

BETÄNKANDE

AVGIVET AV

DE FÖR UTARBETANDE AV FÖRSLAG TILL

LUFTRAFIKFÖRORDNING FÖR SVERIGE

AV CHEFEN FÖR KUNGL. CIVILDEPARTEMENTET

JÄMLIKT NÄDIGT BEMYNDIGANDE

TILLKALLADE SAKKUNNIGA

STOCKHOLM 1917

ISAAC MARCUS' BOKTRYCKERI-AKTIEBOLAG

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Civildepartementet.

På grund av nådigt bemyndigande uppdrog den 24 juli 1914 dåvarande statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet åt undertecknad Engströmer att såsom sakkunnig inom departementet biträda med utarbetande av förslag till lufttrafikförordning för Sverige. Den 21 januari 1916 uppdrogs därefter åt undertecknade Sylvan och Unger att likaledes såsom sakkunniga biträda med utarbetande av förenämnda förslag samt åt undertecknad Jacobson att vara sekreterare hos de sakkunniga, varjämte undertecknad Engströmer förordnades att såsom ordförande leda de sakkunnigas förhandlingar.

Under de sakkunnigas arbete har filosofie doktor och juris kandidat friherre L. Staël von Holstein företagit vissa utredningar för de sakkunnigas räkning.

Sedan arbetet nu avslutats, få vi härmed vördsamt till herr statsrådet överlämna förslag till:

förordning om lufttrafik och

förordning angående åtgärder till undvikande av sammanstötning mellan luftfartyg samt signaler för angivande av nöd m. m. å dylika fartyg

jämte motiv och två bilagor.

Stockholm den 12 december 1917.

THORE ENGSTRÖMER.

GEORG SYLVAN.

G. UNGER.

Lenn Jacobson.

Förslag

till

förordning om lufttrafik.

Inledande bestämmelser.

1 §.

Som luftfartyg anses i denna förordning fasta och fria ballonger, motorballonger och flygplan (lant- och vattenflygplan), avsedda att befordra personer eller varor.

Om besiktning och registrering av luftfartyg.

2 §.

Luftfartyg, som äges av svensk medborgare eller av svenskt bolag eller svensk förening, må med det undantag, som i 28 § sägs, ej tagas i bruk, innan det blivit besiktigt och registrerat på sätt nedan stadgas.

3 §.

För verkställande av besiktning skall kommerskollegium förordna lämpligt antal i luftfartygs konstruktion och skötsel kunniga män. Sådant förordnande må utfärdas att avse alla i 1 § nämnda grupper av luftfartyg eller allenast viss grupp.

Vid förordnande enligt första stycket skall bestämmas visst märke, som besiktningsmannen skall bruka som sitt besiktningsmärke.

Kommerskollegium äge utfärda närmare bestämmelser rörande besiktning.

4 §.

Den, som i syfte att få luftfartyg registrerat vill hos besiktningssman anmäla detsamma till besiktning, skall därvid uppgiva luftfartygets typ, dimensioner, tillverkare och fabriksnummer, dess beräknade bärkraft och avsedda användning samt beträffande ballong det material, varav höljet är tillverkat, och höljets rymd i kubikmeter och beträffande motorballong eller flygplan det beräknade antalet passagerare, styrinrättningens anordning, motorns (motorernas) tillverkare, typ, fabriksnummer och tillverkningsår, cylindertal, cylinderdimensioner, cylindernanordning och kylanordning, antalet av fabrikanten upp-givna hästkrafter samt fartygets beräknade hastighet. Beträffande flygplan skola dessutom uppgivas antalet bärplan och ifråga om vatten-flygplan antalet flottörer och deras typ.

5 §.

Vid besiktning skall undersökas, huruvida luftfartyget i de i 4 § omförmälda hänseenden och i övrigt motsvarar berättigade fordringar på säkerhet och är lämpligt för sitt ändamål.

Över vad vid besiktningen iakttagits skall besiktningssman utfärda besiktningssinstrument, som skall innehålla beskrivning över luftfartyget och meddelande, huruvida detsamma godkännes eller ej. Besiktningssinstrumentet skall senast inom en vecka efter besiktningen vara i två exemplar tillgängligt för anmälarén.

Godkännes luftfartyget, skall besiktningssmannen enligt kommerskollegii närmare bestämmelser å detsamma anbringa sitt besiktningssmärke jämte uppgift om besiktningssdagen.

6 §.

1 mom. Hos kommerskollegium skall föras luftfartygsregister, vari skola införas de uppgifter rörande luftfartyg, om vilka i denna förordning förmåles eller vilkas intagande i registret eljest varder föreskrivet.

2 mom. Ansökan om registrering av luftfartyg skall göras skriftligen och vara åtföljd av stadgade avgifter. Ansökan göres av ägaren och skall innehålla uppgift å ägarens namn, yrke och hemvist eller däremot svarande uppgift. Vid ansökningen skall i två exemplar fogas vederbörligt besiktningssinstrument.

Där särskilda omständigheter sådant föranleda, ankomme på kommerskollegium att såsom villkor för registrering föreskriva, att det styrkes, att luftfartyget är sådant, som i 2 § sägs.

3 mom. Iakttages icke vad i 2 mom. stadgas, eller utvisar besiktningssinstrumentet, att luftfartyget icke godkänts, eller att besiktningen avslutats mer än sex månader, innan ansökan om registrering gjordes, eller är luftfartyget icke sådant, som i 2 § sägs, skall registrering vägras. Vägras registrering, skall kommerskollegium ofördröjligen hålla sökanden tillhanda eller, om han uppgivit postadress, med posten översända skriftlig underrättelse om beslutet med skälen härför.

4 mom. Beviljas registrering, skall i registret införas:

- a) dag för registreringen;
- b) luftfartygets typ;
- c) ägarens namn, yrke och hemvist eller däremot svarande uppgift;
- d) det å luftfartyget anbringade besiktningmärket jämte besiktningdag; samt
- e) luftfartygets registreringsnummer.

Bevis om registreringen skall tecknas å ena exemplaret av besiktningssinstrumentet, vilket exemplar därefter tillställs sökanden på sätt i 3 mom. stadgas; det andra exemplaret skall biläggas registret.

5 mom. Närmare föreskrifter om luftfartygsregistrets förande ävensom om avgifter för registreringen och dess kungörande meddelas av Konungen.

7 §.

Övergår registrerat luftfartyg helt eller delvis till ny ägare, skall denne inom 14 dagar, sedan förvärvet skedde, därom göra anmälan för registrering och skall, om äganderätten övergår genom arv eller testamente, tiden för anmälan räknas, där boskifte erfordras, från det detta hölls, men, i annat fall, vid arv, från det bouppteckningen efter arvlåtaren avslutades, och vid testamente, från det testamentet blev ståndande.

Har den nye ägaren icke sitt hemvist här i riket, och har luftfartyget förvärvats genom köp, byte eller gåva, åligger den anmälningskyldighet, som ovan sägs, förre ägaren.

Har genom förändringen i äganderätten luftfartyget upphört att vara sådant, som i 2 § sägs, skall anmälan innehålla uppgift härom.

Har luftfartyg förstörts eller kommer det av annan anledning icke vidare att användas här i riket, skall ägaren inom 14 dagar från

det luftfartyget, ägaren veterligen, upphörde att brukas, därom göra anmälan för registrering.

Luftfartyg, som upphört att vara registreringspliktigt enligt 2 §, skall ur registret avföras.

8 §.

Undergår registrerat luftfartyg, som fortfarande skall brukas, en väsentlig förändring, såsom då ny motor insättes, eller har en tid, ifråga om ballong, av ett år och, i fråga om annat luftfartyg, av sex månader förflutit från det luftfartyget sist besiktigades, skall förnyad besiktning företagas för utrönande, huruvida luftfartyget fortfarande motsvarar berättigade fordringar på säkerhet och eljest är lämpligt för sitt ändamål.

Godkännes luftfartyg vid efterbesiktning, skall besiktningsmannen å detsamma anbringa sitt besiktningsmärke jämte besiktningsdagen.

Över besiktningen skall utfärdas besiktningsinstrument, varom gälle vad i 5 § andra stycket stadgas.

Luftfartygets ägare skall inom 14 dagar efter besiktningen insända det ena exemplaret av besiktningsinstrumentet till kommerskollegium, som skall i registret göra anteckning om efterbesiktningen.

Om igenkänningsmärke å luftfartyg.

9 §.

Registrerat luftfartyg skall vara försett med igenkänningsmärke, bestående av ett S jämte det registreringsnummer, som tilldelats luftfartyget. Detta märke skall vara så format och anbragt i svart på vit eller vit på svart färg å ballong omedelbart under mittlinjen å höljet samt å endäckt flygplan å såväl över- som undersidorna av båda vingarna och å två- eller flerdäckt flygplan å översidorna av det övre och å undersidorna av det undre vingparet, att det vid normal sikt kan med obehäpnat öga urskiljas på ett avstånd i vertikalled av 1 000 meter. Å flygplan skall dessutom ett S i svart på vit eller vit på svart färg vara anbragt vertikalt å vardera sidan av flygkroppen strax bakom flygsätet samt å vardera sidan av sidorodret ett i klara färger och största möjliga storlek målat gult kors på blå botten.

Om tillstånd att föra luftfartyg.

10 §.

1 mom. Luftfartyg må endast föras av den, som innehar flygföraretillstånd.

2 mom. Den, som vill erhålla flygföraretillstånd, har att med uppgivande av fullständigt namn, ålder, yrke och hemvist samt, där fråga är om värnpliktig, inskrivningsnummer ansöka därom hos Konungens befallningshavande i det län, där han är mantalsskriven. Styrker sökanden därvid, att han fyllt 18 år, att han är svensk undersåte, och att han avlagt godkänt prov i enlighet med de närmare bestämmelser, som Konungen utfärdar, och föreligga icke uppenbara skäl, på grund av vilka sökanden måste anses olämplig att föra luftfartyg, skall Konungens befallningshavande utfärda skriftligt flygföraretillstånd. Svensk undersåte, som icke är mantalsskriven här i riket, har att ansöka om flygföraretillstånd hos överståthållarämbetet.

Konungen äge ock, där så prövas lämpligt, utfärda flygföraretillstånd åt utländsk undersåte.

3 mom. Över meddelade flygföraretillstånd skall föras särskild liggare, vari införas nummer å tillståndet, dag för dess utfärdande, innehavarens namn, ålder, yrke och hemvist samt, då fråga är om värnpliktig, inskrivningsnummer ävensom uppgift å det slag av luftfartyg, tillståndet avser.

4. mom. Föreligga sådana förhållanden, att person, som erhållit flygföraretillstånd, måste anses uppenbarligen olämplig att vidare föra luftfartyg, må den myndighet, som meddelat tillståndet, återkalla det samma antingen för viss tid, minst 2 månader och högst 2 år, eller ock för alltid. Beslut därom skall antecknas i den i 3 mom. omfördälda liggaren.

5 mom. Meddelade eller återkallade flygföraretillstånd skola kungöras på sätt Konungen förordnar.

Om yrkesmässig lufttrafik.

11 §.

Yrkesmässig lufttrafik må endast utövas av svensk medborgare eller av svenskt aktiebolag, vars aktiebrev skola vara ställda till viss man och vars aktiekapital, enligt vad aktieboken utvisar, till mer än två tredjedelar är i svensk ägo.

För rättighet att utöva yrkesmässig lufttrafik erfordras särskilt trafiktillstånd av kommerskollegium. Vid meddelande av sådant äge kommerskollegium meddela de föreskrifter ifråga om trafikens utövning, som för allmän säkerhet anses nödiga. När helst anledning därtill förekommer, kan dylikt tillstånd av kommerskollegium återkallas.

Om begagnande av här i riket icke registrerat luftfartyg och om tillfälligt medgivande för den, som icke har förarettillstånd, att föra luftfartyg.

12 §.

Annat luftfartyg än i 2 § avses, må ej användas här i riket, med mindre tillstånd därtill meddelats av kommerskollegium eller av polismyndigheten å den första ort i riket, varest luftfartyget är avsett att begagnas.

Sådant tillstånd, som i första stycket sägs, meddelas, när det med bevis av svensk konsul i främmande land styrkes, att luftfartygets beskaffenhet där underkastats kontroll, motsvarande vad denna förordning stadgar rörande luftfartyg, som här i riket registreras, samt att luftfartyget därvid blivit godkänt att användas i allmän trafik.

13 §.

Luftfartyg, som på grund av tillstånd enligt 12 § användes här i riket, skall vara försett med igenkänningsmärke i enlighet med internationell sedvänja. Närmare bestämmelser härom må utfärdas av kommerskollegium.

14 §.

Utländsk undersåte, som icke har flygförarettillstånd, må av kommerskollegium eller polismyndighet å den första ort i riket, där han ämnar föra luftfartyg, på ansökan erhålla tillfälligt medgivande att föra sådant fartyg. Konungen bestämmer de villkor, under vilka dylikt medgivande må lämnas.

15 §.

Tillstånd att begagna icke registrerat luftfartyg eller tillfälligt medgivande att föra luftfartyg gäller för en tid av en månad och kan på ansökan förlängas av kommerskollegium för en månad i sänder. När skäl därtill föreligga, kan det av kommerskollegium återkallas.

Har polismyndighet meddelat tillstånd eller medgivande, som i 12 eller 14 § sägs, skall uppgift därom ofördröjligen insändas till kommerskollegium.

Om lufttrafik från utrikes ort och transport av tullpliktigt gods.

16 §.

Luftfartyg, som från utrikes ort anländer till riket, må ej, utom i fall av trängande nöd, inkomma över gränsen å annan tid än då dager är och ej heller över annan del av gränsen än de för inflygning särskilt medgivna områdena, som bestämmas av Konungen. Vid ankomsten skall luftfartyget nedstiga å anvisad plats i eller invid ort, där tullförvaltning finnes.

Har luftfartyg av trängande nöd föranletts att inkomma över gränsen å annan tid eller plats än ovan sägs, åligger det luftfartygets förare att ofördröjligen anmäla sig hos närmaste tullmyndighet.

17 §.

I fråga om trafik med luftfartyg, som från utrikes ort anländer till riket, avlämnande av märkrulla samt flygförarens skyldigheter i övrigt gent emot tullverket ävensom angående behandlingen av i luftfartyget medförda passagerare, besättning och varor gälle, där ej här nedan annorlunda stadgas, i tillämpliga delar vad i tullstadgan föreskrives rörande sjöfart från utrikes ort och varuinförsel därifrån; dock att jämväl sådana i fartyget medförda varor, som icke äro destinerade till den i 16 § omförmälda ort, där tullförvaltning finnes, skola hos berörda förvaltning vederbörligen angivas. Angivningsskyldighet åligger luftfartygets förare.

Är medförd vara till införsel förbjuden eller sådan, att den får införas endast av vissa därtill berättigade personer eller eljest allenast under särskilda villkor, gälle till efterrättelse vad för sådana fall må vara stadgat.

18 §.

Oförtullat utländskt gods må icke med luftfartyg befordras vidare från ankomstorten eller eljest forslas inrikes orter emellan och ej heller ur riket återutföras med sådant fartyg.

19 §.

Utförsel ur riket av andra varor än i 18 § sägs må äga rum med luftfartyg på sätt och under villkor, som av Konungen bestämmas.

Sådan restitution av tull- eller tillverkningsavgift eller befrielse från dylik avgift, som i vissa fall är medgiven vid varas utförsel, må icke åtnjutas vid utförsel med luftfartyg.

20 §.

Är fara, att smittosam sjukdom från utrikes ort genom lufttrafik hit införes, äge Konungen för farans avvärjande utfärda erforderliga föreskrifter beträffande lufttrafiken.

Särskilda bestämmelser.

21 §.

Då luftfartyg användas i trafik, skola bevis om luftfartygets registrering eller motsvarande bevis enligt 12 § och vid yrkesmässig trafik sådant trafiktillstånd, som i 11 § sägs, samt bevis om förarens befogenhet att föra luftfartyg alltid medföras och på yrkande av vederbörlig myndighet uppvisas.

22 §.

Under luftfärd skall alltid föras dagbok enligt formulär, som fastställs av Konungen. I dagboken böra uppgifter införas om färdens början och avslutande och om allt, som under färden kan vara till nytta för bedömning av luftfartygets säkerhet och dylikt.

23 §.

Ej må utan Konungens tillstånd å luftfartyg under luftfärd föras brevduvor, militära skjutvapen, sprängämnen eller andra för den allmänna säkerheten farliga föremål, ej heller fotografiattiralj eller elektrisk anläggning för telegrafering eller telefoning utan tråd.

24 §.

Ej må från luftfartyg under luftfärd kastas över bord annat än sand eller vatten.

25 §.

Konungen äge att i den utsträckning, som prövas nödig, fastställa vissa områden, där lufttrafik vare förbjuden. Konungen äge ock för viss tid förbjuda lufttrafik över område, där militära övningar pågå, eller där av hänsyn till pågående mobilisering eller andra dylika skäl sådant förbud prövas nödigt.

26 §.

Över tätt bebyggd plats eller över större folksamling må luftfartyg ej färdas på lägre höjd än 1,000 meter.

27 §.

Vill kommun eller enskild person anordna särskild flyglandningsplats, göra ansökan om tillstånd härtill hos Konungens befallningshavande. Vid ansökan skall karta över platsen bifogas. Är den avsedda platsen för ändamålet lämplig och omgiven med tydlig begränsningslinje, och finnes icke eljest skäl avslå ansökningen, meddele Konungens befallningshavande, efter hörande av cheferna för generalstaben och marinstaben och av enskild rättsägare, det begärda tillståndet, och äge därvid dels lämna de föreskrifter för landningsplatsens begagnande, som må finnas erforderliga, och dels fastställa de avgifter, som må för begagnandet upptagas.

28 §.

På ansökan äge Konungens befallningshavande, efter hörande av cheferna för generalstaben och marinstaben, besluta, att visst område må begagnas som övningsfält för flygning, och äge Konungens befallningshavande därvid jämväl fastställa de föreskrifter med hänsyn till allmän säkerhet, som vid övningsfältets begagnande skola iakttagas.

Å övningsfält må företagas övnings- eller provflygning med luftfartyg, som eljest ej må brukas, samt anordnas för utbildande av förare avsedd övningsflygning med den, som icke vunnit föraretillstånd.

Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.

29 §.

För någon luftfartyg, som ej må begagnas, böte från och med femtio till och med ettusen kronor.

Har förseelse, som i första stycket sägs, skett med ägarens vetenskap, vare jämväl han förfallen till böter, som i första stycket stadgats.

30 §.

För någon luftfartyg utan att hava flygföraretillstånd eller tillfälligt medgivande enligt 14 §, och föreligger icke sådant fall, som i

28 § andra stycket avses, böte från och med femtio till och med ettusen kronor. Till enahanda ansvar gör den sig förfallen, vilken såsom flygförare anställer eller brukar den, som, honom veterligen, icke äger rätt föra luftfartyg.

31 §.

Utövar någon yrkesmässig lufttrafik utan att vara därtill behörig, böte från och med femtio till och med tvåtusen kronor. Lag samma vare, där någon under utövning av yrkesmässig lufttrafik åsidosätter föreskrift, som meddelats enligt 11 §.

32 §.

Underlåter någon, som enligt 7 § har att göra anmälan till luftfartygsregistret, sådan anmälan inom den härför stadgade tid, böte från och med tio till och med tvåhundra kronor.

Envar, som i anmälan till luftfartygsregistret mot bättre vetande meddelar oriktig uppgift, straffas med böter från och med tjugufem till och med ettusen kronor, där ej förseelsen enligt allmän lag är belagd med strängare straff.

33 §.

Ägare av luftfartyg, som åsidosätter föreskrift i 8 §, böte från och med tjugufem till och med ettusen kronor.

34 §.

Överträdes föreskrift i 9 eller 13 §, straffas flygföraren med böter från och med tjugufem till och med femhundra kronor.

35 §.

Den, som överträder vad i 16, 18 eller 23 § finnes stadgat eller förbud, utfärdat enligt 25 §, straffas med böter från och med femtio till och med tvåtusen kronor eller, där synnerligen försvärande omständigheter föreligga, med fängelse i högst tre månader.

För olovlig varuinförsel eller annan överträdelse av tillämplig bestämmelse i tullstadgan straffas som där är stadgat.

36 §.

Överträdes föreskrift i 21 eller 22 §, straffas föraren med böter från och med tio till och med tvåhundra kronor.

37 §.

Den, som överträder vad i 24 eller 26 § finnes stadgat eller sådan föreskrift, som omförmäles i 20 §, eller föreskrift rörande begagnande av landningsplats eller övningsfält, som givits enligt 27 eller 28 §, straffas med böter från och med tjugufem till och med ettusen kronor.

38 §.

Ej må straff enligt 34, 35 eller 37 § tillämpas, där förseelsen enligt allmän lag är belagd med strängare straff.

39 §.

De för ägare av luftfartyg stadgade ansvarsbestämmelser skola äga tillämpning, i händelse luftfartyget tillhör någon, som står under förmyndare eller annan laga målsman, å denne samt, där luftfartyget äges av oskift dödsbo eller konkursbo eller av bolag, förening eller annat samfund eller av stiftelse eller annan sådan inrättning, å den eller dem, som äger företräda boet, samfundet eller inrättningen. I fråga om luftfartyg, som tillhör kommun, skola nämnda ansvarsbestämmelser gälla förarens närmaste förman. Har denne till förekommande av förseelse mot förordningen gjort vad på honom ankommit och äger i följd av överordnads åtgärd eller vållande förseelse likväl rum, varde den överordnade drabbad av ansvar, som här avses.

Enahanda grunder skola tillämpas jämväl i fråga om ansvar, som enligt 31 § skall ådömas den, som utövar yrkesmässig lufttrafik.

40 §.

Fortsätter någon under tid, då han är ställd under tilltal för förseelse enligt denna förordning, samma förseelse, skall han, när han varder därtill lagligen förvunnen, för varje gång åtal emot honom ägt rum och han därav undfått del, fällas till det straff, som för sådan förseelse är stadgat; dock att fängelsestraff ej må överstiga tre månader.

41 §.

Förseelse mot denna förordning hör under allmänt åtal.

Åtal för sådan förseelse anhängiggöres vid polisdomstol, där särskild sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare och, där sådan ej finnes, vid allmän domstol i den ort, där förseelsen skett.

42 §.

Har förseelse enligt 29 § blivit förövad eller har vid trafik med annat luftfartyg än i 2 § avses förövats förseelse, som i 34, 35 eller 37 § sägs, må allmän åklagare till säkerhet för böternas gäldande anhålla luftfartyget, därest annan säkerhet icke ställes; dock att, om sådant beslag må äga bestånd, åtal ofördröjligen skall anställas.

43 §.

Finns polismyndighet anledning förekomma till återkallelse av tillstånd eller medgivande, varom i denna förordning förmäles, skall polismyndigheten göra framställning därom hos den myndighet, som har att meddela sådan återkallelse.

44 §.

Böter, som enligt denna förordning ådömas, tillfalla kronan. Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmän strafflag.

Om besvär.

45 §.

Emot beslut, som på grund av denna förordning meddelas av kommerskollegium eller Konungens befallningshavande, må besvär anföras inom tid, som för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd; dock gäller beslutet utan hinder av besvär till efterrättelse, intill dess annorlunda kan bliva vederbörligen förordnat.

Om undantag från förordningens tillämplighetsområde.

46 §.

Denna förordning äge ej tillämpning å svenska staten tillhöriga eller för dess räkning använda luftfartyg eller å trafik med sådant fartyg ej heller å landnings- eller övningsplatser anordnade för militärt bruk. Vad härom skall gälla förordnar Konungen.

47 §.

Med avseende å lufttrafik, varom konvention slutits med främmande stat, skall i stället för vad i denna förordning är stadgat gälla vad Konungen i sådant avseende särskilt bestämt.

Denna förordning träder i kraft den 191 och äger tillämpning jämväl å luftfartyg, som då är i bruk.

Förslag

till

förrordning angående åtgärder till undvikande av sammanstötning mellan luftfartyg samt signaler för angivande av nöd m. m. å dylika fartyg.

Inledning.

Dessa regler skola följas av alla luftfartyg på väg inom svenskt territorium samt av svenska luftfartyg inom internationellt territorium. Med *motorluftfartyg* förstås motorballong och flygplan.

Vid tillämpningen av nedanstående regler anses ett luftfartyg vara *på väg* såväl då det färdas i luften som då detsamma är i rörelse på jordytan (vattenytan).

Då ordet *synligt* i reglerna användas om ljussken, menas därmed synligt en mörk natt med klar luft.

Regler angående ljussignaler m. m.

Art. 1.

Reglerna för ljussignaler skola följas i alla väder från solnedgången till soluppgången och få under denna tid icke visas andra ljus, som skulle kunna förväxlas med de föreskrivna ljussignalerna. Inom svenskt territorium behöva här nämnda ljussignaler endast föras från skymning efter solnedgången till dagning före soluppgången.

Art. 2.

1. *Motorluftfartyg* på väg skall föra:

- a) förut i midskeppslinjen ett ljus med klart, vitt sken, så inrättat, att det visar ett oavbrutet sken över en båge av horisonten av 220°, och så fästat, att skenet kastas 110° på vardera sidan av fartyget, nämligen från rätt för ut till 20° akter om tvärs på vardera sidan, samt av sådan styrka att skenet är synligt på minst 4 kilometers avstånd;
- b) på höger (styrbords) sida ett ljus med grönt sken så inrättat,

att det visar ett oavbrutet sken över en båge av horisonten av 110° , och så fästat, att skenet kastas från rätt för ut till 20° akter om tvärs, samt av sådan styrka, att skenet är synligt på minst 2 kilometers avstånd;

c) på vänster (babords) sida ett ljus med rött sken så inrättat, att det visar ett oavbrutet sken över en båge av horisonten av 110° , och så fästat, att skenet kastas från rätt för ut till 20° akter om tvärs, samt av sådan styrka, att skenet är synligt på minst 2 kilometers avstånd.

De här ovan anförda ljusen skola i lodplanet lysa över vinklar, som nedåt uppgå till 90° och uppåt till minst 30° .

De gröna och röda ljusen skola vara så avskärmade, att det gröna ej må synas åt babords och det röda ej åt styrbords sida av fartyget.

2. *Motorballong* som upphinnes av annat luftfartyg, skall akterifrån mot det senare fartyget visa ett ljus med vitt sken eller ett blossande sken. Detta ljus må vara fast, men skall i sådant fall vara så inrättat, fästat och avskärmat, att skenet kastas över en oavbruten båge av 140° av horisonten eller från rätt akterut till 20° akter om tvärs på vardera sidan av fartyget och är synligt på ett avstånd av minst 1 kilometer. Ljuset skall vidare föras så nära som möjligt på samma höjd som sidoljusen.

3. *Fri ballong* skall städse hava en vit lanterna till hands att visa, då ett annat luftfartyg närmar sig densamma.

Art. 3.

Varje luftfartyg må, om det är nödvändigt för att väcka uppmärksamheten, förutom de ljus, som det enligt dessa regler skall föra, visa blossande sken (flare-up light) eller nyttja lämplig knallsignal.

Ljudsignaler under tjocka m. m.

Art. 4.

Under tjocka, mist, snöfall eller hårt regn skola, evad det är dag eller natt, motorluftfartyg under väg minst var minut giva ett utdraget ljud samt fri ballong två utdragna ljud med avgasarvissla, mistlur eller motsvarande instrument.

Art. 5.

Varje motorluftfartyg skall under tjocka, mist, snöfall eller hårt regn gå med i möjligaste mån måttlig fart samt taga noggrann hänsyn till förhandenvarande omständigheter och förhållanden.

Styrningsregler.

Art. 6.

Ett motorluftfartyg på väg i luften skall alltid manövrera så, att avståndet till annat luftfartyg ej kommer att understiga 100 m.

Art. 7.

När två motorluftfartyg *mötas* stäv mot stäv eller nära stäv mot stäv, så att fara uppstår för att fartygen skola komma i vådlig närhet av varandra, skall vardera fartyget ändra sin kurs till höger (styrbord hän), så att det må gå på vänster (babords) sida av det andra,

Denna artikel äger icke tillämpning på två motorluftfartyg, vilka, om vardera bibehåller sin kurs, måste gå klara för varandra, d. v. s. passera varandra på ett avstånd överstigande 100 m.

Art. 8.

När två motorluftfartygs kurser *skära varandra*, så att fara uppstår för att fartygen skola komma i vådlig närhet av varandra skall det motorluftfartyg, som har det andra å sin egen höger (styrbords) sida, hålla undan för det senare.

Art. 9.

När enligt förestående regel det ena av två motorluftfartyg är skyldigt att hålla undan, skall det andra behålla sin kurs och fart.

Om i följd av tjocka eller andra orsaker ett sådant fartyg kommer ett annat så nära, att sammanstötning icke kan undvikas ensamt genom det fartygs åtgörande, som är skyldigt att hålla undan, skall även det andra vidtaga den åtgärd, som bäst tjänar till att avvärja sammanstötningen.

Art. 10.

Ett motorluftfartyg skall under alla förhållanden hålla undan för en friballong.

Art. 11.

Utan hänsyn till bestämmelserna i dessa regler skall varje motorluftfartyg, som upphinner ett annat dylikt luftfartyg, hålla undan för det fartyg som upphinnes.

Varje motorluftfartyg, som närmar sig ett annat motorluftfartyg från någon riktning mera än 20° akter om tvärs, d. v. s. uti sådant

läge i förhållande till det fartyg, som upphinnes, att det ej kan se någotdera av dettas sidoljus, skall anses vara ett fartyg, som upphinner; ingen sedermera inträffande förändring av bäringen mellan de två fartygen skall göra det fartyg, som upphinner, till ett fartyg, som enligt dessa reglers mening skär det andras kurs och sålunda fritager det från skyldigheten att hålla klart för fartyget, som upphinnes.

Enär om dagen det luftfartyg, som upphinner, ej alltid kan med visshet avgöra, huruvida det är för eller akter om ovannämnda riktning i förhållande till det andra fartyget, bör det, om tvivel härutinnan förefinnes, antaga, att det är ett fartyg, som upphinner, och därför hålla ur vägen.

Art. 12.

Motorluftfartyg på väg å vattenytan skall hålla undan för motor-, ång- och segelfartyg samt motor- och roddbåtar av vad slag de vara må och därvid, såvitt omständigheterna så medgiva, undvika att gå för om det andra fartyget.

Nöd-, landnings- och stoppsignaler.

Art. 13.

När ett luftfartyg är i nöd och påkallar hjälp från andra fartyg eller från land, skall såväl om dagen som om natten från luftfartyget uppsändas raketer eller bomber (avskjutna en i sänder med korta mellantider), som explodera i luften och därvid kasta stjärnor av vad färg och beskaffenhet som hälst.

Art. 14.

När luftfartyg vid hårt väder, haveri eller av annan dylik orsak nödgas landa, skola följande signaler användas:

för *flygplan*: avgivande upprepade gånger med korta mellanrum av ett vitt signalpistolskott åtföljt av ett rött;

för *motorballong*: visande upprepade gånger med korta mellanrum av två samtidigt klart lysande ljus, det ena vitt och det andra rött, vilken signal under dagen kan förstärkas genom visande av två flaggor, den ena vit och den andra röd, eller av en flagga till hälften vit och till hälften röd.

En uttömmande legal reglering av lufttrafiken skulle inbegripa ej blott ett lösande av de förvaltningsrättsliga frågor, som röra denna trafik här i landet, samt de särskilda privaträttsliga problem, vartill lufttrafiken ger upphov, utan även ett ordnande av den mängd spörsmål av internationellt-rättslig karaktär, som uppstå som följd av en mellanfolkelig lufttrafik. Till dessa senare spörsmål höra de redan ganska mycket debatterade frågorna om begränsning uppåt av ett lands suveränitet över luftområdet och om tillämpning på luftfartyg av nationalitetsprincipen med alla dess konsekvenser i analogi med den sjörättsliga behandlingen av fartyg. Hit kunna också hänföras den rent folkrättsliga frågan om den ställning, som bör ges främmande lands för militära ändamål använda luftfartyg, och åtskilliga andra liknande frågor.

Naturligtvis kan det icke bestridas, att en reglering också av dessa spörsmål skulle vara gagnelig; i synnerhet är frågan om lämpligheten av ett överförande på luftfartyg av de grundsatser om nationalitet, som sjörätten tillämpar på fartyg, av den största vikt och fordrar ett noggrant och allsidigt övervägande. Men om man ansluter sig till denna princip, så kräva dessa frågor uppenbarligen för sin lösning ett internationellt samarbete. Det är tydligen meningslöst att utan denna förutsättning skrida till en lagstiftning, som t. ex. reglerar, när ett luftfartyg skall anses vara av svensk nationalitet, och när det är främmande, och som sålunda ger åt luftfartyg på främmande område karaktären av svenskt område med alla de följder i internationellt-rättsligt avseende, som knyta sig därtill, icke minst under krig. Betänkligheterna mot att svensk lagstiftning, utan att internationellt samarbete föregått, skulle å luftfartygen överföra den i sjörätten tillämpade nationalitetsprincipen gälla också, om åt denna på ifrågavarande område gives en mera begränsad innebörd. Även om däri icke lägges annat innehåll än ett efter folkrättsliga grunder avpassat ansvar för skador, som luftfartygen åstadkomma i utlandet, samt ett likaledes folkrättsligt grundat anspråk för Sverige att i utlandet få utöva ett särskilt skydd över svenska luftfartyg, är det tydligen meningslöst, att Sverige ensidigt uppställer förutsättningarna för ett dylikt ansvar eller ett dylikt skyddsanspråk.

Att dessa frågor skola lösas på internationell grund, blev särskilt starkt betonat vid den tredje internationella lufträttskongressen i Frankfurt am Main 1913 i ett föredrag av professor E. Zitelmann, en av de främsta experterna på lufträttens område. Han karakteriserade där frågorna, i vad mån herradöme över luften tillkommer den enskilda staten, och under vilka förutsättningar luftfartyg skola tillerkännas en bestämd nationalitet, som rent folkrättsliga frågor, vilka nödvändigtvis måste lösas på internationell grund. Och han betonade också, att, även om enighet numera började råda rörande den förra av de nämnda frågorna, det dock ännu vore ytterst tvivelaktigt både huru luftfartygens nationalitet skulle bestämmas, och vilka verkningar nationaliteten skulle äga.

Det förtjänar måhända nämnas, att tanken att överföra sjörettens nationalitetsprincip på lufträtten icke ens under förutsättning av internationella överenskommelser vunnit odelad anslutning. Vid konferensen i Paris 1910 mötte den sålunda gensagor både från Schweiz och Nederländerna. Grundlinjer till en enhetlig mellaneuropeisk lufträtt, upprättade i Österrike år 1917 av därvarande Aëro-Club, bygga ej heller på nationalitetsprincipen.

Under nuvarande förhållanden hava de sakkunniga följaktligen ansett uteslutet att upptaga dessa frågor till behandling. Därmed är dock icke förnekad, att de tarva all uppmärksamhet från lagstiftarnas sida. Särskilt vilja de sakkunniga ifrågasätta, huruvida icke ett skandinaviskt samarbete skulle kunna på ett fruktbringande sätt förbereda upptagandet även av dessa betydelsefulla och delvis vittfamnande frågor. Redan därmed skulle de hava förts över på den bredare internationella grund, som är den enda, där de kunna lösas.

Med det behov av en snabb reglering av de nödvändigaste förutsättningarna för ett ordnat svenskt lufttrafikväsen, som för närvarande gör sig gällande här i landet, kan svensk lagstiftning för sitt ingripande på lufttrafikens område emellertid icke avvakta den tidpunkt, då betingelserna föreligga för en omfattande på internationell grund vilande reglering av alla de frågor, vartill mellanfolklig lufttrafik kange anledning.

Också en annan inskränkning har företagits. Den otvivelaktigt viktiga och intressanta frågan om särskilda stadganden rörande ägarens och förarens skyldighet att ersätta skada, uppkommen av lufttrafik, har likaledes lämnats åsido. Erforderlig erfarenhet på detta område kan icke sägas föreligga ännu. En lagstiftning här, vilken icke grundar sig på vad livet visat kräva, kan icke gärna ha något värde. Att avvakta erfarenheterna både här i landet och utomlands är därför lämpligt.

Ej heller ha andra rent privaträttsliga frågor, som lufttrafiken skapar, blivit behandlade, huru intressanta och betydande de än kunna vara. Exempelvis frågor om inteckning i luftfartyg och därmed sammanhängande spörsmål om äganderättsförhållandenas påverkan av registrering och dylikt ha givetvis ställts på framtiden. Förutsättningarna för lagstiftarens ingripande i sådan riktning kunna icke sägas föreligga ännu.

De uppgifter, som det enligt de sakkunnigas mening härefter återstår att för svensk lagstiftning omedelbart upptaga till lösning, äro av övervägande förvaltningsrättslig karaktär och gå ut på att trygga allmän säkerhet mot lufttrafikens faror, skapa garantier för att icke viktiga militära försvarsintressen äventyras genom denna trafik och i dessa och andra av det offentliga påkallade syften lägga lufttrafiken under erforderlig kontroll.

Huvudgrunderna för förordningen om lufttrafik.

Som de viktigaste medlen för skapandet av garantier för att icke allmänheten utsättes för alltför allvarliga risker av lufttrafiken erbjuda sig besiktnings- och registreringstvång för luftfartygen samt krav på särskild styrkt kompetens för behörighet att föra luftfartyg. Väsentliga delar av förevarande förslag röra sig också om dessa ämnen.

Beträffande besiktnings- och registreringstvånget har föreslagits, att handhavandet av dessa uppgifter skulle läggas hos kommerskollegium i överensstämmelse med vad som gäller ifråga om fartyg. Med en särskild avdelning av kommerskollegium, där sakkunskap på detta område skulle finnas företrädd, och där erfarenhet så småningom skulle samlas, skulle säkerligen ett tillfredsställande organ för skötseln av dessa frågor vinnas.

Naturligtvis tala många skäl för att till samma myndighet också förlägga handhavandet av frågorna om behörighet att föra luftfartyg. Det skulle otvivelaktigt medföra avsevärda fördelar att hos en och samma myndighet ha alla lufttrafikärenden sammanförda. Å andra sidan förutsätter emellertid enligt de sakkunnigas förslag tilldelandet av behörighet att föra luftfartyg en tämligen ingående prövning av de mera personliga betingelserna hos sökanden, en prövning, som väsentligen lättare och effektivare kan företas av en ortsmyndighet än av en central myndighet i Stockholm. Med utvecklingen av lufttrafiken kan denna prövning lätt bli en uppgift analog med den, som försiggår

vid tilldelandet av rätt att föra automobil. På dessa grunder hava de sakkunniga, ehuru till fullo inseende fördelarna av en koncentration av alla hithörande ärenden hos en myndighet och med en viss tvekan, dock slutligen stannat vid att föreslå, att det åt Konungens befallningshavande anförtros att utfärda tillstånd att föra luftfartyg.

Vid sidan av de allmänna reglerna om besiktning och registrering som förutsättningar för, att luftfartyg skall få tagas i bruk här i landet, och om förare tillstånd som villkor för rätt att föra luftfartyg måste särskilda bestämmelser givas för att möjliggöra för luftfartyg, som komma från annat land, att utan alltför tyngande besvär kunna fortsätta färden över vårt land. Utan prövning från svensk myndighets sida kan dylikt tillstånd naturligtvis icke givas, men strävandet måste gå ut därpå, att denna prövning skall kunna inskränka sig till en undersökning, huruvida luftfartyget och dess förare uppfylla kontrollföreskrifter, som gälla i ett främmande land och som kunna från svensk sida anses skänka erforderliga garantier. Så länge betryggande lagstiftning i utlandet saknas i ämnet, komma väl svårigheter att möta i detta hänseende, men dessa kunna ej undvikas, då trafik med ett utländskt luftfartyg givetvis icke bör få utsätta allmänheten för större risker än trafik med luftfartyg, som faller under de allmänna reglerna. I samma mån utlandet lagstiftar på ifrågavarande område, komma naturligtvis dessa svårigheter att försvinna.

En synnerligen viktig uppgift för lagstiftningen om lufttrafik är anordnandet av de områden, där lufttrafik skall vara förbjuden. Av flera skäl är det nödigt att giva sådana förbud, ehuru det å andra sidan är av hänsyn till lufttrafikens utveckling och frihet nödigt, att de förbjudna områdena icke få större omfattning än som är oundgängligt. Först och främst tala starka militära skäl för att på vissa områden förbjuda lufttrafik. Vidare kan hänsyn till allmän säkerhet göra ett sådant förbud nödigt. Slutligen måste inflygning över rikets gränser begränsas till vissa zoner för att möjliggöra tull- och annan kontroll över lufttrafiken från utrikes ort. Emellertid hava de sakkunniga icke ansett lämpligt att i en författning av den natur som den ifrågavarande närmare fixera gränserna för dessa områden, där av olika grunder lufttrafik är förbjuden. Dessa grunder kunna snabbt växla, nya skäl för förbud uppstå och gamla förändra innebörd. Det är därför avgjort lämpligare att fastslå smidigare former för träffandet av bestämmelser i detta hänseende. Förslaget överlämnar åt Kungl. Maj:t att närmare utstaka gränserna för de för lufttrafik förbjudna områdena.

Speciell motivering till förordningen.

1 §.

Den mycket växlande terminologin beträffande olika luftfartyg hava de sakkunniga här sökt ersätta med sådana beteckningar, som ansetts ha utsikt att slå igenom både därför, att de äro lätta att handtera, och därför, att de såvitt möjligt äro svenska.

Meningsskiljaktighet kan möjligen råda därom, huruvida även de fasta ballongerna, d. v. s. de s. k. ballons captifs, böra inordnas under förordningen. De äro icke av någon större betydelse, men brukas ibland för nöjesuppstigningar, varför en viss garanti för deras säkerhet är önskvärd. Även för att förhindra deras användning i spionerisyfte böra de läggas under kontroll.

S. k. drakar komma däremot utanför förordningens räckvidd, då de icke äro avsedda för person- eller varutransport.

2 §.

Som redan antytts, kan det besiktnings- och registreringstvång, som föreslås, icke stadgas för alla luftfartyg, som brukas i luftfärd å svenskt område. Hänsyn till lufttrafik från utländsk ort förbjuder detta.

Var gränsen bör dragas för detta tvång, är måhända tvivelaktigt. Icke minst i syfte att bereda möjlighet för en lätt övergång till ett system, där luftfartygen tillerkännas nationalitet, har ägarens ställning föreslagits som avgörande kriterium. Är ägaren svensk medborgare eller svenskt bolag eller svensk förening, får luftfartyget icke tagas i bruk, innan det besiktigats och registrerats. Det kan ifrågasättas, huruvida det därjämte borde bestämmas, att i bolaget eller föreningen svenska medborgare skulle hava viss majoritet. En sådan bestämmelse, som vore naturlig, om luftfartygen skulle tillerkännas nationalitet och Sverige sålunda skulle gentemot utlandet iklädas det därmed förenade ansvaret för luftfartyget, skulle motverka det syfte, som är förenat med besiktnings- och registreringstvånget. Därmed vill man ju ernå översikt över de luftfartyg, som brukas, och möjlighet att hålla kontroll över dem. Detta är tydligen lika viktigt, vare sig i det svenska bolag eller den svenska förening, som äger luftfartyget, majoriteten besittes av svenskar eller av utlänningar. När det åter gäller rätt till yrkesmässig lufttrafik, kan det ur andra synpunkter vara lämpligt att göra en restriktion i nyss antydd riktning.

3—8 §§.

Dessa §§ innehålla närmare bestämmelser om besiktning och registrering av luftfartyg.

Bestämmelserna ha som antytts till huvudsyfte dels att öppna väg för en för allmän säkerhet viktig kontroll över lufttrafiken och dels att bereda underlag för de särskilt av militära skäl viktiga beräkningarna om tillgången på luftfartyg inom landet. För ett tillgodo-seende härav äro bestämmelserna anpassade.

Som administrativ myndighet, under vilken lufttrafik skall sortera, föreslås, som redan nämnts, kommerskollegium. För luftfrågors handläggning inrättas en särskild avdelning, vid vilken fästas sakkunniga inom olika grenar av luftväsendet. I den mån kompletterande bestämmelser rörande besiktningar anses erforderliga, föreslås rätt för kommerskollegium att utfärda dylika.

Under kommerskollegium utövas kontroll över fartygs luftvärdighet av särskilt förordnade besiktningsmän. Antalet dylika besiktningsmän blir beroende på behovet; i första hand böra dylika förordnas för de orter, där fabrikation av luftfartyg äger rum, och, i den mån luftfartyg mer allmänt komma i bruk, i de samhällen, där luftfartyg finnas i större antal. Härvid torde såtillvida hänsyn böra tagas till svårigheten att längre sträckor transportera luftfartyg för de i 8 § föreskrivna efterbesiktningar, att besiktningsmännens uppehållsplatser ej bli för långt avlägsna från varandra.

Ofta torde svårigheter komma att uppstå att erhålla samma besiktningsman för alla de olika slag av luftfartyg, som i 1 § nämnas. Kunskaper och erfarenheter, som utgöra förutsättning för säkert omdöme i fråga om flygplan, medföra icke nödvändigt sakkunskap beträffande ballonger, och i ännu mindre grad gäller detta vid omvända förhållandet. För att erhålla de erfarnaste och kunnigaste till besiktningsmän, torde sålunda i regel uppdrag som besiktningsman komma att avse endast visst slag av luftfartyg. Beträffande besiktning av ballonger lär antalet erforderliga besiktningsmän bli ytterst litet, då tillverkning av dylika i Sverige näppeligen kan väntas, och antalet ballonger i bruk med sannolikhet blir ganska ringa.

Vid bedömandet av ett fartygs luftvärdighet bör hänsyn tagas till de egenskaper, som upptagits i 4 § och vilka tillsammans äro avgörande för flygförmågan. Vid besiktningens utförande bör besiktningsmannen i första hand undersöka de sålunda i ansökan lämnade uppgifterna, vilka i allmänhet äro till fyllest för luftfartygets bedömande.

Visar det sig, att dessa äro överensstämmande med verkliga förhållandet, och att teoretiska beräkningar tyda på luftvärdighet, åligger det besiktningsman att förvissa sig om att fartyget »i övrigt motsvarar berättigade fordringar på säkerhet och är lämpligt för sitt ändamål». I regel torde för utrönande härav med flygplan behöva företagas provfärder och med ballonger vissa prov, sedan desamma blivit uppblåsta med exempelvis luft.

Efter hand som erfarenhet i fråga om dessa besiktningar vinnas, torde, för vinnande av likformighet mellan olika besiktningsmäns förfarande, normerande föreskrifter vara erforderliga, vilka enligt § 3 utfärdas av kommerskollegium.

Besiktninginstrumentet skulle måhända kunna begränsas till endast de i ansökan angivna uppgifterna enligt vid besiktningen framkomna resultat samt meddelande, huruvida fartyget godkänts eller icke. Med hänsyn till önskvärldheten, särskilt av militära skäl, att på ett ställe ha samlade så vitt möjligt fullständiga uppgifter om alla landets luftfartyg, bör emellertid besiktninginstrumentet innehålla en beskrivning över luftfartyget, som kan läggas till handlingarna i kommerskollegiets avdelning för lufttrafik.

På det att ordningsmyndigheterna å de platser, där ett luftfartyg landat, må kunna omedelbart förvissa sig om, huruvida det är berättigat att användas i luften, och om det underkastats fastställda prov, bör å fartyget finnas anbragt särskilt märke, utvisande dessa förhållanden. Dylikt besiktningsmärke bör vara olika för olika besiktningsmän, varigenom vederbörande polisman omedelbart vet, till vem hänvändelse kan ske i fall av oklarhet eller i övrigt vid behov av särskilda kontrollåtgärder. Med hänsyn till de i 8 § stadgade efterbesiktningarna, som skola äga rum å viss tid efter föregående besiktning, bör vid besiktningsmärkets anbringande jämväl besiktningsdagen angivas å fartyget.

I 6 § givas bestämmelser rörande luftfartygsregistret och i 7 § rörande skyldighet att vid förändring i äganderätten till luftfartyg anmäla denna till registret, bestämmelser, som nära ansluta sig till motsvarande bestämmelser om automobiler.

Det torde icke finnas något slag av kommunikationsmedel med maskinella anordningar, som i samma grad som luftfartyg är utsatt för ständiga påfrestningar av olika slag. Det erfordras kanske endast en mindre varsam landning, för att de uppkomna skakningarna skola kunna menligt inverka på fartygets luftvärdighet. Vid manövrer i luften inträffande vindkast och tvära vändningar kunna likaledes med-

föra sådana påfrestningar, att fartygets säkerhet i ett eller annat avseende nedsättes. En ständig omsorg för varje förare är därför att före och efter varje färd på det noggrannaste kontrollera fartygets alla delar; noggrannheten hos dylik undersökning garanteras i viss mån av vederbörandes självbevarelsedrift, men å andra sidan inses ju lätt, att omödet om fartygets luftvärdighet blir individuellt och från förares eller ägares side av annan art än från utomståendes. Det vid första besiktningen avgivna intyget om godkännande kan sålunda icke givas giltighet någon längre tid, utan måste tid efter annan förnyas. Den tid, då sådan efterbesiktning skall företagas, måste bli beroende på soliditeten hos de olika fartygsslagen och graden av de påkänningar, för vilka fartygen normalt äro utsatta. Ballonger lida minsta men av användning; slitningen av själva höljet är ytterst ringa, men vid landningar kunna skador lätt uppstå på grund av friktion mot träd och andra föremål. Så avsevärda förändringar lära emellertid icke inträffa, att efterbesiktning påfordras oftare än en gång om året. Beträffande flygplan, med de större påkänningar, för vilka dessa äro utsatta, torde kravet på allmän säkerhet påfordra oftare återkommande besiktningar, och har föreslagits varje halvår.

Intyg om luftvärdighet kan ej heller anses gällande för annat än just den sammansättningsform av luftfartyget, som vid föregående besiktning kontrollerats och angivits i till besiktning sinstrumentet vidfogad beskrivning. Skulle av en eller annan anledning någon sådan förändring vidtagas med luftfartyget, att de för luftvärdigheten grundläggande egenskaperna icke längre förefinnas, måste ny besiktning påfordras, varvid besiktningssmannen kan avgöra, om och i vilken grad förbättring eller försämring inträffat.

9 §.

Det åligger polismyndigheterna att tillse, att denna förordning efterlevs, men detta kan ske endast under förutsättning, att luftfartygen förses med märke, som av vederbörande kan iakttagas och tjäna till fartygets identifierande. Före start kan det av besiktningssman påsatta märket anses tillfyllest för även detta ändamål, men nödvändigt är att kunna från marken åtminstone i någon mån avgöra identiteten av luftfartyg, vilka äro i gång inom synhåll. Det i 9 § omnämnda igenkänningsmärket bör sålunda givas sådan storlek, färg och form, att det på normal flyghöjd kan urskiljas från marken.

Behov föreligger också att från ett under gång varande fartyg kunna identifiera mötande, över eller under gående luftfartyg. Hänsyn

bör tagas jämväl härtill, och igenkänningsmärkena böra följaktligen så anbringas, att de bli från alla sidor synliga. I förslaget ha föreskrifterna, var märkena skola anbringas, och om deras färg anpassats efter vad erfarenheten visat vara det lämpligaste.

Även om icke nationalitetsprincipen tillämpas på luftfartygen, är det tydligen lämpligt, att igenkänningsmärket så anordnas, att det utvisar, att fartyget är inregistrerat i Sverige. Från en sådan uppfattning utgick också det förslag till internationellt avtal om lufttrafiken, som 1913 upprättades av olika länders enskilda luftfartsorganisationer. Utan att antaga nationalitetsprincipen gick detta förslag ut på att med olika bokstäver, använda som igenkänningsmärken, skulle utmärkas det land, där fartyget vore inregistrerat. För Sveriges del föreslogs ett S. Detta förslag är upptaget i förordningen.

10 §.

Å internationella sammankomster med representanter för olika länders enskilda luftorganisationer, som ägde rum före världskriget, har frågan om villkoren för tillstånd att föra luftfartyg dryftats, och överläggningarna hade resulterat i fastställande av gemensamma regler, gällande för alla till Fédération Aéronautique Internationale anslutna sällskap och klubbar. Dessa regler återgivas i bilaga 1 här nedan. De internationella förarecertifikaten, som avse förandet av friballonger, motorballonger, lantflygplan eller vattenflygplan, äro i regel icke av de statliga myndigheterna erkända, utan ha betraktats som provisoriska, intill dess tillräcklig erfarenhet förelåg för officiella stadgandens utfärdande. I en del länder ha utfärdats ytterligare föreskrifter, i viss mån anslutande sig till de internationella villkoren. Dessa voro emellertid formulerade på en tid, då lufttrafiken stod på avsevärt lägre ståndpunkt än vad nu är fallet och kunna numera ej anses tillfredsställande. Principiellt torde också kunna fastslås, att det bör tillkomma statsmyndighet att utfärda tillstånd att föra luftfartyg lika väl som i fråga om t. ex. automobiler.

I förslaget ha därför dels upptagits bestämmelser i denna riktning dels angivits sättet för erhållande av dylikt förarettillstånd. Vid utfärdande av tillstånd måste hänsyn tagas ej blott till att vissa fastställda fordringar äro uppfyllda, utan ock därtill, huruvida det föreligger »uppenbara skäl, på grund av vilka sökanden måste anses olämplig att föra luftfartyg». Sådana skäl kunna vara av olika art, men torde huvudsakligen vara att hänföra till rent personliga egenskaper, vilkas bedömande i viss mån fordrar kännedom om vederbörandes enskilda

förhållanden och allmänna vederhäftighet. Av denna anledning har det ansetts lämpligt att ansökningar om föraretillstånd avgöras av Konungens befallningshavande, som kan förutsättas ha bättre möjligheter än central myndighet att härutinnan företaga prövning.

Beträffande kvalifikationer för föraretillstånd ha upptagits viss ålder, svensk nationalitet och avläggande av särskilda prov. Luftfarten har visat sig särskilt tilltala ungdomen och ypperliga flygprestationer ha utförts av personer under svensk myndighetsålder. Då de egen-skaper, som utmärka en god flygare, särskilt stå att finna hos yngre personer, har det ansetts lämpligt att sätta åldersgränsen för föraretillstånd så låg som till fyllda 18 år. Denna ålder har förut varit fastställd för de internationella aviatörcertifikaten. För erhållande av fortlöpande föraretillstånd fordras vidare styrkande av svensk nationalitet. Tillfälliga föraretillstånd kunna dock av kommerskollegium utfärdas till utländska undersåtar, enligt vad 14 § närmare bestämmer, medan för tillstånd av längre varaktighet skulle erfordras Kungl. Maj:ts tillstånd.

De prov, som sökande skall visa sig ha avlagt, innan föraretillstånd utfärdas, böra vara så omfattande, att de icke lämna rum för tvivel, att sökanden på ett för den allmänna säkerheten tillförlitligt sätt kan på egen hand manövrera luftfartyg å de höjder och under de förhållanden, som numera äro att vänta. De för erhållande av ovan-nämnda enskilda internationella certifikat för flygförare upptagna fordringarna måste härutinnan anses allt för enkla och måste skärpas; i fråga om friballonger och motorballonger erfordras också smärre ändringar. I betraktande av dels den invecklade konstruktionen hos flertalet luftfartyg och dels de säregna förhållanden av meteorologisk och aerodynamisk art, som göra sig gällande vid färder i luften, är det också oavvisligen nödvändigt, att förare visar sig besitta vissa teoretiska kunskaper på hithörande områden.

Den allmänna omfattningen av de sålunda erforderliga proven kan visserligen redan nu angivas, men dels för att öppna utväg för företagande av de ändringar i och skärpning av proven, som snart nog undan för undan torde bliva erforderliga, och dels för att underlätta möjligheten att framdeles ansluta de svenska fordringarna till den internationellt enhetliga ståndpunkt, som kan komma att vinnas, har i förslaget närmare bestämmelse härom icke upptagits, utan överlämnats åt Kungl. Maj:ts att träffa dessa.

Likaväl som Konungens befallningshavande har att vid föraretillstånds utfärdande taga hänsyn till sökandes allmänna lämplighet att

föra luftfartyg, bör samma myndighet allt fort ägna uppmärksamhet åt de förhållanden, som härvid varit avgörande. Får Konungens befallningshavande kännedom om sådana omständigheter, att föraren är olämplig att vidare föra luftfartyg, bör tillståndet återkallas. Hit höra t. ex. fall, då föraren visat vårdslöshet vid luftfartygs förande eller då han gjort sig skyldig till olovlig varuinförsel med luftfartyg.

Av liknande skäl som i fråga om luftfartyg är det av vikt att i särskilda förteckningar upptagas alla, som erhållit förarettillstånd. Särskilt av militära hänsyn kan detta förfarande anses lämpligt, då härigenom gives tillfälle att vid varje tidpunkt överblicka den kader av aktiva flygare, försvarsväsendet kan ha att tillgå.

11 §.

Yrkesmässig lufttrafik torde komma att avse transporterande av personer, post eller varor. De personer, som önska begagna sig av dylik trafikled vare sig som passagerare eller för befordrande av dem tillhörigt gods, torde i regel icke själva vara i stånd att bedöma de med transporterna medföljande riskerna. För erhållande av visshet, att de tillbuds stående trafikmedlen erbjuda all möjlig säkerhet, tarvas därför särskilt tillstånd för yrkesmässig lufttrafiks utövande. Före utfärdande av dylikt tillstånd erfordras granskning av såväl luftfartyg, förarens kompetens som ock de till trafikens underlättande i övrigt vidtagna åtgärder, såsom inrättade mellanlandningsplatser, angivna trafiktider m. m. Till följd av de ganska omfattande undersökningar, som innefattas häruti, torde frågor om yrkesmässig lufttrafik böra behandlas av den särskilda avdelningen för lufttrafik i kommerskollegium.

Då luftkommunikationer i framtiden torde bli av stor betydelse för samfärdseln särskilt i ett land med så stora avstånd som Sverige, har det ansetts vara ett nationellt intresse, att utövändet av lufttrafik förbehålles inhemska intressenter. Av denna anledning har i förslaget upptagits den bestämmelsen, att yrkesmässig lufttrafik endast må utövas av svensk medborgare eller till mer än två tredjedelar svenskt aktiebolag.

12—14 §§.

Med de ovan angivna allmänna bestämmelserna för rätt att använda och föra luftfartyg skulle trafik från utlandet med andra än här registrerade luftfartyg helt och hållet vara utesluten. Det synes emellertid, som om luftkommunikationens fördelar skulle vara mest påtagliga, när det gäller längre distanser, och förefaller det sannolikt, att inter-

nationella router skulle först av allt komma i fråga. Då i utländsk ägo varande luftfartyg emellertid icke få inregistreras, måste som redan förut nämnts en annan anordning anlitas för att bereda möjlighet för trafik från utlandet. Person, som ämnar taga ett icke registrerat och icke registreringspliktigt luftfartyg i bruk i Sverige, måste sålunda särskilt härom göra framställning till kommerskollegium, som sedermera utfärdar vederbörligt tillstånd. Genom denna anordning kan kommerskollegium ständigt övervaka utländska luftfartyg, som längre tid användas i Sverige. På samma sätt överlämnas åt kommerskollegium att till utländsk undersåte utfärda föraretillstånd.

Möjligheten att vända sig till kommerskollegium torde kunna anses tillfyllest, i den mån trafik i Sverige med utländskt luftfartyg eller av utländsk undersåte är på förhand förberedd. Många fall torde emellertid inträffa, då de härför nödiga formaliteterna icke hinna utföras och beslut avvaktas, innan luftfärden anträdes. Det synes vara att lägga en onödig hämsko på den internationella förbindelsen att icke härför medgiva lätnader. I samband med frågan om förtullning av i luftfartyg transporterade varor angives i 16 § den fordran, att från utrikes ort kommande fartyg skall inflyga över vissa områden och nedstiga å den närmaste för lufttrafik anvisade tullplats. Därest det visar sig vid ankomsten till dylik tullplats, att luftfartyget ej erhållit tillstånd av kommerskollegium, eller att föraren ej är berättigad att i Sverige föra luftfartyg, skulle sålunda vederbörandes färd få avbrytas, intill dess kommerskollegium givit tillstånd. De härav uppkommande tidsförlusterna skulle helt förtaga värdet av internationell lufttrafik, då ju ansökningar långt i förväg ej torde vara att vänta. I förslaget har därför upptagits också en annan form för beviljande av tillstånd i dessa fall. Även polismyndighet i den första flyghamn, vederbörande angör, har berättigats giva tillstånd såväl beträffande luftfartyg som i fråga om föraren.

För att tillstånd skall kunna lämnas i nu nämnda avseenden, bör uppenbarligen uppställas krav på garantier, att allmän säkerhet icke äventyras. Ett förfaringsätt, som går ut på, att svensk myndighet företar besiktning av luftfartyget eller prov med föraren, kan dock icke ifrågasättas. Garantierna böra i stället sökas i bevis, att utländsk besiktning eller utländskt prov företagits, och att dessa ha ett värde, som motsvara vad här i landet fordras. I fråga om luftfartyg har detta uttryckligen stadgats i 12 §. Beträffande förare har med det läge, vari denna fråga befinner sig, och med förslaget att överlämna åt Kungl. Maj:t att bestämma villkoren för erhållande av svenskt

förarettillstånd ansetts bäst förenligt att också här överlämna åt Kungl. Maj:t att träffa närmare bestämmelser.

De icke registrerade luftfartyg, som enligt vad nu nämnts få på särskilt tillstånd brukas här i landet, skola naturligtvis vara försedda med igenkänningsmärke, som identifiera dem. Dessa märkens utseende har icke kunnat närmare bestämmas, utan har hänvisning skett till internationell sedvänja. Därvid ha i första hand åsyftats de förut omnämnda privata internationella överenskommelserna om olika bokstävers användande för att utmärka det land, varest fartyget är registrerat. Enligt dessa överenskommelser skulle en sådan bokstav jämte registreringsnummer utgöra igenkänningsmärke.

Kommerskollegium har tillerkänts befogenhet att utfärda närmare stadganden.

15 §.

De tillstånd till lufttrafik, som enligt 12—14 §§ kunna beviljas, böra vara endast tillfälliga. Kontrollen över ifrågavarande trafik skulle eljest i hög grad försvåras. En giltighetstid av en månad har ansetts lämplig med möjlighet till förlängning liksom till återkallande tidigare. Om förlängning eller återkallande bör emellertid endast kommerskollegium besluta. Finner polismyndighet skäl föreligga till återkallande, bör anmälan sålunda ske hos kommerskollegium.

16—19 §§.

Som redan anförts, är det nödvändigt att begränsa möjligheten till inflygning från utrikes ort till vissa inflygningszoner vid gränsen. Utan sådana blir effektiv tullkontroll omöjlig. Dylika zoner medföra dessutom den fördelen, att för flygningen kunna anordnas goda landningsplatser med förråd av bränsle o. s. v.

Av hänsyn till tullkontrollen är det emellertid nödvändigt, att luftfartyg, som kommer från utrikes ort och flyger in över en inflygningszon, också nedstiger å närmaste tullplats. Ett sådant tvång kan onekligen i många fall vålla omak och besvär, men under nuvarande förhållanden torde någon utväg att undgå detta icke stå till buds. I samma mån som främmande länder lagstifta rörande lufttrafiken, kan möjligen en bekvämare anordning komma till tillämpning. Om på utländsk ort av offentlig myndighet plombering av alla tullpliktiga varor, som medföras å luftfartyget, äger rum vid avresan och denna plombering icke brytes före tullvisitationen och det därjämte

med vederbörligt instrument styrkes, att nedstigning icke skett under färden, kan naturligtvis tullvisitation försiggå också å tullplats inuti landet. Den allmänna regeln i 47 § i förslaget lämnar utväg att genom konvention med främmande stat redan nu vidtaga en sådan anordning.

Då luftfartyg, deras förare, besättning, passagerare och last böra behandlas på sätt i tullstadgan föreskrives rörande sjöfart från utrikes ort och varuinförsel därifrån, har en allmän bestämmelse härom föreslagits. Varor, som med luftfartyg ankomma till riket, skola alltså vara upptagna på en märkrulla och, för så vitt de äro destinerade till ankomstorten, där behandlas alldeles som om de inkommit med fartyg, sålunda, bland annat, angivas av vederbörande mottagare därstädes. Äro de åter destinerade till annan ort, torde till tullverkets säkerhet den avvikelse från tullstadgans bestämmelser böra göras, att skyldighet ålägges föraren att vederbörligen angiva sådana varor, antingen till förtullning eller fri disposition eller, om ankomstorten åtnjuter upplagsrätt, till uppläggning å tullager därstädes eller till omedelbar transitförsändning. Endast i det fall, då varorna vid verkställd tullbehandling befinnas tullfria, eller, om de äro tullpliktiga, belöpande tull erlägges, böra de få med luftfartyget vidare befordras, liksom ej heller i allmänhet transport av oförtullat utländskt gods mellan inrikes orter eller återutförsel av sådant gods med luftfartyg bör vara tillåten.

I 17 § har därjämte införts en erinran beträffande förfarandet med sådana varor, som antingen icke alls eller endast av vissa därtill särskilt berättigade personer få i riket införas, såsom exempelvis apoteksvaror, giftiga ämnen, tobak, brännvin m. m. Sådana varor kunna givetvis, även om de äro tullfria, eller om tull erlägges, få vidare befordras med luftfartyg endast under förutsättning, att föraren styrker, att desamma införas för berättigad persons räkning, och uppvisar fullmakt från denne att från tullverket uttaga varorna. Givetvis få ej heller varor, för vilkas införsel särskilda villkor äro föreskrivna (margarin, frö m. m.), införas med luftfartyg, med mindre dessa villkor äro fullgjorda.

Även över varuexport med luftfartyg synes kontroll vara nödvändig. Det är emellertid här av största vikt, att denna anordnas på sådant sätt, att den icke blir alltför betungande för lufttrafiken. Det kan sålunda knappast ifrågasättas att föreskriva tvång för varje luftfartyg att också vid flygning från Sverige nedstiga å sista tullplats vid gränsen. Då, fränsett våra nuvarande extraordinära förhållanden, det här blott gäller att åvägabringa ett angivande av det exportgods, som medföres, synes ett enklare förfarande kunna vara tillfyllest. Detta

skulle bestå däri, att flygföraren före uppstigningen upprättade en förteckning över exportgodset och vid denna fogade behöriga angivningsinlagor och därefter i rekommenderat brev insände dessa handlingar till generaltullstyrelsen. Avbrötes resan, skulle anmälan härom ske. Underlåtenhet att ställa sig dessa stadganden till efterrättelse skulle vara belagd med straff på samma sätt som beträffande varor, utförda med fartyg. Det har emellertid syntts lämpligast att icke lämna dessa föreskrifter i denna förordning utan överlämna åt Kungl. Maj:t att utfärda dem i annan ordning.

I 19 § andra stycket har föreslagits stadgande avsett att förhindra missbruk.

20 §.

Åt Kungl. Maj:t har överlämnats att utfärda erforderliga föreskrifter för att vid fara, att smittosam sjukdom från utrikes ort genom lufttrafik hit införes, avvärja faran.

21, 22 §§.

Dessa §§ innehålla stadganden, som avse att underlätta kontrollen över luftfartyg och förare.

23—26 §§.

Föreskrifterna i 23 och 24 §§ gå ut på dels att förbjuda medförande under luftfärd av vissa föremål, som kunna underlätta spioneri, och dels att lämna skydd för allmänheten mot vissa av lufttrafikens faror.

I 25 § behandlas den redan omnämnda frågan om zoner förbjudna för lufttrafik.

I 26 § slutligen gives förbud för luftfärd över tätt bebyggd plats eller över större folksamling på lägre höjd än 1,000 meter. Avsikten härmed är att tvinga luftfartyget att hålla sig på sådan höjd, att det, om motorn stannar, kan landa å lämplig landningsplats.

27 §.

För utveckling av lufttrafiken här i landet är det uppenbarligen av största vikt, att tillfredsställande landningsplatser anordnas å skilda orter. Därmed vinnes den stora fördelen, att flygare vet sig kunna

landa å viss plats utan risk att bliva skadeersättningsskyldig mot markägaren eller att bliva av denne hindrad att nedstiga med luftfartyget. Naturligtvis kan det ej nu ifrågasättas att föreskriva, att landning endast får äga rum å sådana för landning särskilt anordnade platser. Men lagstiftningen synes böra gynna det kommunala eller privata initiativ, som inriktar sig på ett ordnande av denna fråga.

På denna grund har i 27 § föreslagits, att Konungens befallningshavande skulle kunna på ansökan fastställa visst område som landningsplats och därvid meddela erforderliga föreskrifter för skydd både av luftfartygen och av allmänheten ävensom fastställa de avgifter, som må för begagnandet upptagas.

28 §.

Av flera skäl är det nödvändigt att bereda möjlighet att å vissa platser företaga flygning även med luftfartyg, med vilka eljest flygning ej får äga rum, och att tillåta personer, som eljest ej få föra luftfartyg, att tjänstgöra som förare.

Vid flygskolor användas sålunda ofta i de första utbildningsstadierna flygplan, som äro försedda med så svaga motorer, att luftfartygen endast med svårighet kunna bringas att lyfta. Dessa användas av eleverna vid de första lufthoppen och kunna därvid göra tjänst, även om de icke kunna vid besiktning godkännas.

På samma sätt är det för luftfartygsfabrikanten nödigt att äga tillfälle att företaga provflygningar med luftfartyg, innan de lämnas till besiktning.

Slutligen ligger det i sakens natur, att vid flygskolorna elever redan under utbildningstiden må äga föra luftfartyg. Även elever, som äro utlänningar och som sålunda ej heller sedermera kunna erhålla svenskt föraretillstånd, böra äga möjlighet att vid flygskola få företaga flygning. Då till utlandet inköpes luftfartyg från svensk fabrik, är den fordran rimlig, att en utländsk elev får öva sig på den typ, som det inköpta fartyget representerar.

För att giva möjlighet till erforderlig kontroll häröver har det föreslagits, att dylik övnings- eller provflygning endast må ske å övningsfält för flygning, som blivit vederbörligen fastställt, varvid de föreskrifter om begagnandet, som hänsyn till allmän säkerhet kan betingna, kunna meddelas.

I förslaget har befogenheten att fastställa flyglandningsplats eller övningsfält förlagts till Konungens befallningshavande. Här liksom

beträffande befogenheten att meddela förarettillstånd tala naturligtvis starka skäl för att i stället förlägga denna myndighet till kommerskollegium och därmed vinna koncentration hos detta ämbetsverk av lufttrafikärendena. Å andra sidan väger hänsyn till behovet av noggrannare lokal kännedom i motsatt riktning. Man bör ej blunda för faran, att kommerskollegium, om dessa ärenden förlades dit, antingen endast skulle komma att formellt pröva ett ärende, som i sak bleve avgjort av ortsmyndigheter, eller ock skulle nödgas i varje fall med dryga kostnader till ort och ställe utsända en person för att syna platsen.

29—44 §§.

Rörande föreskrifterna i avseende å förordningens efterlevnad torde böra uttryckligen nämnas, att straffbestämmelserna naturligtvis icke skola komma till tillämpning, när en överträdelse av förordningen ägt rum på grund av sådan nöd, varigenom rättsstridigheten bortfaller. Denna självklara regel får en särskilt stor praktisk betydelse på många punkter inom denna förordnings räckvidd, t. ex. ifråga om förbudet att flyga över vissa områden. Av hänsyn till behovet av särskilda tullbehandlingsregler har frågan berörts i 16 §.

I 42 § har föreslagits ett stadgande, som i vissa fall skulle möjliggöra beslag av luftfartyg till säkerhet för gäldande av böter för förövad förseelse. I synnerhet gentemot luftfartyg, som icke äro registrerade här, synes en dylik möjlighet vara påkallad för att skänka nödig effektivitet åt vissa av de förbud och föreskrifter, som förordningen innehåller.

45 §.

Stadgandet i denna § om besvär mot beslut av kommerskollegium eller Konungens befallningshavande bör kompletteras med ändring i lagen om regeringsrätten. Mål om anteckning i lufttrafikregistret samt om meddelande eller återkallande av förarettillstånd böra nämligen hänföras till regeringsrätten i sista instans.

46 §.

Luftfartyg, som ägas av staten eller brukas för deras räkning, böra icke underkastas besiktning- och registreringstvånget enligt denna förordning. Ej heller synes nödigt att å trafik med sådana luftfartyg eller å landnings- eller övningsplatser, som anordnas för militärt bruk,

tillämpa föreskrifterna i denna förordning. En och annan av bestämmelserna, t. ex. förbudet i 24 §, bör naturligtvis gälla också för trafik med dylikt luftfartyg, men sådana bestämmelser äro undantag. Den lämpligaste formen att reglera vad som sålunda undantages från förordningens tillämplighetsområde synes vara att åt Kungl. Maj:t överlämna att härom träffa närmare bestämmelser.

47 §.

I den mån utlandet företar rättslig reglering av lufttrafiken, är det troligt att genom konventioner under förutsättning av ömsesidighet väsentliga lättnader böra kunna beredas lufttrafiken från utrikes ort. Detta gäller såväl de krav, som uppställas beträffande kontroll av luftfartyg eller av förare, som restriktionerna ifråga om inflygning över gränsen och tullkontrollen.

Denna förordning bör naturligtvis icke lägga hinder för en sådan utveckling, som endast kan gagna den internationella lufttrafiken. Då det emellertid som förut antytts är omöjligt att nu förutsäga efter vilka linjer de ledande främmande staterna komma att söka ernå ifrågasvarande lättnader vid lufttrafiken med utlandet, ha de modifikationer i denna förordnings bestämmelser, som kunna visa sig nödvändiga i här omförmält syfte, icke kunnat närmare angivas, utan har det överlämnats åt Kungl. Maj:t att, när denna tid kommer, meddela stadganden i ämnet.

Förordningen angående åtgärder till undvikande av sammanstötning mellan luftfartyg m. m.

De sakkunniga hava under sitt arbete ägnat allvarlig uppmärksamhet åt frågan om föreskrifter rörande luftfartygs manövrering och om signaler under luftfärd och andra dylika bestämmelser. Efter tämligen utförliga undersökningar av dessa ämnen har det emellertid visat sig, att de ännu knappast kunna anses vara mogna för lagstiftning. Erfarenheterna äro mycket växlande; meningarna om en lagstiftnings rätta riktning äro också skiftande. Därtill kommer, att detta område i alldeles särskilt hög grad förutsätter internationella överenskommelser eller åtminstone sedvänjor som utgångspunkt för lagstiftningen, en förutsättning, som nu brister. Med stöd av uppfattningen hos praktiskt erfarna flygare hava de sakkunniga därför stannat vid att förorda, att

det för närvarande icke företages någon rättslig reglering på detta område.

Ett förslag, som bland de sakkunniga utarbetats och som väsentligen utgör en tillämpning på lufttrafiken av motsvarande regler för sjöfarten, hava de sakkunniga emellertid ansett lämpligt att bifoga sitt betänkande.

*Bilaga 1.***Internationella bestämmelser för erhållande av ballongförare-, motorballongförare- och aviatördiplom.¹**

Endast den förening, som förestår luftseglingen i varje land och som är ansluten till Fédération Aéronautique Internationale äger rättighet att utdela de internationella diplomerna enligt nedanstående grunder.

Diplom må utdelas:

- 1) till egna landsmän,
- 2) till främmande undersåtar, tillhörande ett land, vilket ej är representerat i F. A. I.,
- 3) till främmande undersåtar, tillhörande ett i F. A. I. representerat land, *endast med tillåtelse av detta lands till F. A. I. anslutna förening.*

Sökande skall hava fyllt 18 år.

I Sverige skola alla prov kontrolleras av därtill av Svenska Aeronautiska Sällskapet godkända personer.

Följande prov äro fastställda:

1. Friballonger:

Förareaspiranten skall hava fullgjort följande villkor:

- a) deltagit i fem ballongfärder utan några särskilda bestämmelser,
- b) gjort en färd ensam av en varaktighet av minst en timme,
- c) deltagit i en nattfärd med landning, om färden börjat före solnedgången, tidigast efter midnatt, eller om färden börjat mellan solnedgången och midnatt, tidigast efter soluppgången.

2. Motorballonger:

Förareaspiranten skall hava fullgjort följande villkor:

- a) vara erkänd friballongförare,
- b) hava deltagit i 20 motorballongfärder på olika dagar,
- c) hava genomgått en teoretisk prövning.

Ansökan om diplommet skall underskrivas av två erkända motorballongförare, vilka skola hava åsett minst tre av aspirantens uppstigningar och landningar.

Aspiranten skall vara fyllda 21 år.

¹ Återgivna i anslutning till Svenska Aeronautiska Sällskapets publikation av bestämmelserna.
Lufttrafikförordning.

3. Lantflygplan:

Aviatöraspiranten skall avlägga tre »flygprov»:

a) två distansflygningar i slutna banor utan att beröra marken, var och en omfattande en sträcka av minst 5 kilometer (uppmätningen av distansen verkställs enligt här nedan angivna bestämmelser).

b) en höjdflykt till en höjd av minst 100 meter över startpunkten.

Provet under b) kan få utföras under ett av proven under a).

Den bana, på vilken distansflygningarna enligt a) skola verkställas, markeras med två pålar på ett inbördes avstånd från varandra av högst 500 meter. När en påle rundats, skall aspiranten gå mellan de båda pålarna, »gå över på andra hand» och runda nästa påle i motsatt svängningshåll. Flygbanan får således form av en oavbruten rad av åttor, vars rundningar komma att ligga runt de båda pålarna.

Distansen för flygningarna enligt a) beräknas efter avståndet mellan de båda pålarna.

För varje prov gäller för landningen:

1) att motorn skall vara stannad,

2) och att före flyktens början aspiranten skall ange en punkt, vid vilken han tänker landa, samt att flygplanet skall bli stillastående på högst 50 meters avstånd från den bestämda punkten.

Vid avläggande av höjdflykten skall landningen föregås av en glidflykt med avstannad motor från 100 meters höjd.

Landningarna skola verkställas normalt, och skall kontrollanten i sitt protokoll ange på vad sätt landningen verkställts.

4. Vattenflygplan:

Aviatöraspiranten skall avlägga följande prov:

a) två distansflygningar i slutna banor utan att beröra vattnet, var och en omfattande minst 5 kilometer (uppmätningen av avståndet verkställs enligt här nedan givna bestämmelser),

b) en höjdflykt till en höjd av minst 100 meter över startpunkten.

Provet enligt b) kan utföras samtidigt med ett av proven enligt a).

Den bana, på vilken flygningarna enligt a) skall verkställas, markeras med två bojar placerade på ett avstånd av högst 500 meter från varandra. Efter varje utförd varv kring en boj skall aspiranten »gå över på andra hand» och runda nästa boj i motsatt svängningshåll. Flygbanan

får således form av en oavbruten serie åttor, vars rundningar komma att ligga runt de båda bojarna.

Distansen för flygningarna under a) beräknas efter avståndet mellan de båda bojarna.

Vid varje prov skall starten, nedslaget och den slutliga halten göras mellan de båda bojarna och vid höjdprovet föregås av en glidflykt med avstannad motor från 100 meters höjd.

Nedslagen skola utföras normalt och skall kontrollanten i sitt protokoll ange på vad sätt de verkställts.

Bilaga 2.

Kort översikt över utländsk lagstiftning.

I *Tyskland* förelades 1914 för riksdagen ett lagförslag om lufttrafiken, vilket ännu icke slutligen behandlats. Enligt detta skall särskilt tillstånd erfordras för att ett luftfartyg får användas utanför de särskilda flygplatserna. För att därvid föra luftfartyg skall likaledes tillstånd erfordras. Utfärdandet av närmare bestämmelser rörande de myndigheter, som skola utfärda tillstånden, och de förutsättningar, under vilka de skola utfärdas eller återkallas, överlämnas åt förbundsrådet. Till förbundsrådet skall likaledes höra befogenhet att lämna föreskrifter rörande tillstånd för luftfartyg, som icke i Tyskland fått flygtillstånd och som komma från utlandet, att inkomma över gränsen liksom också rörande förare å dylika luftfartyg. Någon tillämpning av nationalitetsprincipen enligt sjörättsliga regler förekommer icke i förslaget. Uppstignings-, landnings- och flygplatser skola få anläggas endast efter myndighets tillstånd. Sådant tillstånd skall ock erfordras för yrkesmässig lufttrafik för transport av personer eller varor.

I förslaget hava därjämte upptagits tämligen utförliga stadganden om en utöver det vanliga ansvaret vidgad å ägaren av luftfartyg vilande ansvarighet för skada, som vid trafik med luftfartyg orsakas. Dessa stadganden ansluta sig mycket nära till de tyska motsvarande bestämmelserna rörande automobiltrafik.

I *Frankrike* fordras offentlig myndighets tillstånd, för att luftfartyg skall få tagas i bruk. Dylikt tillstånd meddelas efter besiktning av fartyget. Meddelas tillstånd, får fartyget ett registreringsnummer. Som igenkänningsmärke skall fartyget, om det tillhör fransk medborgare eller utländsk medborgare, bosatt i Frankrike, eller ett bolag med säte i Frankrike, föra ett F jämte registreringsnumret. Även luftfartyg tillhöriga andra ägare kunna bli inregistrerade i Frankrike, men få icke användas där utan att så skett, såvida de icke uppfylla fordringarna i blivande internationella konventioner. För att föra luftfartyg erfordras likaledes särskilt tillstånd. Systemet med förbjudna zoner är tillämpat.

Ett senare franskt lagförslag, om vilket icke med säkerhet kan sägas, huruvida det blivit antaget, förutsätter likaledes tillstånd både för att taga luftfartyg i bruk och för att föra sådant. Till särskild ministeriell kungörelse överlämnas att bestämma de villkor, på vilka luftfartyg från utlandet och deras förare må färdas över franska gränsen. Förslaget innehåller vidare förbud att utan särskild tillåtelse å luftfartyg föra sprängämnen, vapen, krigsammunition, brevduvor, fotografiska, radiotelegrafiska eller radiotelefonapparater. I förslaget har också upptagits ett stadgande om utsträckt ansvarighet för skada orsakad av lufttrafik.

I *England* finnas utförliga bestämmelser särskilt för infart över kusten till landet. Härför äro endast vissa ganska snävt begränsade delar av kusten öppna och landning är föreskriven å första härför anvisade plats. För lufttrafik från utlandet är dessutom föreskrivet, att före färdens anträdande föraren skall skaffa klareringsbrev från engelsk konsul och därjämte sända meddelande till Home office om resan, första landningsplatsen, beräknad ankomsttid o. s. v. Under luftfärd från utlandet få å luftfartyget ej medföras tullpliktiga varor, fotografiapparater, brevduvor, sprängämnen, eldvapen eller postsaker. Vid landningen å därför anvisad plats skall klareringsbrevet uppvisas och en särskild skriftlig handling rörande fartyget och färden avgivas. För trafik inom landet äro de områden, som bestämmas genom ministeriell kungörelse, förbjudna.

Självfallet ha ovannämnda franska och engelska bestämmelser om lufttrafik från utlandet nu helt och hållet satts ur kraft och ersatts med stadganden, betingade av krigsförhållandena.