

Nr 7.

Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande i anledning av väckt motion om ändrade föreskrifter rörande flyguppvisningar.

I en inom första kammaren väckt, till dess andra tillfälliga utskott hänvisad motion nr 209 ha herr *Carl Eric Ericsson* och herr *Arrhén* hemställt, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utfärdande av sådana föreskrifter för flyguppvisningar, att ett uppreparande av olyckstillbud av i motionen närmare angivet slag ej måtte förekomma.

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Över motionen har utskottet inhämtat yttranden från luftfartsstyrelsen och chefen för flygvapnet.

Luftfartsstyrelsen anför i huvudsak följande.

Offentlig uppvisning, tävling eller konstflygning med civila luftfartyg må äga rum endast under de villkor och förutsättningar, som angivas i §§ 29 och 30 kungörelsen den 20 april 1928 (nr 85) med vissa bestämmelser rörande tillämpningen av förordningen den 26 maj 1922 om luftfart. Innan tillstånd till här åsyftad flygverksamhet meddelas, prövar luftfartsmyndigheten ej mindre förarens kvalifikationer än även flygmaterielens lämplighet för uppgiften i fråga. Luftfartsmyndigheten har däremot icke att taga beaktning med frågor i samband med sådan uppvisning, tävling eller konstflygning, som utföres av flygvapnets personal och med flygvapnet tillhörande materiel. Den av motionärerna åsyftade flyguppvisningen å Bromma flygplats ägde rum i svenska aeroklubbens regi. Flyguppvisningen omfattade dels en civil del, vilken stod under övervakning av flygplatsens vanliga, luftfartsverket tillhörande trafikledning, dels ock en militär del, som övervakades och kontrollerades av särskild trafikledarpersonal från flygvapnet. I poliskammarens tillståndsresolution, varigenom aeroklubbens ansökan till flyguppvisningen bifölls, intogos av luftfartsstyrelsen uppställda villkor ävensom vissa ytterligare ur ordningshållningssynpunkt påkallade föreskrifter. Nämda villkor inneburo, att avancerad flygning finge företagas på lägst 100 meters höjd, på vilken höjd manövern skulle vara avslutad, att avancerad flygning icke finge förekomma över åskådarplatserna samt att överflygning av åskådarplatserna icke finge ske på lägre höjd än 100 meter. Enligt luftfartsstyrelsens uppfattning ha de vidtagna skydds- och säkerhetsanordningarna varit tillfyllest. Flygplatsens brand- och sjukvårdsberedskap, vars uppgift främst är att ingripa i händelse av flyghaveri, var vid ifrågavarande tillfälle förstärkt och synes ha fungerat

fullt tillfredsställande. De av polismyndigheten meddelade föreskrifterna ha iakttagits. Anledningen till det i motionen omförmälda flyghaveriet torde — enligt vad chefen för flygvapnet den 26 januari 1948 uttalat — vara att tillskriva felbedömning från pilotens sida vid landningen.

Luftfartsstyrelsen vill såsom sin uppfattning hävda, att det icke ligger inom möjligheternas ram att genom föreskrifter eller andra skyddsåtgärder helt eliminera riskerna för olyckshändelser vid vare sig flyguppvisningar eller andra motortävlingar. Genom förbud mot konstflygning — vilket begrepp i och för sig svårigen kan exakt definieras — i samband med flyguppvisningar kunna riskerna till en viss grad undvikas, men därmed komme även ett av de mest publikdragande momenten i en uppvisning att försvinna.

Luftfartsstyrelsen framhåller slutligen, att styrelsen i annat sammanhang funnit anledning överväga frågan om en omarbetning av förenämnda bestämmelser i kungörelsen nr 85/1928, vilka bestämmelser synas styrelsen i olika hänseenden svårtolkade och opraktiska. Styrelsen har därvid framfört sina synpunkter i ämnet i samband med pågående utredning rörande nya offentlighetsrättsliga bestämmelser för luftfarten.

Chefen för flygvapnet framhåller bl. a., att för förband och flygplan ur flygvapnet, som deltog i den flyguppvisning, varunder det i motionen omförmälda haveriet inträffade, gällde särskilda av honom utfärdade säkerhetsföreskrifter. Av yttrandet framgår, att dessa föreskrifter innehöll samma villkor angående lägsta flyghöjder och avancerad flygning, som uppställdes i poliskammarens i det föregående nämnda tillståndsresolution. Flygvapenchefen framhåller vidare, att ifrågakvarande olycka icke inträffade under avancerad flygning utan under landningsmanöver. Allmänheten synes ha ett berättigat intresse att få en trovärdig bild av prestationsförmågan hos flygvapnets materiel och personal och en dylik kan ej lämnas utan uppvisningar, vari stridsmässiga manövrer (alltså bl. a. avancerad flygning) ingå.

För egen del får *utskottet* anföra.

Det är självfallet av största betydelse, att de säkerhetsföreskrifter, som utfärdas för flyguppvisningar, äro sådana, att olycksrisker såvitt möjligt elimineras. Även om den olyckshändelse, som närmast föranlett motionen, icke berott på att det brustit i fråga om meddelade säkerhetsföreskrifter, framgår dock av luftfartsstyrelsens yttrande att på området gällande bestämmelser äro i behov av översyn. Då av chefen för kommunikationsdepartementet tillkallad sakkunnig för förberedande utredning rörande nya offentlighetsrättsliga bestämmelser för luftfarten enligt vad som upplysts har sin uppmärksamhet riktad även på denna fråga, anser utskottet anledning saknas för riksdagen att göra någon framställning till Kungl. Maj:t i ämnet. Utskottet får därför hemställa,

att ifrågavarande motion icke måtte till någon första kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 11 mars 1948.

På utskottets vägnar:

OLOF LÖTHNER.

Närvarande: herrar Löthner och Birger Andersson, fru Sjöström-Bengtsson* samt herrar Rosenberg, Lars Andersson, Grym, Einar Eriksson och Petré.

* Ej närvarande vid justeringen av utlåtandet.
