

## Nr 9

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring i luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297); given Stockholms slott den 19 december 1968.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden och lagrådets protokoll, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om ändring i luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297).

# GUSTAF ADOLF

*Svante Lundkvist*

---

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ny lydelse av straffbestämmelsen i 13 kap. 7 § andra stycket luftfartslagen så att av lagrummet klart framgår att den som utövar luftfart och därvid åsidosätter villkor i meddelat luftfartstillstånd kan straffas.

Vidare föreslås bl. a. en ändring i 7 kap. 3 § tredje stycket samma lag. Förslaget innebär i denna del att Kungl. Maj:t ges möjlighet att till luftfartsverket delegera rätten att medge undantag från förbudet för utländskt flygföretag att utföra svensk inrikes luftfart.

**Förslag**  
till  
**L a g**  
om ändring i luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297)

Härigenom förordnas, *dels* att i 1 kap. 2 och 3 §§, 2 kap. 1, 6—8, 10 och 12—16 §§, 3 kap. 2—5 och 7—10 §§, 4 kap. 1—6, 8 och 9 §§, 5 kap. 8 §, 6 kap. 1, 6, 8, 9, 11, 12 och 15 §§, 7 kap. 1, 4, 6 och 7 §§, 8 kap. 1, 2, 5, 7 och 8 §§, 11 kap. 1, 9 och 11 §§, 12 kap. 1 § samt 14 kap. 1—4 §§ luftfartslagen den 6 juni 1957<sup>1</sup> ordet »luftfartsstyrelsen» eller böjningsform av detta ord skall ersättas med »luftfartsverket» eller motsvarande form därav, *dels* att i 3 kap. 7 §, 5 kap. 8 § och 12 kap. 1 § luftfartslagen ordet »styrelsen» eller böjningsform därav skall bytas ut mot »verket» eller motsvarande form därav, *dels* att i 6 kap. 16 § luftfartslagen ordet »markmekaniker» skall bytas ut mot »flygmekaniker», *dels* att 7 kap. 3 § och 13 kap. 7 § luftfartslagen skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

7 KAP.

3 §.

Såvitt angår — — — — — tillståndssökande bolaget.

Äro de — — — — — meddelat tillståndet.

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

Konungen *eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsverket* äger medgiva undantag från vad i denna paragraf stadgas, när särskilda skäl äro därtill.

13 KAP.

7 §.

Inrättar eller — — — — — sex månader.

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

*Till samma straff dömes den som utövar luftfart utan att hava tillstånd enligt 7 kap. eller med åsidosättande av villkor som meddelats med stöd av 7 kap. 4 §.*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1969.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 2 kap. 8 § se 1959:520.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott  
den 20 november 1968.*

**Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVENERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON, GEIJER, ODHNOFF.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Lundkvist, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändringar i luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297)* och anför.

### **Inledning**

I mars 1966 tillkallades efter beslut av trafikministrarna i Danmark, Norge och Sverige en arbetsgrupp<sup>1</sup> med företrädare för varje land för att se över de skandinaviska charterflygbestämmelserna.

Till de svenska delegaterna i arbetsgruppen överlämnade Kungl. Maj:t genom beslut den 10 november 1967 för övervägande en framställning från luftfartsverket om översyn av straffbestämmelserna i 13 kap. 7 § andra stycket luftfartslagen (LL).

Arbetsgruppen har den 8 maj 1968 till cheferna för de skandinaviska trafikministerierna redovisat sitt arbete i »Utlåtande rörande enhetliga skandinaviska villkor för vissa former av charterflygningar m. m.» (Stencil K 1968: 5). I utlåtandet föreslås bl. a. ändring i 13 kap. 7 § andra stycket LL och motsvarande lagrum i de andra skandinaviska luftfartslagarna. Vidare föreslår arbetsgruppen att i de skandinaviska luftfartslagarna införs en särskild straffbestämmelse för researrangör som förmedlar resa med vetskap om att gällande bestämmelser och villkor kan komma att åsidosättas under resan.

Yttranden över förslaget har avgetts av luftfartsverket, Föreningen Researrangörernas Tekniska Samarbetsorganisation (RTS) och Scandinavian Airlines System (SAS).

<sup>1</sup> Arbetsgruppen har bestått av, från Danmark kontorchefen Poul Andersen och vicedirektören Einar Rasmussen, från Norge byråsjeferna Haakon Breien och Johs. Bjørlo samt från Sverige departementsrådet Clas Nordström och byråchefen Henry Söderberg. Sedan Söderberg med utgången av år 1966 frånträtt uppdraget har byrådirektören Gunnar Smedman inträtt i gruppen. Fr. o. m. den 1 mars 1968 har även byråsjeferna Andreas Lothe från Norge ingått i gruppen.

Vid möte mellan de skandinaviska trafikministrarna i Köpenhamn den 26 augusti 1968 träffades överenskommelse om att de skandinaviska luftfartslagarnas straffbestämmelser skulle ses över med utgångspunkt från arbetsgruppens förslag.

Luftfartsverket har i skrivelser till Kungl. Maj:t påpekat behovet av en lagändring enligt vilken Kungl. Maj:t kan uppdra åt verket att i vissa speciella lägen, där stor skyndsamhet är påkallad, medge undantag från gällande förbud för cabotage, dvs. förbud för utländskt flygföretag att befordra passagerare eller gods endast från ort till annan inom Sverige eller utföra annan inrikes luftfart.

Över luftfartsverkets framställning i denna fråga har efter remiss yttrandet avgetts av Flygföretagens Riksförbund, Linjeflyg Aktiebolag, Ostermans Aero Aktiebolag, SAS, Svensk Flygtjänst Aktiebolag, Svensk Pilotförening och Transair Sweden Aktiebolag.

### Gällande rätt

Enligt 7 kap. 1 § första stycket LL fordras tillstånd av Kungl. Maj:t för luftfart i regelbunden trafik (linjefart) i förvärvssyfte. Enligt andra stycket fordras för annan luftfart (icke regelbunden luftfart) i förvärvssyfte tillstånd av Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande, av luftfartsstyrelsen, numera luftfartsverket. Genom 87 § luftfartskungörelsen (LK) den 24 november 1961 (nr 558) har luftfartsverket fått befogenhet att meddela tillstånd till annan luftfart i förvärvssyfte än linjefart utom i fall då tillståndet avser svenska staten, sådan inrikes luftfart som förutsätter medgivande enligt 7 kap. 3 § tredje stycket LL eller sällskapsreseflygning mellan ort i Sverige och ort som är belägen utanför Europa, det utomeuropeiska medelhavsområdet, Kanarieöarna eller Madeira. När tillstånd meddelas skall enligt 7 kap. 4 § LL bestämmas de villkor som behövs (se prop. 1957: 69 s. 97). Tillstånd får begränsas till viss tid och lösningsrätt förbehållas kronan. Enligt 7 kap. 5 § LL får den myndighet som meddelat tillståndet återkalla det om innehavaren i väsentlig mån åsidosätter för verksamheten gällande föreskrifter eller om det måste antas att han är oförmögen att behörigen upprätthålla verksamheten. Särskilt tillstånd enligt 7 kap. LL är emellertid inte behövligt, om Kungl. Maj:t genom överenskommelse med främmande stat medgett luftfart inom svenskt område. Kungl. Maj:t får i sådant fall förordna att luftfartsverket skall meddela de närmare bestämmelser, som kan vara behövliga (7 kap. 6 § LL). Sådana förordnanden lämnas i 86 och 88 §§ LK.

Tillstånd till att befordra passagerare eller gods från en ort till en annan inom Sverige eller till annan inrikes luftfart får enligt 7 kap. 3 § LL meddelas endast svenska staten, svensk kommun, svensk medborgare, svenskt

dödsbo eller vissa svenska bolag eller föreningar. Kungl. Maj:t får medge undantag från denna bestämmelse om särskilda skäl finns.

Enligt 13 kap. 7 § andra stycket straffas den som utövar luftfart utan att ha i 7 kap. föreskrivet tillstånd med dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Straff enligt LL skall dock enligt 13 kap. 11 § inte utdömas där gärningen skett av oaktsamhet som var ringa.

Enligt 23 kap. 4 § brottsbalken (BrB) skall ansvar som är föreskrivet i BrB ådömas inte bara den som utfört gärningen utan också annan som främjat denna med råd eller dåd. Den som inte är att anse som gärningsman döms, om han förmått annan att utföra gärningen, för anstiftan av brottet och annars för medhjälp till det. Envar medverkande bedöms efter det uppsåt eller den oaktsamhet som ligger honom till last. Ansvar som är föreskrivet för gärning av syssloman, gäldenär eller annat s. k. specialsubjekt skall också drabba den som jämte honom medverkat till gärningen. Bestämmelsen i 23 kap. 4 § BrB gäller dock inte om annat följer av vad som är bestämt för särskilda fall. Enligt ordalydelsen är bestämmelsen tillämplig endast på brott som är upptagna i BrB. Emellertid tillämpas den i mycket vid utsträckning analogiskt inom specialstraffrätten. I vissa fall framgår dock av de specialstraffrättsliga reglerna själva att analogisk tillämpning av 23 kap. 4 § BrB inte skall ske. Analogisk tillämpning av BrB:s medverkansregler torde inte heller förekomma vid specialstraffrättsliga bagatellförseelser.

### Synpunkter på linjefart och icke regelbunden luftfart i Skandinavien

Linjefart i internationell trafik är i Skandinavien förbehållen SAS och sådana icke-skandinaviska flygföretag vilka utsetts av länder med vilka de skandinaviska länderna träffat luftfartsavtal eller som utan sådant avtal gett SAS motsvarande rätt. De koncessioner som i de skandinaviska länderna meddelats SAS att driva linjefart innefattar förpliktelse för företaget att i rimlig utsträckning befordra passagerare och gods på trafikerade linjer utan hänsyn till om det är ekonomiskt lönsamt eller ej. Regelmässighet i driften enligt godkänd tidtabell är alltså koncessionsvillkor. Motsvarande gäller för de utländska linjebolagen.

Sällskapsreseflygning, utförd av företag, som inte bedriver linjefart har under senare år haft en utomordentligt kraftig utveckling i Skandinavien. Under högsäsong kan sålunda numera de stora företagen erbjuda avresa flera gånger om dagen till de mest populära resmålen. Denna utveckling har fört in ett element av regelbundenhet i trafiken som efter hand gjort det svårare att skilja mellan denna trafik och linjefart.

Det är mot denna bakgrund som det sedan länge erkänts att ett visst konkurrensskydd för linjetrafiken är oundgängligt. Till den del linjetrafiken

bedrivs av SAS är skyddet dessutom av betydelse för SAS möjligheter att i tillfredsställande omfattning och på försvarlig ekonomisk grundval fullgöra de uppgifter som tillkommer företaget som koncessionerat skandinaviskt linjeföretag och därigenom säkerställa en tillfredsställande och av utlandet i möjligaste mån oberoende trafikförsörjning för de skandinaviska länderna i internationell regelbunden luftfart. Behovet av skydd har tillgodosetts genom att tillstånden för icke regelbunden luftfart förenats med villkor, som syftar till att upprätthålla skillnaden mellan sådan luftfart och linjefart.

### Villkor i samband med tillstånd till icke regelbunden luftfart

Tillstånd till icke regelbunden luftfart förenas i första hand med tekniska och operativa föreskrifter som anges i av luftfartsverket utfärdade Bestämmelser för civil luftfart (BCL). Dessa bestämmelser berör frågor om övervakning av driften, besättning, färdplanering, väderförhållanden m. m. Efter skandinaviskt samarbete har vidare tillkommit särskilda villkor för flygning i samband med grupsällskapsresa. Dessa har den 18 december 1964 godkänts för tillämpning i Sverige av Kungl. Maj:t samt den 5 september 1968 ändrats såtillvida som tidigare gällande krav på att minst 15 deltagare skall ingå i sällskapsresan ersatts av ett krav på att minst 15 platser skall vara kontrakterade av researrangören och reserverade i flygplanet. Tillstånd till sällskapsreseflygning skall i enlighet med nu gällande föreskrifter förenas med villkor som innebär bl. a. följande. Flygningen skall vara begränsad till befordran av resedeltagare som kontrakterats för ett på förhand fastlagt program. För att en resa skall kunna anses som en sällskapsresa fordras att resan skall vara minst en vecka, att researrangemangen skall omfatta transport, inkvartering, måltider (minst halvpension) samt eventuella utflykter, att en reseledare finns på destinationsorten och att deltagare i resan skall resa ut och hem tillsammans. Tillstånd får lämnas även om antalet deltagare i grupp med samma researrangemang understiger 15 personer. För varje grupp med samma arrangemang skall likväl 15 platser vara kontrakterade av researrangören och reserverade i flygplanet. Plats som reserverats för gruppen får inte nyttjas för befordran av någon som inte ingår i denna. Varje deltagare skall betala för hela sitt researrangemang. Det är inte tillåtet att ta med enstaka resande utslutande för transport eller med egna arrangemang. Ändring av flygprogram som legat till grund för luftfartstillstånd kräver godkännande av luftfartsmyndigheten. Flygföretaget skall omedelbart före varje avresa göra en förteckning över passagerarna och där ange namn, destinationsort och tidpunkt för återresan. Ett exemplar av förteckningen skall sändas in till luftfartsmyndigheten. Flygföretaget skall se till att den återvändande grup-

pen består av samma passagerare som reste ut tillsammans. Eventuella avvikelser skall anmälas till luftfartsmyndigheten med förklaring till det inträffade. Deltagare i sällskapsresa skall vara försedd med såväl flygbiljett som deltagarbevis, som visar att han har betalat eller kommer att betala det pris som researrangören fastställt för resan i sin helhet.

### Arbetsgruppens förslag

Arbetsgruppen konstaterar att de möjligheter att ingripa mot den som inte ställer sig föreskrivna villkor för chartertrafik med sällskapsresor till efterrättelse under senare tid tilldragit sig ökad uppmärksamhet. Återkallelse av luftfartstillstånd aktualiseras i första hand vid överträdelse av operativa och tekniska föreskrifter med följd att flygsäkerheten sätts i fara. Trots att sådana överträdelser från tid till annan kunnat konstateras, har erfarenheten gett vid handen att det framför allt är i fråga om villkoren för researrangemangen som överträdelser sker. Särskilt vanlig har varit överträdelse av gruppkravet och därmed sammanhängande bestämmelser. Att återkalla luftfartstillstånd av sådan anledning innebär ofta en åtgärd som i hög grad drabbar godtroende resande som därigenom plötsligt ställs i situationen att nödgas ändra sina dispositioner för resan eller kanske helt inställa den på grund av svårigheten att finna annan motsvarande rese-möjlighet. Det är naturligt om luftfartsmyndigheterna av denna anledning tvekat att tillgripa återkallelse.

Det har vidare gjorts gällande av luftfartsverket att straffbestämmelsen i 13 kap. 7 § andra stycket LL inte är tillämplig, eftersom den enligt ordalagen blott tar sikte på det fall att luftfart utövas utan att tillstånd över huvud taget meddelats. Nu angivna förhållanden har inte kunnat undgå att hos flygföretag och researrangörer framkalla föreställningen att de särskilda villkoren i tillstånden med avseende på researrangemangen kunnat åsidosättas utan nämnvärd risk för reaktion från myndigheternas sida.

Även om kravet på ett bestämt antal deltagare i gruppen avskaffats återstår enligt arbetsgruppens mening åtskilliga föreskrifter beträffande resornas utformning, vilkas noggranna iakttagande måste tillmätas största vikt, om inte linjefartens vitala intressen skall trädas för när. Det är därför angeläget att myndigheterna sätts i stånd att reagera mot överträdelser utan att den resande allmänheten därigenom onödigtvis kommer i kläm. Av denna anledning instämmer arbetsgruppen i vad som vid skilda tillfällen framförts från luftfartsmyndigheterna om behovet av straffsanktion vid åsidosättande av villkor i tillstånd.

Den restriktiva tolkning som luftfartsmyndigheternas praxis gett straffbestämmelserna anser arbetsgruppen i och för sig kunna ställas under diskussion. Att en straffbestämmelse avser utövande av viss verksamhet utan föreskrivet tillstånd torde inte i princip utesluta att straffbestämmel-

sen kan tillämpas också när villkor som skall iakttas för att tillståndet skall få utnyttjas åsidosatts. Det kan väl därför sättas i fråga om inte bestämmelsen redan i sin nuvarande utformning medger bestraffning om villkoren inte iakttas. Med hänsyn till den praxis som utbildat sig beträffande tillämpningen av det berörda lagrummet har arbetsgruppen likväl funnit det riktigast att föreslå att behovet av en vidgad tillämpning tillgodoses genom uttrycklig föreskrift i 13 kap. 7 § andra stycket LL, enligt vilken straff skall kunna ådömas innehavare av luftfartstillstånd, som åsidosätter villkor som avses i 7 kap. 4 § LL.

Den utpräglade inbördes konkurrenssituation i vilken flygföretagen befinns sig i förhållande till researrangörerna har enligt arbetsgruppen medfört att de inte sällan blivit utsatta för allehanda påtryckningar från dessas sida att åsidosätta olika i luftfartstillstånden upptagna villkor beträffande researrangemangen. I själva verket är det ofta researrangören som har det största intresset härvidlag. Flygföretagen har i regel inte något inflytande på utformningen av researrangemangen och har inte heller några egentliga förutsättningar att säkerställa att föreskrifterna om dessa arrangemang iakttas. Flygföretagen ställer i charteravtalen normalt bara ett antal platser i ett flygplan till förfogande för researrangören på närmare avtalade flygsträckor. Följaktligen är det, enligt arbetsgruppens mening, av väsentlig betydelse att också researrangören kan hållas ansvarig för att gällande föreskrifter om researrangemangens utformning iakttas. Också när det gäller de tekniska och operativa villkoren för tillståndet bör researrangören kunna göras ansvarig om han förmedlat befordringen med vetskap om att villkoren eftersätts.

I såväl svensk som dansk och norsk rätt torde i angivna fall researrangören redan nu ibland kunna göras ansvarig för anstiftan eller medhjälp till den överträdelse av tillståndsvillkoren som flygföretaget gjort sig skyldig till. Med hänsyn till önskvärdheten av likartad utformning av reglerna i de skandinaviska länderna och med tanke dessutom på att det vanligen torde te sig mest konsekvent att researrangören kan behandlas som gärningsman har arbetsgruppen stannat för att föreslå en särskild bestämmelse om ansvar för den som yrkesmässigt förmedlar luftbefordran med vetskap om att föreskrivna villkor för befordringens utförande överträds. Den nya bestämmelsen bör för Sveriges del kunna fogas in i 13 kap. 7 § LL och utformas så att den som yrkesmässigt eller eljest mot vederlag förmedlar befordran med luftfartyg med vetskap om att befordringen utförs av någon som saknar luftfartstillstånd eller under sådana omständigheter att villkor i luftfartstillstånd åsidosatts kan straffas. Straffskalan i bestämmelsen, som i princip också kommer att omfatta linjefart, bör vara densamma som nu gäller för trafikutövarens motsvarande förseelse, dvs. böter eller fängelse i högst sex månader.



### Yttrandena över arbetsgruppens förslag

De föreslagna straffbestämmelserna har lämnats utan erinran av *RTS* och *SAS*. *Luftfartsverket* har ingen annan erinran än att verket finner tveksamt om fängelse bör ingå i straffskalan.

### Luftfartsverkets framställning om medgivande till cabotage

Luftfartsverket framhåller att verket från tid till annan har att ta ställning till frågan om tillstånd för utländskt flygföretag att undantagsvis utföra flygning för befordran av passagerare eller gods endast från ort till annan inom riket. Ibland är läget sådant att det är mycket svårt att hinna inhämta Kungl. Maj:ts tillstånd. En sådan situation kan föreligga när svensk transportkapacitet inte går att uppbringa t. ex. vid ambulanstransporter eller i samband med större sportarrangemang. En befogenhet för luftfartsverket att efter bemyndigande från Kungl. Maj:t meddela sådana tillfälliga tillstånd kan inte innebära att det intresse som skyddas genom 7 kap. 3 § LL, nämligen att åt landets egna flygföretag förbehålla ekonomiskt givande inrikeslinjer, äventyras.

### Yttranden över luftfartsverkets framställning

Framställningen tillstyrks av *Flygföretagens Riksförbund*, *Ostermans Aero Aktiebolag*, *Svensk Flygtjänst Aktiebolag* och *Transair Sweden Aktiebolag* på de skäl som anförts av luftfartsverket.

*SAS* och *Linjeflyg Aktiebolag* avstyrker framställningen. Därvid framhålls att tillstånd enligt 7 kap. 3 § LL inte aktualiseras då koncessionerat flygföretag anlitar annat flygföretag för att under dettas driftstekniska ansvar men under det första företagens koncession utföra viss flygning. Det blir då inte fråga om en tillståndsprövning utan om godkännande av den tekniska och operationella organisationen för utövandet av ett redan lämnat tillstånd. Eftersom den här angivna situationen är den vanligaste, då utländskt flygplan kan komma att användas i inrikes luftfart, återstår inte sådant behov för luftfartsverket att få begärt bemyndigande att en lagändring är motiverad.

*Svensk Pilotförening* finner det allmänt lämpligt att ett smidigt tillvägagångssätt skapas för att möjliggöra berörda flygningar men yrkar i första hand på en mera ingående utredning av den kompetensfördelning som i tillståndsfrågor bör gälla mellan Kungl. Maj:t och luftfartsverket och avstyrker därför framställningen.

### Departementschefen

Utvecklingen av sällskapsreseflyget har medfört att de skandinaviska regeringarna funnit det motiverat att charterföretagens luftfartstillstånd för sällskapsresetrafik förenas med villkor och bestämmelser som ger sällskapsreseflygningarna avsedd karaktär och som såvitt möjligt förebygger att sällskapsresor utnyttjas för individuella resor eller andra inte förutsatta ändamål. För Sveriges del har Kungl. Maj:t i beslut den 18 december 1964 föreskrivit sådana villkor. En viss ändring av villkoren har därefter skett genom beslut den 5 september 1968. Regeringarna har också funnit nödvändigt att de bestämmelser som garanterar villkorens efterlevnad blir föremål för översyn. Överenskommelse om detta träffades vid ett skandinaviskt trafikministermöte i Köpenhamn den 26 augusti 1968 där ett av en arbetsgrupp utarbetat förslag om ny utformning av straffbestämmelserna förelåg.

Det åligger flygföretagen att följa — förutom föreskrifter i författningarna — de villkor och föreskrifter som förenas med luftfartstillståndet. Om villkoren och föreskrifterna åsidosätts i väsentlig mån — vilket kan bli fallet också om ett flertal överträdelser av i och för sig något mindre viktiga villkor eller föreskrifter görs — kan luftfartstillståndet återkallas. Återkallelse aktualiseras emellertid, som arbetsgruppen framhåller, främst vid sådana överträdelser av de operativa och tekniska föreskrifterna som har medfört fara för flygsäkerheten. Vid överträdelse av villkor för researrangemang i samband med sällskapsreseflygning är återkallelsen ofta inte någon lämplig sanktion, eftersom den i vissa fall på ett orimligt sätt kan drabba sällskapsresedeltagare. Luftfartsverket har bl. a. av sådana skäl endast i mycket begränsad utsträckning tillgripit återkallelse av tillstånd, när villkor för researrangemangen åsidosatts. Inte heller har luftfartsverket ansett sig kunna till åtal anmäla den som brutit mot villkor, eftersom straffbestämmelsen i 13 kap. 7 § andra stycket LL enligt verkets uppfattning avser endast den som utövar luftfart utan att ha något som helst tillstånd. I allmänhet har således den som inte iakttagit villkor eller bestämmelse av här angivet slag inte behövt befara någon kännbar reaktion från myndigheternas sida.

Som arbetsgruppen anfört torde straffbestämmelsen inte behöva ges en så restriktiv tolkning som skett i luftfartsverkets praxis. Förarbetena till LL (se lagrådets yttrande i prop. 1957: 69 s. 267) ger närmast vid handen att det var avsett att också tillståndshavare som åsidosätter villkor i luftfartstillstånd skulle kunna straffas enligt bestämmelsen. Lagrummets ordalydelse ger dock inte något klart uttryck för denna innebörd. I likhet med arbetsgruppen anser jag att en uttrycklig föreskrift om ansvar i nu berör-

da hänseende bör tas in i LL. Jag förordar därför att till 13 kap. 7 § andra stycket LL fogas en bestämmelse om att innehavare av tillstånd som åsidosätter villkor som meddelats med stöd av 7 kap. 4 § kan straffas på samma sätt som den som utövar luftfart utan att ha föreskrivet tillstånd.

Arbetsgruppen har anfört, att flygföretagen inte sällan blir utsatta för påtryckningar från mindre nogräknade researrangörer att åsidosätta olika villkor i luftfartstillstånden beträffande researrangemangen. I själva verket torde det ofta vara researrangören som har intresse av ett sådant åsidosättande. Flygföretagen har i regel inte något direkt inflytande på utformningen av researrangemangen och inte heller några egentliga förutsättningar att säkerställa att föreskrifterna om dessa arrangemang iakttas.

Mot denna bakgrund är det uppenbart att researrangören i många fall framstår som den i realiteten skyldige när villkor i luftfartstillstånd åsidosätts. I och för sig kunde det därför vara önskvärt att hans ansvar betonades genom en särskild straffbestämmelse i LL. En särskild straffbestämmelse kunde emellertid få den inte avsedda följderna att BrB:s medverkansregler skulle komma att anses inte tillämpliga vid andra brott mot LL:s bestämmelser. Det bör uppmärksammas att man genom att använda BrB:s regler om ansvar för medverkan kan nå samma resultat som med en särskild straffbestämmelse för researrangören. I praktiken kan alltså påföljden för researrangören bli densamma vare sig han döms som självständig gärningsman eller som medverkande till flygföretagares gärning.

Vid brott mot de s. k. charterreglerna bör således liksom i fråga om andra bestämmelser i LL BrB:s medverkansregler tillämpas. Det bör strykas under att researrangören, om han är den mera brottslige, kan dömas till strängare straff än flygföretagaren liksom att det väl är möjligt att fälla researrangören till ansvar för medverkan även om flygföretagaren går fri därför att uppsåt eller vårdslöshet i samband med överträdelsen inte kan läggas honom till last. Den förordade ändringen av 13 kap. 7 § andra stycket LL medför att luftfartsverket inte behöver tveka om att anmäla researrangör till åtal för medverkan till flygföretagares överträdelse av luftfartstillstånd, om skäl för en sådan åtgärd för övrigt finns.

Det är av vikt att den inrikes luftfarten i princip förbehålls svenska flygföretag och att möjligheten att medge undantag härifrån används med stor försiktighet. Rätt att medge undantag är enligt gällande lag förbehållen Kungl. Maj:t. Som luftfartsverket anfört föreligger ett visst behov av delegering. Någon uppmjukning av nämnda grundregel kan knappast sägas följa av att Kungl. Maj:t ges befogenhet att bemyndiga luftfartsverket att meddela undantag från kravet på svensk nationalitet för luftfartstillstånd i inrikes trafik, när särskilda skäl föreligger. Jag vill också understryka, att en sådan delegationsrätt är avsedd att användas med stor försiktighet och

endast för klart avgränsade fall. Jag föreslår således att i 7 kap. 3 § tredje stycket luftfartslagen tas in en regel som ger Kungl. Maj:t rätt att bemyndiga luftfartsverket att medge undantag från huvudregeln i lagrummet.

Luftfartsverkets centralförvaltning har inte längre benämningen luftfartsstyrelsen (se instruktioner för luftfartsverket SFS 1958: 506, 1965: 845 och 1967: 339). Orden »luftfartsstyrelsen», »styrelsen» eller böjningsform av dessa ord i LL bör därför bytas ut mot »luftfartsverket», »verket» eller böjningsform av dessa ord.

I 6 kap. 16 § LL talas om »markmekaniker». Benämningen på en sådan funktionär är emellertid numera »flygmekaniker». Lagrummet bör ändras i detta avseende.

I enlighet med vad jag nu anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till *lag om ändring i luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297)*.

Förslaget torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga*.<sup>1</sup>

### Hemställan

Jag hemställer att lagrådets utlåtande inhämtas enligt 87 § regeringsformen över lagförslaget genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:  
*Gunnel Anderson*

<sup>1</sup> Bilagan har uteslutits här. Förslaget i bilagan är likalydande med det förslag som är fogat vid propositionen frånsett en mindre jämkning av redaktionell art.

*Utdrag av protokoll, hållet i lagrådet den 2 december 1968.*

N ä r v a r a n d e:

f.d. justitierådet	LIND,
justitierådet	ALEXANDERSON,
regeringsrådet	RINGDÉN,
justitierådet	CONRADI.

Enligt lagrådet den 29 november 1968 tillhandakommet utdrag av protokoll över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 20 november 1968, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i 87 § regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag om ändring i luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297)*.

Förslaget, som finns bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av hovrättsassessorn Claes Ljungström.

*Lagrådet lämnade förslaget utan erinran.*

Ur protokollet:  
*Ingrid Hellström*

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms  
slott den 19 december 1968.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, LUNDKVIST, GUSTAFSSON, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Lundkvist, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter lagrådets utlåtande över förslag till lag om ändring i luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297).

Föredraganden upplyser att lagrådet lämnat lagförslaget utan erinran och anför.

En mindre redaktionell jämkning bör vidtas i lagförslaget.

Jag hemställer att Kungl. Maj:t genom proposition föreslår 1969 års riksdag att antaga lagförslaget med angiven ändring.

Med bifall till vad föredraganden med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Gunnel Anderson*