överläggningarna. Därvid har, särskilt med hänsyn till förhållandena inom SAS, framhållits vikten av att åtminstone de två första styckena i de olika ländernas stadganden överensstämmer så nära som möjligt. Man har även varit överens om nödvändigheten att befälhavaren i särskilt kritiska fall skall kunna med all kraft ingripa icke blott mot ohörsam besättningsman utan även mot passagerare som äventyrar de ombordvarandes säkerhet. Det har vidare framkommit, att vad lagrådet förordat icke skulle innebära en lika tydlig reglering i grannländerna, där anknytning saknas av samma art som den svenska jämförelsen med vissa bestämmelser i 5 kap. strafflagen. Vid de nordiska överläggningarna har man därför utarbetat förslag till en lydelse av stadgandets två första stycken, som torde vara godtagbar i de olika länderna. Enligt detta förslag jämföras i förevarande fall i princip passagerare och besättningsmedlemmar. Förslaget får vad beträffar första stycket (enligt styckenas ordning i det remitterade förslaget) anses gå lagrådets önskemål till mötes, medan andra stycket i allt väsentligt kvarstår i den avfattning det hade i det remitterade förslaget. Vad slutligen angår tredje stycket har jag anslutit mig till den av lagrådet förordade formuleringen, dock med den anmärkningen att denna bör anses hänvisa till eljest gällande rätt även i fråga om skadeståndsskyldighet.

Med hänsyn främst till önskemål från danskt håll vill jag förorda, att möjligheten att begränsa underrättelseplikten enligt 8 § bibehålls. Vad lagrådet i övrigt anført i fråga om sagda paragraf kan jag biträda.

6 KAP.

Beträffande 1 § vill jag ansluta mig till lagrådets förslag, dock med en något mer allmän avfattning av första stycket och en därav betingad jämkning i andra stycket.

Stadgandet i 5 § torde lämpligen i fråga om förutsättningarna för meddelande av tillstånd kunna avfattas så, att detta må ske allenast där hinder icke möter av hänsyn till det allmänna.

Lagrådet har i fråga om 12 § förordat ett förtydligande av stadgandets innebörd. Till vad lagrådet härvidlag uttalat vill jag endast anføra, att frågan om användande av flygplats för annat ändamål än luftfart lämpligen torde böra regleras genom tillämpningsföreskrifter till 1 § i kapitlet.

Vad lagrådet anført vid 13 § om avgift för upplåtelse av utrymme i hangar vill jag biträda, såvitt angår hangar som disponeras av annan än flygplatsens innehavare. I övrigt må framhållas värdet av att det på allmänna flygplatser finnes tillgång till hangar, som mot ersättning enligt taxa hålles öppen för envar som trafikerar flygplatsen. I vårt land hålles också på de flesta flygplatser hangarer tillgängliga på detta sätt, varför hangaravgifter i regel får anses naturligt falla under förevarande paragraf. Endast i sådana fall som då med hänsyn till platsbrist eller andra omständigheter hangar eller viss del av hangar reserverats för ett eller flera luftfartsföretag träder hyresförhållandet så i förgrunden, att avgiften knappast synes kunna hänföras till de nu ifrågasvarande avgifterna. Den närmare gränsdragningen torde kunna lämnas åt rättstillämpningen.

7 KAP.

Såvitt angår bestämmelserna i 1 § om tillstånd att utöva luftfart har lagrådet förordat, att uttrycket »luftfart i förvärvssyfte» utbytes mot »yrkesmässig luftfart». Vidare har tre av lagrådets ledamöter ifrågasatt, om ej undantaget för staten från skyldighet att inneha tillstånd borde utgå.

Det erbjuder onekligen vissa svårigheter att finna ett uttryck som gör det möjligt att på ett naturligt och lämpligt sätt skilja mellan sådan luftfart, där en av näringspolitiska och trafikekonomiska synpunkter betingad tillståndsskyldighet bör föreligga, och annan luftfart, som från dessa synpunkter bör lämnas oreglerad. De sakkunniga har beträffande den av dem föreslagna termen »luftfart i förvärvssyfte» anført, att luftfarten såsom sådan skall ske i förvärvssyfte. Som en hjälpregel vid tillämpningen av denna bestämning anførdes vid remissen till lagrådet, att man borde undersöka huruvida luftfarten vore en mindre väsentlig del i en större verksamhet eller en huvudsaklig beståndsdel i verksamheten; i det senare fallet syntes tillståndsskyldighet i princip böra upprätthållas. Jag anførde vidare att, ehuru förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. använder

uttrycket »yrkesmässig» trafik, rättstillämpningen på bilrättens område torde förtjäna att i vissa avseenden beaktas även vid tillämpning av nu förevarande paragraf. Att jag uttryckte mig så reserverat berodde främst på att vissa, delvis ganska djupgående skillnader föreligger mellan hithörande förhållanden inom lufträtt och bilrätt. Såsom exempel på sådana skillnader må nämnas, att medan den yrkesmässiga biltrafiken helt går ut på person- och godsbefordran, luftfart varom nu är fråga kan avse även verksamhet där befordringsmomentet är underordnat eller saknas, såsom flygning för ogräsbekämpning, reklamflyg och fotograferingsflyg.

Mot denna bakgrund finner jag den av lagrådet förordade termen icke helt lämplig. Även om man genom utfärdande av ändamålsenliga tillämpningsbestämmelser skulle kunna, ehuru måhända i viss mån i strid med begreppets naturliga tolkning, uppnå att »yrkesmässig luftfart» komme att omfatta även enstaka flygningar, som uppenbarligen sker i förvärvssyfte och som konkurrerar med luftfart vartill tillstånd givits, skulle den olägenheten kvarstå, att man inom bilrätten och lufträtten hade att röra sig med olika tolkningar av vad som vore att förstå med »yrkesmässig» trafik. Det får då anses lämpligare att man för lufträttens del godtager begreppet »luftfart i förvärvssyfte» — som närmare än uttrycket »yrkesmässig luftfart» ansluter sig till övriga nordiska texter — och låter den kommande utvecklingen avgränsa begreppet på ett för luftfarten naturligt och ändamålsenligt sätt.

Vad härefter beträffar förslaget att icke i paragrafen göra undantag för staten vill jag anföra, att dess reella betydelse icke är särdeles stor. Förslaget syftar emellertid till en förbättrad översikt och samordning i fråga om statsverksamhet på luftfartens område. Jag kan därför biträda det, så mycket hellre som därmed full nordisk överensstämmelse i denna fråga torde uppnås.

Den ändring som angivits i fråga om 5 § i föregående kapitel bör vidtagas även i 7 kap. 2 §.

Vad lagrådet anfört vid 3 § rörande innebörden av begreppet cabotage kan jag biträda. Såsom lagrådet framhållit kan de bestämmelser i det remitterade förslaget, som syftar till att utestänga svenska aktiebolag med alltför stort utländskt inflytande från att utan särskild dispens driva inrikes luftfart, lätt kringgå. Den av lagrådet föreslagna utvägen att komma till rätta därmed synes emellertid knappast lämplig. Denna utväg skulle med sin anknytning till 1916 års lag om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom eller gruva eller aktier i vissa bolag innebära en alltför stel reglering och dessutom stå i motsättning till de övriga nordiska lagutkasterna, som alla upptager den i det remitterade förslaget förordade tvåttredjedelsregeln. Nämnas bör även, att ett antal av de mera betydande luftfartsföretagen i Sverige utgöres av aktiebolag, som icke i sin bolagsordning har förbehåll enligt 1916 års lag men beträffande vilka man ändock kan fastställa, att det utländska inflytandet är obefintligt eller helt obetydligt. Då vederbörlig hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet kan

tagas vid tillståndsgivningen, torde det utgöra tillräcklig ledning att i stadgandet — jämte regeln att aktiebrevens skall vara ställda till viss man — ut säga att tillstånd icke må meddelas aktiebolag, med mindre dess aktier till ett kapitalvärde och ett röstvärde av minst två tredjedelar tillkommer den, åt vilken tillstånd enligt paragrafen må meddelas, samt att, om denne är svenskt aktiebolag, det svenska inflytandet däri skall vara säkerställt i samma omfattning som i det tillståndssökande bolaget. Jag vill i detta sammanhang även erinra om stadgandet i 79 § lagen om aktiebolag angående begränsning av rätten för annan än svensk medborgare att vara styrelseledamot eller verkställande direktör i svenskt aktiebolag. För att öka överskådligheten synes bestämmelserna om aktieinnehav böra upptagas i en särskild punkt i första stycket.

8 KAP.

Vid de nordiska överläggningarna har beträffande 6 § yppats tveksamhet rörande värdet av den i paragrafen upptagna begränsningen av kretsen av dem som bör äga rätt att taga del av fartygshandlingar. Det har därvid framhållits, att man i de fall, då tvekan kan råda huruvida sökandens intresse av innehållet i en fartygshandling är av rättslig eller blott personlig art, kan hänvisa vederbörande att av domstol söka utverka föreläggande att ge sökanden del av handlingens innehåll. Särskilt som enhetligheten i den nordiska lagstiftningen främjas därigenom, har jag ansett att den angivna begränsningen bör utgå. För att angiva, att den enskilde ej äger att ur fartygshandlingarna få kännedom om annat än det som är av betydelse för hans rätt, torde det av lagrådet förordade uttrycket »taga del av fartygshandlingar» böra ersättas med »taga del av innehållet i fartygshandlingar».

9 KAP.

Lagrådet har såsom 2 § i detta kapitel föreslagit en ny paragraf rörande försäkring eller annan säkerhet i fråga om personskada vid luftbefordran. Lagrådet har därmed berört ett ämne, som finnes upptaget på arbetsprogrammet för Internationella civila luftfartsorganisationens juridiska kommitté. Det är dock ovisst om och i så fall när kommitténs arbete, vilket i denna del ännu ej påbörjats, kommer att leda till något resultat.

Det får anses angeläget att frågan om trafikförsäkring eller annan säkerhet till förmån för flygpassagerare m. fl. bringas till en ändamålsenlig lösning så snart detta låter sig göra. Min avsikt är också att vid det fortsatta lagstiftningsarbetet på luftträttens område, som kan beräknas avse först luftbefordran och därefter skada som till följd av luftfart tillfogas tredje man, trafikförsäkringsfrågan skall särskilt uppmärksammas. Den fullmakt för Kungl. Maj:t som lagrådet förordat skulle därför innebära möjlighet att provisoriskt reglera hithörande spörsmål.

Ämnet erbjuder emellertid åtskilliga svårigheter, särskilt vad angår den av 1929 års luftbefordringskonvention reglerade internationella luftfarten men även i fråga om den inhemska luftfarten. Jag vill endast erinra om den av lagrådet icke närmare berörda frågan om samordning av ersättnings-skyldighet och försäkringsskyldighet. Frågan om trafikförsäkring för luftfartyg synes för övrigt vara av sådan natur, att den efter vederbörligt utredningsarbete bör regleras genom lagstiftning av civillags karaktär. Att denna princip föreslagits skola i de fall som avses i 10 kap. 2 § tillfälligt tillgodoses genom ett fullmaktssadgande beror på att där föreligger två omständigheter, som saknar motsvarighet i fråga om ersättningsskyldighet för skada vid luftbefordran. Å ena sidan drabbar skada vid luftbefordran den som frivilligt medföljt luftfartyget, medan vid skada tillfogad tredje man på jordytan även helt utomstående kan drabbas. Å andra sidan kräver befordran i förvärvssyfte tillstånd, vid vars meddelande sökandens ekonomiska vederhäftighet kan prövas, medan tredjemansskada lika väl kan orsakas av exempelvis en privatflygare, beträffande vilken tillståndsskyldighet icke bör stadgas.

Att helt tillmötesgå lagrådets önskemål beträffande 9 kap. 2 § torde för närvarande knappast kunna komma i fråga. Med hänsyn till önskvärdheten av att på detta område åstadkomma större säkerhet för dem som betjänar sig av luftfarten skulle man emellertid kunna överväga att tillskapa en mot den föreslagna 10 kap. 2 § svarande föreskrift, som är begränsad att gälla blott ansvarighet för sådan skada som enligt den med luftbefordringskonventionen i allt väsentligt överensstämmande lagen om befordran med luftfartyg kan åvila fraktföraren. En sådan fullmakt för Kungl. Maj:t att genomföra en provisorisk reglering av begränsad räckvidd skulle emellertid icke vara av någon större nytta och skulle knappast uppväga därav föranledda olägenheter. Såsom ock lagrådet anförte har de stora flygföretagen redan för närvarande tecknat försäkring för sådan ersättningsskyldighet. Vidare får den som ger tillstånd till luftfartsverksamhet anses äga att bland villkoren för tillståndet intaga föreskrift om skyldighet för tillståndshavaren att hålla försäkring eller ställa annan godtagbar säkerhet för den ersättningsskyldighet, som han till följd av verksamheten lagligen kan ådraga sig, och det är angeläget att vid tillståndsgivningen frågan om passagerarnas säkerhet för eventuella skadeståndsanspråk beaktas. Vid de nordiska överläggningarna har det också framkommit, att man i grannländerna knappast torde vara villig att för närvarande meddela en bestämmelse i ämnet ens av den begränsade natur som nu sagts. I enlighet med vad nu anförts är jag icke beredd att för närvarande föreslå något stadgande i ämnet.

12 KAP.

Vid de nordiska överläggningarna har lagrådets förslag att flytta 12 kap. 5 § i det remitterade förslaget till 14 kap. samt att i anslutning därtill ändra rubrikerna till 12 och 14 kap. diskuterats. Då man i allmänhet ansåg den

lösning, varom enighet tidigare uppnåtts, vara den lämpligare, finner jag icke anledning att föreslå någon ändring i det remitterade förslaget i nu förevarande avseenden.

Vad angår 12 kap. 2 § bör stadgandet göras så tydligt, att det ej kan tagas till intäkt för att kvarhålla ett luftfartyg för kostnader som hänför sig till annat än det aktuella besöket. Ordet »senaste» torde därför böra behållas. Med lämpligt utformade taxebestämmelser synes den av lagrådet påtalade olägenheten härav bli obetydlig.

Den av lagrådets flesta ledamöter kritiserade bestämmelsen, att flygplats-innehavarens rätt enligt 2 § skulle vara tidsbegränsad, har vid de nordiska överläggningarna ansetts icke vara påkallad av hänsyn till internationella överenskommelser utan helst böra utgå. Jag anser mig därför icke böra vidhålla förslaget i detta avseende. Däremot vill jag förordad att i paragrafen upptages ett andra stycke enligt dessa ledamöters förslag.

Det torde kunna leda till missförstånd att i 4 § ersätta ordet »kostnad» med »avgift», vilket senare uttryck icke synes naturligt omfatta exempelvis sådana förrättningsmans resekostnader som skall ersättas av luftfartygs ägare. Paragrafen bör dock omformuleras med hänsyn till vad lagrådet anför.

13 KAP.

Vidkommande 6 § kan jag, särskilt med hänsyn till att den föreslagna luftfartslagen innehåller såväl det materiella stadgandet i 5 kap. 10 § som straffbestämmelsen i förevarande paragraf, biträda vad lagrådet anför.

Vad angår 13 § har lagrådet, som eljest förordat en nära överensstämmelse med 2 kap. 17 § strafflagen, funnit det motiverat att göra den avvikelser från sagda strafflagsbestämmelse, att förverkandepåföljd skall kunna inträda även om brottet begåtts av oaktsamhet. Vid de nordiska överläggningarna visade man sig obenägen att tillstyrka lagrådets förslag på denna punkt, och jag är för egen del icke beredd att för närvarande föreslå en så vittgående förverkandebestämmelse. Vid den förberedande undersökning för reformering av specialstraffrätten som nyligen igångsatts torde den av lagrådet berörda frågan komma att prövas i ett större sammanhang och i nordiskt samarbete.

14 KAP.

Att såsom lagrådet förordat i 2 § upptaga en erinran om att klagan är underkastad tidsbegränsning synes knappast påkallat. Vad i övrigt angår 14 kap. torde det av lagrådet såsom en ny paragraf föreslagna stadgandet lämpligen upptagas som 4 § efter den 3 § som det remitterade förslaget innehåller.

ANDRA AVDELNINGEN

15 KAP.

Vad lagrådet yttrat rörande detta kapitel torde böra beaktas utom i två hänseenden. Den av lagrådet kritiserade begränsningen i 1 § synes sålunda böra behållas, då den bidrager till att klart angiva paragrafens syfte. Vidare bör uppräkningsen av lagrum i 2 § första stycket icke omfatta 11 kap. 2 § andra stycket. Den ståndpunkt, som det remitterade förslaget intager i fråga om kronans ansvar för bärgarlön vid bärgning av gods eller något som hört till gods, torde bättre överensstämma med den hittillsvarande rättsutvecklingen på sjörättens område (se särskilt det i NJA 1923 s. 536 refererade rättsfallet) och medger fortsatt anpassning till denna. Tillräckliga skäl synes ej föreligga att såvitt gäller lufträtten nu frånga denna rättsutveckling.

De erinringar som lagrådet ytterligare framställt beträffande en del stadganden i förslaget till luftfartslag synes böra beaktas.

Övriga lagförslag

De av lagrådet förordade ändringarna i 1 kap. 1 och 2 §§ strafflagen är knappast av sådan praktisk betydelse, att de behöver upptagas till behandling i detta sammanhang. Emellertid torde inom kort av andra skäl ändring komma att föreslås i 1 kap. strafflagen, och det synes lämpligt att i det sammanhanget beakta lagrådets förslag.

Utöver de ändringar som framgår av det förut sagda torde i lagförslagen böra vidtagas vissa smärre ändringar av redaktionell natur.

Föredraganden hemställer att Kungl. Maj:t måtte genom proposition jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga de sålunda ändrade lagförslagen.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Chr. af Winklerfelt

..

Innehållsförteckning

	Sid-
Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	
Förslag till luftfartslag	3
Förslag till lag angående ändrad lydelse av 7 § lagen den 22 april 1938 (nr 121) om hittegods	28
Förslag till lag om ändrad lydelse av 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken	29
Utdrag av statsrådsprotokollet den 20 augusti 1956	31
I. Huvudgrunderna för lagstiftningen	32
II. De särskilda lagförslagen	
Förslaget till luftfartslag	42
Första avdelningen: Om civil luftfart	42
1 Kap. Inledande bestämmelser	45
2 Kap. Om registrering av luftfartyg och om dess nationalitet	55
3 Kap. Om luftvärdighet	58
4 Kap. Om luftfartygs bemanning	70
5 Kap. Om luftfartygs befälhavare och om tjänsten ombord ..	80
6 Kap. Om flygplatser och markorganisationen i övrigt	89
7 Kap. Om tillstånd till luftfartsverksamhet	109
8 Kap. Vissa bestämmelser att iakttaga vid luftfärd	122
9 Kap. Om befordran med luftfartyg	135
10 Kap. Om ansvarighet för skada i följd av luftfart	137
11 Kap. Om flygräddningstjänst och bärgning samt om undersökning av luftfartsolyckor	143
12 Kap. Särskilda bestämmelser	164
13 Kap. Ansvarsbestämmelser	172
14 Kap. Vissa bestämmelser om lagens tillämpning	187
Andra avdelningen: Om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål	190
15 Kap.	190
Bestämmelser om lagens ikraftträdande	195
Förslaget till lag angående ändrad lydelse av 7 § lagen den 22 april 1938 (nr 121) om hittegods	196
Förslaget till lag om ändrad lydelse av 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken	196
Bilaga. Till lagrådet remitterade lagförslag	200
Utdrag av lagrådets protokoll den 12 december 1956	228
Utdrag av statsrådsprotokollet den 1 februari 1957	275