

Nr 127.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om luftfart; given Stockholms slott den 24 februari 1922.

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, vill Kungl. Maj:t härmed inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om luftfart; viljande Kungl. Maj:t, efter mottagande av riksdagens svar, företaga den slutliga prövningen av samma förslag och förordna om författnings utfärdande i ämnet.

GUSTAF.

Anders Örne.

Förslag

till

förordning om luftfart.

Härigenom förordnas som följer:

Kap. 1. Inledande bestämmelser.

§ 1.

Som luftfartyg anses i denna förordning flygplan (lant- och vattenflygplan), motorballonger och fria ballonger.

§ 2.

Luftfart inom svenskt område må äga rum endast i överensstämmelse med föreskrifterna i denna förordning.

Kap. 2. Om luftfartyg, som må brukas inom svenskt område.

§ 3.

Luftfart inom svenskt område må äga rum endast med fartyg, som antingen har svensk nationalitet enligt § 4 eller 38 eller uppfyller villkoren i § 14 eller 15.

§ 4.

Luftfartyg har svensk nationalitet, när det är infört i offentligt, svenskt luftfartygsregister och försetts med märke, som är föreskrivet för sådant fartyg.

§ 5.

Luftfartygsregister för riket föres hos luftfartsmyndigheten. Närmare föreskrifter om detta registers förande meddelas av Konungen.

§ 6.

Luftfartyg kan registreras här i riket endast om det har svensk ägare. Som svensk ägare anses svenska staten samt svenska medborgare, bolag, föreningar, andra samfälligheter och stiftelser.

Är ägaren aktiebolag, skola ledamöterna av styrelsen vara här i riket bosatta svenska medborgare, som äro aktieägare i bolaget. Konungen äger att för särskilt fall medgiva undantag från vad sålunda stadgats, dock ej för mera än en tredjedel av styrelsens ledamöter.

Luftfartyg må icke registreras här i riket, om det har en annan stats nationalitet.

§ 7.

Luftfartyg må ej registreras här i riket, med mindre det till regelmässig utgångspunkt (hemort) har en flygplats, som innehaves av staten eller blivit godkänd jämlikt § 26, samt tillika har luftvärdighetsbevis i överensstämmelse med § 18.

§ 8.

Registrering sker på grund av skriftlig ansökan från ägaren.

Ansökan skall innehålla de uppgifter rörande ägaren och dennes förvärv av luftfartyget samt rörande fartyget och dess hemort, som bestämmas i föreskrifter utfärdade av Konungen.

Vid ansökan skall därjämte fogas:

- a) förklaring, att ägaren uppfyller villkoren i § 6 första och andra styckena;
- b) förklaring, att sådant förhållande, som i § 6 tredje stycket sägs, icke föreligger, ävensom, där fartyget har haft främmande nationalitet eller är eller har varit infört i offentligt register i främmande land, särskild upplysning därom; samt
- c) bevis enligt § 18, att fartyget är luftvärdigt.

Luftfartsmyndigheten må, i den mån så finnes nödigt, av ägaren infordra ytterligare upplysningar i ovan nämnda avseenden ävensom ytterligare bevis för, att de i §§ 6 och 7 fastställda villkoren vid registreringen föreligga.

Ägaren vare pliktig att även utan begäran från luftfartsmyndigheten ofördröjligen anmäla förändring, som före registreringen

må hava inträtt i något av de förhållanden, varom i ansökan för-
måles.

§ 9.

Beviljas registrering, skall i registret införas:

- a) luftfartygets registreringsnummer;
- b) dag för registreringen;
- c) uppgift om fartygets art och typ jämte nödvändiga uppgif-
ter för fartygets identifiering;
- d) uppgift om ägaren och hans förvärv av fartyget;
- e) fartygets hemort;
- f) hänvisning till bevis om fartygets luftvärdighet; samt
- g) det fartyget tilldelade registreringsmärket.

§ 10.

Sker efter registreringen förändring i förhållande, varom in-
skrivning skett i registret, skall förändringen av luftfartygets ägare
ofördröjligen anmälas till registret; och skall förändringen däri an-
märkas.

Övergår registrerat luftfartyg helt eller delvis till ny ägare,
skall anmälan härom ofördröjligen göras av såväl den förre som den
nye ägaren.

Likaledes skall, såframt fartyg äges av aktiebolag och föränd-
ring sker i sammansättningen av dess styrelse, anmälan därom göras
av styrelsen.

§ 11.

Luftfartyg skall avföras ur registret:

- a) när det visas, att förutsättningarna för dess registrering icke
förelågo vid registreringen och ej heller senare inträtt;
- b) när fartyget ej längre har svensk ägare enligt § 6 första
stycket eller ansökan om dess avförande ur registret göres
med stöd av § 38;
- c) när beviset för fartygets luftvärdighet blivit indraget; eller
- d) när fartyget försvunnit.

§ 12.

Om beviljad registrering skall utfärdas bevis (nationalitets- och
registreringsbevis) enligt formulär, som fastställles av Konungen.

Har inskrivning i registret skett om förändring i förhållande, varom nationalitets- och registreringsbeviset innehåller upplysning, skall förändringen antecknas å beviset eller, där så finnes lämpligare, nytt bevis utställas eller, där förändringen medför, att luftfartyget avföres ur registret, beviset avlämnas. Det åligger fartygets ägare eller, om fartyget övergår till ägare, som ej är svensk, den förre ägaren att för sagda ändamål förete beviset, med mindre det visas, att det förkommit.

§ 13.

Luftfartyg skall, så snart det registrerats, förses med och, så länge det är registrerat, föra svenskt nationalitetsmärke och det tilldelade registreringsmärket.

Närmare bestämmelser om berörda märkens utseende samt huru desamma skola anbringas och bevaras meddelas av Konungen.

När fartyg avföres ur registret, men ännu är i behåll, skall dess ägare eller, om det övergått till utländsk ägare, dess förre ägare sörja för att nationalitets- och registreringsmärket ofördröjligen utplånas från fartyget.

§ 14.

Luftfart inom svenskt område med fartyg, som ej har svensk nationalitet, och å vilket ej heller § 15 är tillämplig, må äga rum:

- a) när fartyget har nationalitets- och registreringsbevis eller däremot svarande bevis, utfärdat av offentlig myndighet i främmande stat, med vilken Konungen slutit avtal, varigenom luftfart inom svenskt område medgivits för fartyg från den stat, eller
- b) när luftfartsmyndigheten på ansökan av den, för vars räkning luftfarten försiggår, givit särskilt luftfartstillstånd.

Tillstånd, som under b) sagts, meddelas för högst en månad, kan förnyas för högst en månad i sänder samt kan, när skäl därtill föreligger, återkallas.

Tillståndet kan meddelas endast, när fartyget med hänsyn till luftvärdighet uppfyller krav motsvarande vad av svenska fartyg fordras.

Fartyg, som på grund av stadgandet i denna § företager luftfärd inom svenskt område, skall i fall, som avses under a), hava natio-

nalitets- och registreringsmärke i överensstämmelse med regler, som Konungen efter avtal med främmande stat godkänt, och i fall, som avses under b), vara försett med igenkänningsmärke enligt de närmare bestämmelser, som utfärdas av luftfartsmyndigheten.

§ 15.

Luftfartsmyndigheten äger medgiva, att luftfartyg, även om det icke har svensk nationalitet och ej heller fordringarna i § 14 äro uppfyllda, må brukas för luftfart inom svenskt område, när syftet är att pröva fartygets luftvärdighet eller andra egenskaper. Sådan luftfart kan äga rum blott med utgångspunkt från flyg- eller övningsplats, som innehaves av staten eller som blivit godkänd jämlikt § 26. Fartyget skall vara försett med igenkänningsmärke enligt bestämmelser, som utfärdas av luftfartsmyndigheten.

Kap. 3. Om luftvärdighet.

§ 16.

Luftfartyg, som brukas inom svenskt område, skall vara luftvärdigt. De, som göra tjänst å fartyget, skola envar i sin tjänst sörja för att fartyget hålles i luftvärdigt skick.

§ 17.

Tillsyn över att luftfartyg, som brukas inom svenskt område, städse är luftvärdigt utövas av besiktningsman, som förordnas av Konungen.

Tillsyn skall ske genom besiktning dels före fartygets tagande i bruk och därefter å de på förhand bestämda tider, som kunna vardas stadgade, och dels då fartyget undergått sådan förändring eller lidit sådan skada, som kan hava betydelse för dess luftvärdighet. Närmare bestämmelser om tillsynen meddelas av Konungen.

§ 18.

Sedan luftfartyg, innan det tages i bruk, undergått besiktning och prov med hänsyn till såväl beskaffenhet som utrustning, skall luftfartsmyndigheten på ansökan av ägaren utställa luftvärdighetsbevis för fartyget enligt fastställt formulär.

För varje luftfartyg, som brukas inom svenskt område, skall föreligga antingen sådant bevis, som i första stycket sägs, eller luftvärdighetsbevis utfärdat eller fastställt av offentlig myndighet i annan stat i överensstämmelse med regler, som efter avtal med den stat blivit här i landet godkända, eller sådant tillstånd, som nämnes i § 14 b) eller § 15.

§ 19.

Har luftfartyg, sedan det tagits i bruk, icke undergått sådan besiktning, som jämlikt § 17 skall företagas å viss på förhand bestämd tid, eller har det undergått sådan förändring eller lidit sådan skada, som kan hava betydelse för dess luftvärdighet, är luftvärdighetsbeviset eller det i § 14 b) nämnda luftfartstillståndet icke gällande, så länge besiktning icke skett.

Visar det sig vid besiktning, att fartyget för att bliva luftvärdigt måste förändras eller istandsättas, skall besiktningsmannen fastställa viss tid, inom vilken åtgärden skall vara vidtagen, och indraga luftvärdighetsbeviset eller luftfartstillståndet, intill dess så skett.

Befinnes fartyget ej kunna istandsättas eller iakttages ej nyssnämnda tid, må luftfartsmyndigheten förordna om indragning av beviset eller tillståndet för alltid.

§ 20.

Har registrerat luftfartyg undergått förändring, som bör anmärkas i registret, skall anmälan härom av besiktningsman göras hos luftfartsmyndigheten, som prövar, huruvida förändringen bör medföra, att fartyget skall omregistreras som nytt.

§ 21.

Det åligger envar, som har luftfartyg i sin besittning, att på begäran av besiktningsman lämna denne tillträde till fartyget.

Ågaren eller, om denne ej är svensk, den, som är förare eller för befälet ombord, såväl som den, för vars räkning fartyget eljest brukas, är pliktig att till besiktningsman göra anmälan om varje omständighet, som kan vara av betydelse för fartygets luftvärdighet samt lämna alla för tillsyns utövande nödiga upplysningar.

Kap. 4. Om bemanningen.

§ 22.

Konungen meddelar, i den mån så anses nödigt, närmare föreskrifter rörande luftfartygs bemanning.

§ 23.

Certifikat om behörighet att göra tjänst å luftfartyg i den egenkap, certifikatet avser, utfärdas av luftfartsmyndigheten. Villkoren för erhållande av certifikat bestämmas av Konungen. Konungen bestämmer därvid jämväl, i vilken utsträckning svenskt medborgarskap eller hemvist i Sverige skall vara villkor för erhållande av certifikat till viss tjänst. Certifikat utfärdas för viss tid. Dess giltighet förlänges, om det visas, att förutsättningarna för att innehavaren kan göra tjänst fortfarande föreligga. Så snart dessa förutsättningar ej längre äro för handen, skall certifikatet för dess återstående giltighetstid eller tills vidare återkallas.

Den, för vilken certifikat utfärdas, är pliktig att själv ofördröjligen göra anmälan om varje omständighet av betydelse för avgörande av om certifikatet bör återkallas, samt att, när så kräves, underkasta sig den undersökning och de prov, som finnas nödiga för utrönande därav.

§ 24.

Den, som gör tjänst å luftfartyg, som brukas inom svenskt område, skall hava:

- a) certifikat utfärdat på grund av stadgandet i § 23, eller,
- b) i den mån sådant medgivits i avtal med främmande stat, certifikat utfärdat eller godkänt av offentlig myndighet i den stat, eller
- c) särskilt av luftfartsmyndigheten utfärdat tillstånd att göra tjänst å fartyget i den egenkap, tillståndet avser.

Tillstånd, som under c) sagts, meddelas för högst en månad, kan förnyas för högst en månad i sänder och kan, när skäl därtill föreligger, återkallas. Det må meddelas endast för den, som visas

uppfylla kompetenskrav motsvarande vad enligt de i § 23 omnämnda bestämmelserna fordras för att innehava svenskt certifikat för motsvarande tjänst.

Konungen äger med hänsyn till fartygets eller tjänstens beskaffenhet förordna, att den i första stycket uppställda fordran ej skall vara tillämplig ifråga om vissa delar av besättningen.

§ 25.

Luftfart i syfte att utbilda eller pröva person, som söker certifikat eller tillstånd enligt § 24 a) eller c), må, efter särskilt medgivande av luftfartsmyndigheten, äga rum även om luftfartyget ej är bemannat i överensstämmelse med de föreskrifter, som utfärdats enligt § 22, eller de, som göra tjänst ombord, ej uppfylla de i § 24 uppställda villkoren. Luftfart, som nu sagts, må dock ske endast från sådan utgångspunkt, som i § 15 sägs.

Kap. 5. Om flygplatser.

§ 26.

Plats, som inrättas eller regelmässigt brukas till flygplats för ett eller flera luftfartyg och som ej innehaves av staten, ävensom, i den omfattning Konungen bestämmer, annan för luftfarten avsedd anläggning skall godkännas i den ordning Konungen bestämmer.

Godkännande gäller så länge anläggningen uppfyller de villkor, som må föreskrivas för dess brukande. Den är underkastad tillsyn av behörig offentlig myndighet. Envar, som har den i sin besittning, är pliktig låta denna myndighet få tillträde till densamma.

Kap. 6. Föreskrifter att iakttaga under luftfärd.

§ 27.

Luftfärd inom svenskt område skall äga rum enligt de föreskrifter, som Konungen, i den mån så finnes nödigt, utfärdar angående

Bihang till riksdagens protokoll 1922. 1 saml. 111 häft. (Nr 127.) 2

åtgärder till undvikande av sammanstötning mellan luftfartyg eller andra olyckshändelser eller eljest till allmänhetens betryggande mot faror eller obehag.

De, som göra tjänst ombord, hava envar i sin tjänst att tillse, att dessa föreskrifter iakttagas.

§ 28.

Å luftfartyg må ej utan Konungens tillstånd under luftfärd föras sprängämnen, militära skjutvapen eller därtill hörande ammunition.

Konungen bestämmer om och under vilka villkor fotografiapparat må medföras och brukas ombord å luftfartyg.

§ 29.

Luftfartyg må ej medföra eller nyttja elektrisk anläggning för telegrafering eller telefonering utan tråd, med mindre Konungen lämnat tillstånd därtill. Dock må främmande fartyg i den omfattning, som föranledes av avtal med den stat, där fartyget är hemmahörande, medföra och nyttja dylik anläggning, varmed det är försett enligt tillstånd av offentlig myndighet i hemlandet.

§ 30.

Konungen meddelar i den utsträckning, som prövas nödig, bestämmelser om de områden, där luftfart är förbjuden eller må ske endast med iakttagande av särskilda regler.

Kap. 7. Om luftfärd till och från utrikes ort.

§ 31.

Konungen bestämmer, huruvida luftfartyg vid färd till eller från utrikes ort skall passera gränsen mellan vissa punkter, samt om sådant fartyg vid ankomst skall nedstiga å och vid avfärd skall avgå från vissa bestämda landningsplatser eller i övrigt iakttaga särskilda föreskrifter.

Konungen bestämmer även, huruvida luftfartyg, som passerar svenskt område utan att där landa, skall under färden följa vissa bestämda vägar.

§ 32.

Luftfartyg, som kommer från eller avgår till utrikes ort, gods, som införes eller utföres med sådant fartyg, samt oförtullat utländskt gods och restitutionsgods, som befordras å fartyg mellan inrikes orter, skola vara underkastade allmänna tull-, hälsovårds- och andra tillämpliga föreskrifter, såvida ej annorlunda är stadgat. Beträffande personer, som anlända från eller resa till utlandet med luftfartyg, skola, i den mån därom ej annat är föreskrivet, allmänna hälsovårds-, pass- och andra tillämpliga föreskrifter gälla.

Kap. 8. Om yrkesmässig luftfart m. m.

§ 33.

För utövning av yrkesmässig luftfart eller anläggning av flygplats till allmänt bruk eller av särskild för prov- eller övningsflygning avsedd plats erfordras, där annan än staten skall utöva driften, särskilt tillstånd av Konungen.

§ 34.

Sådant tillstånd, som i § 33 sägs, må, såvitt det avser blott inrikes luftfart, ej meddelas åt utländsk medborgare eller utländska bolag, föreningar, andra samfälligheter eller stiftelser.

Ej heller må åt svenskt handelsbolag meddelas dylikt tillstånd, om däri finnes utländsk bolagsman, eller åt aktiebolag, med mindre dess aktiebrev äro ställda till viss man och dess aktiekapital, enligt vad aktieboken utvisar, till minst två tredjedelar är i svensk ägo. Har åt handelsbolag meddelats tillstånd och upphör förutsättningen, som nu stadgats, att föreligga, vare tillståndet omedelbart förfallet.

§ 35.

Vid meddelandet av tillstånd enligt § 33 må Konungen begränsa dess giltighet till viss tid, förbehålla åt kronan lösningsrätt ävensom i övrigt föreskriva, på vilka sätt och under vilka villkor luftfarten må utövas eller anläggningen utföras och nyttjas.

Kap. 9. Om fartygshandlingar m. m.**§ 36.**

Fartyg, som brukas till luftfart inom svenskt område, skall, när det är i bruk, medföra:

a) svenskt eller främmande nationalitets- och registreringsbevis eller däremot svarande bevis enligt § 14 a) eller bevis om sådant tillstånd eller medgivande, som omförmäles i § 14 b) eller § 15;

b) svenskt eller främmande luftvärdighetsbevis, där ej sådant fall föreligger, som avses i § 14 b) eller § 15;

c) om fartyget har sådan anläggning, som nämnes i § 29, bevis om där omförmält tillstånd;

d) om fartyget i linjefart befordrar passagerare mot betalning, lista över passagerarna med deras namn;

e) om fartyget befordrar gods mellan inlandet och utlandet, de handlingar, som föranledas av de i § 32 omförmälda föreskrifterna;

f) dagbok i enlighet med de närmare bestämmelser, som utfärdas av Konungen;

g) ett exemplar av de om luftfarten utfärdade författningar och andra föreskrifter.

De, som göra tjänst ombord, skola medföra certifikat eller bevis om tillstånd enligt § 24. I fall, som avses i § 25, skall den, som för befälet ombord, medföra bevis om sådant medgivande, som i sistnämnda § omförmäles.

Konungen bestämmer, om å fartyget eller av dem, som göra tjänst ombord, skola medföras jämväl andra handlingar än nu sagts.

I enlighet med de närmare föreskrifter, som Konungen utfärdar, skall å fartyget å synlig plats finnas anbragt luftvärdighetsbeviset eller lämpligt utdrag därav eller däremot svarande handling tillika med uppgift å fartygets ägare och å den, som för befälet ombord, jämte de övriga anslag, som Konungen bestämmer.

Föraren eller den, som för befälet ombord, skall tillse, att denna § åtlydes.

Kap. 10. Särskilda bestämmelser.**§ 37.**

Konungen bestämmer, i vilken utsträckning de föreskrifter, som innehållas i eller utfärdats med stöd av § 22, 24, 27, 28, 29

eller 36, skola komma till tillämpning i fråga om svenskt fartyg under luftfart utanför svenskt område.

I den utsträckning avtal med främmande stater därtill föranleda utfärdar Konungen föreskrifter för att säkerställa, att om svenskt luftfartyg befinner sig inom annan stats område, försäkring föreligger för ersättning av skada, som sker inom nämnda stats område som följd av luftfarten.

§ 38.

Konungen äger bestämma, att staten tillhöriga eller uteslutande för dess räkning använda luftfartyg, som äro militära eller tull-, post- eller polisfartyg, må brukas utan att vara registrerade. Sådant fartyg har svensk nationalitet.

Konungen äger ock bestämma, om och huru sådant fartyg skall märkas, samt i vilken omfattning vad i §§ 17, 18, 21—24, 30, 31 och 37 stadgats skall tillämpas å sådant fartyg.

Om främmande militära luftfartygs tillträde till svenskt område bestämmer Konungen.

§ 39.

Luftfartyg, som befinner sig inom svenskt område, skall följa alla anvisningar, som för iakttagande av laga föreskrifter och allmän säkerhet givas av behörig offentlig myndighet. Beordras fartyget att landa, skall det ofördröjligen nedstiga på den flygplats eller det ställe, som anvisas, eller, om sådan anvisning ej gives, på närmaste offentliga flygplats.

När anvisning gives av offentlig myndighet, skola signaler användas i överensstämmelse med de föreskrifter, som omförmälas i § 27.

§ 40.

Den, som på sjön bärgar luftfartyg, som lidit haveri, eller dess last, eller som medverkar till bärgningen, har rätt att undfå bärgarlön av det, som bärgats.

§ 41.

Närmare föreskrifter om avgifter för registrering, certifikats utfärdande och andra förrättningar enligt denna förordning meddelas av Konungen.

§ 42.

Enligt de närmare bestämmelser, som Konungen utfärdar, skola utdrag av luftfartygsregistret, meddelanden om certifikat och godkända flygplatser m. m. kungöras.

§ 43.

Konungen förordnar luftfartsmyndighet enligt denna förordning.

Kap. 11. Straffbestämmelser.

§ 44.

Den, som gör sig skyldig till förseelse mot någon av de i denna förordning eller med stöd av densamma meddelade bestämmelser, eller som i anmälan till luftfartygsregistret mot bättre vetande meddelar oriktig uppgift, straffes med böter från och med tio till och med tiotusen kronor eller med fängelse i högst tre månader, där ej förseelsen enligt allmän lag är belagd med strängare straff.

§ 45.

Förseelse, som i § 44 sägs, åtalas vid polisdomstol, där sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare och, där sådan ej finnes, vid allmän domstol.

§ 46.

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

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1923, vilken dag kungörelsen den 16 juli 1920 angående luftfart över svenskt område upphör att gälla.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 24 februari 1922.

Närvarande:

Statsministern och ministern för utrikes ärendena BRANTING, statsråden LINDQVIST, THORSSON, OLSSON, SANDLER, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, ÅKERMAN, LINDERS, SCHLYTER, ÖRNE.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och försvarsdepartementen anför departementschefen, statsrådet Örne:

Den 24 juli 1914 tillkallade dåvarande chefen för civildepartementet sakkunnig för att inom departementet biträda med utarbetande av förslag till lufttrafikförordning för Sverige. På grund av kriget kom arbetet härå emellertid att ligga nere, tills den 21 januari 1916 ytterligare två sakkunniga tillkallades att biträda inom departementet för detta ändamål. Dessa tre sakkunniga avgåvo den 12 december 1917 betänkande med förslag till förordning om lufttrafik samt förslag till förordning angående åtgärder till undvikande av sammanstötning mellan luftfartyg samt signaler för angivande av nød m. m. å dylika fartyg.

Nämnda förslag begränsade sig huvudsakligen till en reglering ur förvaltningsrättslig synpunkt av lufttrafiken i syfte att trygga allmän säkerhet mot lufttrafikens faror och därför lägga densamma under erforderlig kontroll. Däremot hade utelämnats frågan om tillämpning på luftfartyg av nationalitetsprincipen med dess konsekvenser i analogi med den sjörättsliga behandlingen av fartyg. Denna fråga ansågs icke kunna upptagas till behandling och lösning annorledes än på internationell grund genom mellanfolkliga överenskommelser, varför de sakkunniga också ifrågasatte, huruvida icke ett skandinaviskt samarbete skulle här vara fruktbringande. Ej heller hade någon särskild reglering av ägarens och förarens skyl-

dighet att ersätta skada, uppkommen av lufttrafik, föreslagits. Erforderlig erfarenhet ansågs icke föreligga härför.

Förslagen voro därefter under 1918 föremål för yttranden från vederbörande myndigheter, varvid yrkande tämligen allmänt framställdes om att jämväl frågan om ägarens och förarens skadeersättningskyldighet skulle upptagas till reglering.

Samtidigt hade emellertid planen på skandinaviskt samarbete vunnit i aktualitet. Förberett av ett privat samarbete mellan representanter för luftfartsföreningarna i de skandinaviska länderna blev förslag om samarbete mellan de fyra nordiska länderna officiellt väckt av den norska regeringen, varpå följde dess inbjudan till en konferens i Kristiania i juni 1919. Till detta samarbete utsågos svenska delegerade, vilka fingo i uppdrag att deltaga uti förhandlingar för dryftande av vissa spörsmål angående lufttrafik samt eventuellt uppgörande av förslag till gemensam lagstiftning på förevarande område. Arbetet på gemensam lagstiftning blev det första föremålet för den sålunda anordnade nordiska samverkan. Efter skilda sammankomster utarbetades slutligen i mars 1920 ett gemensamt utkast till lag om luftfart, vilket därefter, sedan det överlämnats till dåvarande chefen för civildepartementet, utsändes till vederbörande myndigheter för avgivande av yttrande.

Jämsides med denna fråga hade emellertid under hösten 1919 ännu ett annat spörsmål hänskjutits till det nordiska samarbetet. I samband med krigets avslutande hade utarbetats ett förslag till internationell konvention angående luftfarten, och spörsmål hade uppkommit, huru de nordiska länderna skulle ställa sig till detta förslag. Överläggningarna härom, vilka delvis ägde rum i samråd med representanter för Nederländerna och Schweiz, ledde till utarbetande av ett förslag till nordisk konvention angående luftfarten, vilket nära anslöt sig till det internationella förslaget, men jämväl beaktade de särskilda förhållandena i de nordiska länderna. Sedan därefter provisoriska överenskommelser angående luftfart mellan de särskilda nordiska länderna och Storbritannien avslutats, för svensk del den 16 februari 1921, har i överensstämmelse med nyssberörda förslag luftfartskonvention avslutats mellan Danmark och Norge, och är frågan om avslutande av likalydande konventioner mellan Sverige och de andra nordiska länderna föremål för den svenska regeringens prövning. Då helt naturligt ett nära sammanhang råder

mellan dessa konventioner och den ifrågasatta, luftfarten reglerande lagstiftningen, har jag ansett riktigast att icke fatta definitiv ståndpunkt till spörsmålet om konventionerna, förrän riksdagen yttrat sig om nämnda lagstiftning.

Till grund för det förslag till förordning angående luftfarten här i landet, som jag nu framlägger, ligger det förut omnämnda gemensamma nordiska lagutkastet, vilket, sedan det varit föremål för bearbetning inom de särskilda nordiska länderna, därefter ytterligare jämkats vid samarbete mellan representanter för länderna.

Det första reglerandet av lufttrafiken här i landet ägde rum genom lagen den 7 september 1914 angående förbud mot lufttrafik över svenskt område. Med stöd av denna lag har Kungl. Maj:t utfärdat kungörelser, varigenom lufttrafiken närmare ordnats. Den första utfärdades den 23 maj 1919, och denna har sedermera avlösts av den nu gällande kungörelsen den 16 juli 1920. Därjämte gäller en av Kungl. Maj:t den 15 april 1921 given kungörelse angående vissa säkerhetsföreskrifter beträffande flyguppvisningar och flygningar med passagerare m. m. En särskild förordning är också utfärdad med anledning av ovannämnda provisoriska överenskommelse med Storbritannien.

Kungörelsen den 16 juli 1920, som i likhet med den föregående kungörelsen den 23 maj 1919 väsentligen vilar på det förut omnämnda av sakkunniga avgivna förslaget av den 12 december 1917, har endast avsett att utgöra provisorisk reglering av detta ämne. Behovet av ett mera genomgripande och mera definitivt ordnande av luftfarten torde emellertid icke kunna förnekas, även om erfarenheterna rörande luftfarten, dess fördelar och utvecklingsmöjligheter liksom dess faror, ännu i många riktningar äro ganska ovissa. I de flesta europeiska stater är man för närvarande också sysselsatt med ett sådant ordnande av luftfarten. Bland de övriga nordiska länderna, som med Sverige deltagit i arbetet härpå, torde åtminstone Danmark och Norge förbereda författningsförslag till folkrepresentationerna inom den närmaste tiden. Jag anser det därför av vikt, att, då förarbetena på detta område hos oss ganska länge fortgått, Sverige icke längre ställer sig avvaktande, utan skrider till en mera omfattande reglering av luftfarten.

Denna reglering bör ske dels genom en förordning om luftfart, till vilken komma att ansluta sig särskilda kungörelser rörande

vissa huvudsakligen tekniska detaljer, och dels genom en lag angående ansvarighet för skada i följd av lufttrafik.

I förevarande sammanhang kommer jag att till behandling upptaga förslaget till förordning om luftfart, varvid jag förnämligast uppehåller mig vid förslagets huvudgrunder. Beträffande detaljerna hänvisar jag till författningstexten.

Luftfartyget.

Reglerna rörande luftfartyget ha i främsta rummet till syfte att skapa garantier mot att mindervärdig fartygsmateriel kommer till användning. Det viktigaste medlet för ernående av detta syfte utgöres uppenbarligen av besiktnings- och registreringstvång för luftfartygen.

Besiktnings- och registreringstvång föreligger redan för närvarande. Enligt 1920 års kungörelse kan endast det luftfartyg brukas, som blivit besiktigat och godkänt av vederbörlig besiktningsman, varefter efterbesiktning å bestämda tider kan fordras. Samma grundsatser hava upptagits också i det nu föreliggande förslaget (kap. 3) och hava i några hänseenden ytterligare utvecklats för att besiktnings- och registreringstvånget skall, såvitt ske kan, bli effektivt.

Registreringstvånget är däremot en nyhet i förhållande till vad som nu gäller. Förslaget av 1917 innehöll dock bestämmelser därom. Med plikten att registrera ett luftfartyg, innan det brukas, följer möjligheten att alltid identifiera fartyget, då registreringen måste innebära, att luftfartyget tilldelas ett registrerings- och identifieringsmärke. Denna möjlighet att identifiera medför uppenbarligen högst betydligt ökade möjligheter att övervaka luftfartygen och därmed tillse, att de icke brukas, med mindre de motsvara behöriga krav på säkerhet, eller, även om de äro fullgoda, icke brukas i trafik på ett farligt och vårdslöst sätt. Identifieringsmöjligheten utgör därför en garanti också mot vårdslöshet vid handhavandet av luftfartyg. Jämte de uppgifter, som nu nämnts, fyller registreringen också en annan. Den öppnar utväg att få en översikt över den luftfartygsmateriel, som finnes i landet, och kan därmed tjäna viktiga både militära och ekonomiska intressen. Den tekniska utformningen av registreringsväsendet enligt förslaget (kap. 2) ansluter sig nära till vad som gäller för fartyg eller automobiler.

Som redan antytts, hade 1917 års förslag stannat vid att fastställa besiktnings- och registreringstvång för luftfartyg. En tillämpning av nationalitetsprincipen på luftfartygen ansågs däremot utesluten, så länge man icke hade närmare kännedom om övriga europeiska staters ståndpunkt i denna fråga. Detta hinder har emellertid numera bortfallit. Det är nu fullt tydligt, att de olika ledande lagstiftningarna i Europa på detta område slå in på att å luftfartygen tillämpa nationalitetsprincipen i analogi med vad som gäller för sjöfarten. Både i förslaget till internationell konvention om luftfarten och i det för de nordiska staterna upprättade förslaget till konvention liksom i det utarbetade utkastet till gemensam nordisk lag har denna tanke upptagits. Synnerligen starka skäl tala sålunda för att bygga det här ifrågakvarande författningsförslaget på en tillämpning av denna grundsats.

Nationalitetsprincipens användning på luftfartygen innebär, att dessa under vissa förutsättningar tillerkännas svensk nationalitet. I full analogi med vad som gäller i sjörättsliga förhållanden, bestå förutsättningarna däri, att fartyget har svensk ägare och här godkänts och registrerats. Det yttre tecknet på att dessa förutsättningar föreligga, utgöres därav, att fartyget jämte registreringsmärket bär också nationalitetsmärke. Detta utgöres av en eller flera bokstäver och kan naturligtvis bestämmas endast efter samråd med andra stater. För Sveriges del torde det komma att bestå av ett S. Nationalitets- och registreringsmärkena utgöra tillhopa det i den internationella luftfartssamfärdseln erforderliga identifieringsmärket. I den utsträckning den internationella radiotelegrafkonventionen icke lägger hinder i vägen härför, torde det vara lämpligt, att denna kombination av märken också utgör luftfartygets trådlösa anrops-signal.

Innebörden av att å luftfartygen tillämpa ifrågakvarande princip inskränker sig emellertid icke till att utgöra ett medel att ernå nämnda tekniska fördelar. I den mån principen vinner internationellt erkännande, medför den också konsekvenser i folkrättsligt och internationellt-privaträttsligt hänseende, motsvarande vad som gäller enligt sjörätten. Med stöd av densamma skulle sålunda exempelvis kunna göras gällande ett folkrättsligt grundat anspråk att i utlandet särskilt skydd utövas över svenska luftfartyg.

Bestämmelserna om luftfartygs nationalitet återfinnas i förslagens kap. 2.

Jämsides med den reglering av svenska luftfartyg och villkoren för att de skola få brukas, som sålunda är föreslagen, måste också förutsättningarna för att utländska luftfartyg skola tillåtas färdas i Sverige närmare bestämmas.

För närvarande är detta spörsmål med det förbehåll, som för-
anledes av konventionen med Storbritannien, ordnat så, att till-
stånd i varje särskilt fall måste meddelas av länsstyrelsen, när
utländsk undersåte önskar över svenskt område framföra luftfartyg.
Denna ordning är naturligtvis långt ifrån tillfredsställande. Den är
i och för sig omständlig och tidsödande och vållar lätt för flygaren
en betydlig tidsförlust. En bättre ordning är dock här möjlig end-
ast i den mån Sverige genom konventioner med främmande land
avtalat om ömsesidigt erkännande av varandras besiktningar och
registreringar av luftfartyg. Luftfartyg, hemmahörande i sådant
land, bör därefter tillåtas att färdas över svenskt område utan att
något särskilt tillstånd kräves. Denna ordning gäller enligt ovan-
nämnda konvention med Storbritannien redan nu för fartyg, hem-
mahörande där. Och enligt de ifrågatta nordiska konventionerna
skulle detsamma komma att gälla också för fartyg från de övriga
nordiska länderna. I § 14 i det föreliggande författningsförslaget
hava bestämmelser införts i nu antydd riktning.

Bemanningen.

Av lika stor betydelse för lufttrafikens säkerhet som tillsynen
å luftfartygens luftvärdighet äro garantierna för att de skötas endast
av fullt skickliga förare och i övrigt äro bemannade på ett fullt
tillfredsställande sätt. De stadganden, som i detta syfte nu föreslås,
överensstämma väsentligen med vad 1917 års betänkande innehöll
och med vad som gäller enligt 1920 års kungörelse. En utvidgning
är emellertid föreslagen därhän, att Kungl. Maj:t i den kungörelse,
som närmare skall reglera detta ämne, må kunna förordna, att
utom föraren också andra, som ombord å ett luftfartyg tillhöra dess
bemanning, skola uppfylla vissa kompetensvillkor. Detta är sålunda
nödvändigt ifråga om besättningen på en motorballong eller på ett
större flygplan, där ofta flera personer erfordras för skötseln.

I full analogi med vad som föreslås för främmande luftfartygs
godkännande för färd här i landet föreslås beträffande främmande

bemannning, att dess godkännande beror antingen på konvention med den stat, som utfärdat bevis om behörighet att göra tjänst å fartyget, eller på särskilt tillstånd från svensk myndighets sida.

Bestämmelserna om bemanning återfinnas i kap. 4 i förslaget.

Flygplatser. Föreskrifter att iakttaga under luftfärd.

På åtskilliga viktiga, luftfarten berörande områden är det av största vikt att, trots det att behovet av en reglering med visshet kan sägas förr eller senare komma att med styrka framträda, likväl ännu förfara med den yttersta försiktighet, enär erfarenheterna äro osäkra och långt ifrån fullständiga. Hit höra frågorna om offentlig kontroll å flygplatser och om stadganden rörande luftfartygs manövrering samt om signaler och andra dylika frågor.

Beträffande kontroll å flygplatser kan det för närvarande icke gärna ifrågasättas, att andra flygplatser än sådana, som äro inrättade för detta ändamål eller regelmässigt brukas därtill, skola vara underkastade kontroll. Redan med denna kontroll kan naturligtvis ett hinder för lufttrafiken sägas uppstå, men både dess egna utövare och allmänheten böra anses hava berättigade krav på att i dessa fall inga andra platser bliva brukade än sådana, som fylla rimliga krav på trygghet och säkerhet.

I fråga om luftfärdens reglering är den största betydelsen knuten vid den av militära skäl framkallade nödvändigheten att helt och hållet förbjuda luftfart över vissa områden inom landet. Sådana förbjudna områden äro upptagna redan i nu gällande kungörelse av 1920, och i föreliggande förslag förutsättes, att Kungl. Maj:t skall träffa närmare bestämmelser i detta hänseende. Man har all anledning att antaga, att dessa bestämmelser i huvudsak komma att överensstämma med vad som nu gäller, och att i varje fall utvidgning av de förbjudna områdena såvitt möjligt undvikas.

Luftfärd till och från utrikes ort.

Ett av de svåraste problemen vid en genomgripande reglering av luftfarten beror på vederbörande tullmyndigheters naturliga krav, att den anordnas på sådant sätt, att effektiv tullkontroll kan utövas.

För att möjliggöra sådan kontroll är det först och främst nödigt, att inflygningen från utrikes ort hit till landet kan begränsas till vissa inflygningszoner vid gränsen, och att det vidare kan bestämmas, att efter gränsens överskridande nedstigning å viss tullplats ovillkorligen skall ske. Motsvarande bestämmelser kunna likaledes erfordras för luftfärd från landet till främmande land. Naturligtvis utgöra dylika bestämmelser intet hinder för ett luftfartyg att i fall av nöd åsidosätta dem.

I 1917 års betänkande hade föreslagits, att sådana zoner för inflygning ovillkorligen skulle fastställas. Det föreliggande förslaget överlämnar däremot åt Kungl. Maj:t att pröva, i vilken utsträckning de kunna vara erforderliga. Genom luftfartskonventioner kunna nämligen andra anordningar i synnerhet för den reguliära trafiken lätt träffas, genom vilka utan att tullkontrollen äventyras tvånget att färdas över inflygningszon och därefter nedstiga å närmaste tullplats kan betydligt lättas. Generaltullstyrelsen har icke heller haft något att erinra häremot.

Beträffande tullbehandlingen av inkommande luftfartyg, dess passagerare och besättning samt förnödenheter och varor ombord hade i 1917 års betänkande upptagits åtskilliga föreskrifter av rent tullteknisk natur. Mot dessa gjordes på sin tid av generaltullstyrelsen ett flertal anmärkningar. I det gemensamma nordiska utkastet blevo dessa föreskrifter utelämnade, varvid förutsattes, att alla erforderliga stadganden av denna beskaffenhet i stället skulle införas bland de allmänna tullföreskrifterna jämsides med stadgandena rörande transport sjövägen och landvägen. På samma sätt har också förfarit i den nu gällande kungörelsen av 1920. Och generaltullstyrelsen har i sitt yttrande över det gemensamma nordiska utkastet intet haft att erinra mot ett dylikt förfaringssätt. Under sådana förhållanden synes det vara tillfyllest att i här ifrågavarande författning allenast införa en allmänt hållen hänvisning rörande detta ämne till tullstadgandena.

Generaltullstyrelsen har emellertid yrkat, att i ett avseende stadgandet skulle göras något fylligare, i det den ansett en uttrycklig bestämmelse av nöden för reglerande av frågan, om tull bör erläggas för själva det inflygande luftfartyget eller icke. Styrelsen har därvid föreslagit, att stadgandet borde gå i enahanda riktning som de för automobiler i trafik över gränsen för närvarande gällande föreskrifterna.

För min del har jag intet att i sak erinra emot en sådan bestämmelse. Lika litet som ett motsvarande stadgande om automobiler finnes upptaget i förordningen om automobiltrafik synes mig dock stadgandet om luftfartyg hava sin rätta plats i förevarande förordning. Också det torde lämpligen böra införas bland de särskilda tullstadgandena. Hänvisningen i § 32 i förevarande förordning är så allmänt affattad, att den medger utrymme också åt ett sådant stadgande.

I ett annat hänseende anser jag däremot, att i enlighet med generaltullstyrelsens förslag nyssnämnda § 32 bör kompletteras. Den bör i olikhet mot det gemensamma nordiska utkastet innehålla en hänvisning till tullföreskrifterna jämväl beträffande befordran å luftfartyg mellan inrikes orter af oförtullat utländskt gods samt restitutionsgods.

Yrkesmässig luftfart.

I anslutning till 1917 års betänkande gäller enligt 1920 års kungörelse redan nu, att för rättighet att utöva yrkesmässig lufttrafik erfordras särskilt trafikillstånd av Kungl. Maj:t. De skäl härför, som anförts i nyssnämnda betänkande, torde alltjämt äga sin giltighet. Någon anledning att nu frångå den ståndpunkt, som sålunda intagits, föreligger alltså icke.

Tvekan har däremot yppat sig rörande det närmare utformandet av detta trafikillstånd. De danska och norska texterna förete också på denna punkt avvikelser från de svenska och finska. De förra hava nämligen uttryckligen benämnt detta tillstånd koncession och hava också något närmare ingått på villkoren för koncessionens meddelande. De svenska och finska texterna däremot hava inskränkt sig till att stadga, att särskilt tillstånd kräves, och överlämnat åt Kungl. Maj:t att vid meddelandet av tillstånd föreskriva, på vilka sätt och under vilka villkor trafiken må utövas.

Det torde vara tämligen osäkert, huruvida någon väsentlig olikhet i villkoren för den yrkesmässiga trafikens utövande följer redan därav, att det ena eller det andra uttrycket användes för att beteckna medgivandet till sådan trafik. Skulle i termen koncession ligga, att medgivandet alltid avser endast viss tid, att inlösningsrätt för staten förbehålles, och att vid medgivandet kunna knytas villkor, som till-

godose vissa allmänt sociala och ekonomiska önskemål, så torde någon väsentlig olikhet gentemot ett vid särskilda villkor knutet tillstånd icke föreligga; villkoren kunna uppenbarligen därvid bestämmas på fullkomligt enahanda sätt. Huruvida den ena eller den andra termen brukas för att beteckna detta medgivande, är därför tämligen likgiltigt. Av vikt är däremot, huru dessa villkor för utöandet av yrkesmässig trafik närmare bestämmas. Då erfarenheten om vad härutinnan kan krävas för närvarande är så gott som ingen, har det ansetts lämpligast att här lämna vägen öppen för praxis. Det är därför föreslaget, att Kungl. Maj:t närmare bestämmer villkoren. Därmed har vunnits möjlighet till smidigare och snabbare anpassning efter de verkliga behoven, allteftersom dessa med detta samfärdsmedels utveckling växla. Då det emellertid uppstått tvivel, huruvida, om intet därom uttryckligen stadgades, Kungl. Maj:t skulle kunna vid meddelandet av tillstånd knyta villkoret om inlösningsrätt för staten eller bevilja tillståndet endast för viss tid, har föreskrift i sådant hänseende införts. Det kan ifrågasättas, att dessa båda villkor göras obligatoriska, så att intet tillstånd finge av Kungl. Maj:t meddelas annat än för viss tid och med förbehåll för statens inlösningsrätt. Som lufttrafikkommittén i sitt yttrande över det gemensamma nordiska utkastet anfört, sammanhänger detta spörsmål på det närmaste med frågan om statens ställning till de för lufttrafiken erforderliga flygstationerna och andra fasta anläggningarna. Bli dessa i regel statens, så blir behovet av inlösnings icke stort, enär anledning icke lär finnas för staten att förbehålla sig rätt att inlösa enskilda tillhörig flygmateriel. Om det åter överlämnas åt det enskilda initiativet att bekosta nämnda anläggningar, kan detta initiativ komma att på ett betänkligt sätt hämmas, om trafiktillståndet lämnas endast på viss tid, utan att därjämte plikt för staten till inlösnings, om tillståndet ej förlänges, blir stadgad.

I en viss analogi med vad som rörande sjöfarten ibland avtalas om »le cabotage» har i skilda förslag till konventioner om luftfarten intagits ett förbehåll om rätt för en stat att åt där hemmahörande luftfartyg reservera yrkesmässig lufttrafik mellan orter inom landet. För små relativt kapitalfattiga länder synes det vara av vikt att begagna denna rätt, så länge man icke vet, av vilka luftfartsföretag och på grund av vilket kapital de mest lockande stora flygvägarna komma att utnyttjas. Ett land löper eljest lätt den risken,

att även en inrikes ekonomiskt givande flygväg helt hastigt blir upptagen av ett kapitalstarkt och konkurrenskraftigt främmande företag. Att nu begagna denna rätt så, att den åt inhemska företag reserverade trafiken kommer att omfatta även sådan inrikes luftfart, som är kombinerad med luftfart på främmande ort, synes däremot icke tillrådligt. Lufttrafikkommittén har i sitt yttrande föreslagit en sådan utsträckning för att ytterligare betrygga syftet med denna föreskrift. Då all yrkesmässig luftfart är underkastad den allmänna förutsättningen av Kungl. Maj:ts tillstånd, kan Sverige uppenbarligen ändå skydda sig mot ett företag, som med inrikes fart kombinerar utrikes fart; om den inrikes farten är det väsentliga, torde sålunda ett sådant företag icke böra givas tillstånd till trafik. Den internationella luftfarten skulle också lida betydande avbräck, om icke tillstånd till yrkesmässig trafik skulle kunna meddelas åt ett utländskt företag av det skälet, att i dess reguljära route inginge landning på två svenska platser, t. ex. en route Amsterdam—Malmö—Stockholm. I de danska och norska texterna, där på denna punkt föreligger avvikelse, överväger man också att företaga ändring i överensstämmelse med den svenska texten, och åtminstone för Danmarks del torde det vara klart, att vederbörande kommitté ämnar föreslå en sådan ändring.

I det föreliggande förslaget har, i fråga om nödvändigheten av särskilt Kungl. Maj:ts tillstånd, med yrkesmässig lufttrafik likställts anläggning av flygplats till allmänt bruk eller av särskild för prov- eller övningsflygning avsedd plats. Huvudsakligen samma skäl som beträffande den yrkesmässiga lufttrafiken påkalla en sådan föreskrift också för dessa företag.

Ansvarighet för skada. Obligatorisk försäkring.

I 1917 års betänkande hade, som jag redan förut erinrat, icke upptagits några bestämmelser om luftfartygs ägares eller förares ansvarighet för skada i följd av trafik med luftfartyget utöver vad i sådant hänseende kunde gälla enligt allmänna rättsgrundsatser. I de yttranden över nämnda förslag, som blevo avgivna, framhävdes emellertid med mycket eftertryck önskemålet om en reglering av detta spörsmål. Vid det nordiska arbetet på gemensam lagstiftning blev därför också denna fråga behandlad, och i det upprättade förslaget intogs ett särskilt kapitel om ansvarighet för skada. Då be-

stämmelserna härom emellertid äro av civillags natur, hava de utbrutits ur det nu ifrågavarande författningsförslaget och komma att göras till föremål för en särskild proposition. Denna fördelning av hithörande stadganden å en författning med administrativrättsligt innehåll, å ena sidan, och en civillag rörande ansvarighet för skada, å andra sidan, motsvarar fullkomligt vad som gäller för lagstiftningen om automobiltrafik.

I nära samband med den här berörda frågan står spørsmålet, om ägaren av luftfartyg bör åläggas att taga försäkring för täckande av den skadeståndsskyldighet, som kan drabba honom. Detta spørsmål synes böra upptagas till behandling i detta sammanhang.

En dylik försäkringsplikt är föreslagen i det gemensamma nordiska författningsutkastet. Det är emellertid att märka, att det där stadgade skadeståndsansvaret omfattade ej blott person eller egendom, som icke befordrades med luftfartyget, utan ock vid yrkesmässig trafik passagerare å fartyget. Ansvarighetens utsträckning i den senare riktningen blev dock omedelbart föremål för starka tvivel redan från de nordiska delegerades egen sida. Från de svenska myndigheter, som hörts över förslaget, har också framställts ett nästan enstämmigt yrkande på detta stadgandes borttagande.

Vinner detta yrkande bifall, har emellertid också det starkaste skälet för den obligatoriska försäkringen förfallit. Den skada, som av luftfartyg anställs å person eller egendom, som ej befordras med fartyget, är naturligtvis av mycket ringa omfattning i förhållande till skadan å passagerare. Ehuru bland de hörda myndigheterna i allmänhet icke yppats betänkligheter mot den obligatoriska försäkringen, hava likväl enstaka röster höjts mot densamma. Lufttrafikkommittén har sålunda anfört, att den i stort sett funne det synnerligen betänkligt att på ett område sådant som luftfartens, där verksamheten och utvecklingsmöjligheterna ännu befunne sig i sin linda och sålunda icke erbjöde tillräckligt säkra utgångspunkter för bedömning av systemets verkningar, införa obligatorisk försäkring. För närvarande märktes, tillägger kommittén, en allmän strävan att för luftfarten erhålla ett försäkringssystem, så litet betungande som möjligt. På flera håll utomlands, bland annat i Frankrike, påginge officiella utredningar om möjligheten av billig statsförsäkring på detta område. Det låge i öppen dag, att ett införande av obligatorisk

försäkringsskyldighet, innan luftfartens försäkringsväsen ännu vunnit stadga, kunde komma att motverka strävandet att ernå en för trafikens bedrivande och allmänhetens betjänande tillfredsställande lösning av försäkringsproblemet.

Dessa betänkligheter synas mig väga ganska tungt. Då man numera också i Danmark lär vara benägen att övergiva den obligatoriska försäkringen samt ingenstades i de ledande europeiska kulturländerna sådan försäkring är införd eller allvarligen ifrågasatt, så skulle obligatorisk försäkring här i landet försvåra tillträdet hit för främmande luftfartyg, enär dessa i så fall liksom de svenska givetvis måste hava tecknat sådan försäkring och detta på ett eller annat sätt måste kontrolleras, innan de tillätes färdas hit till landet.

Jag anser sålunda, att vårt land i denna fråga bör ställa sig avvaktande och i varje fall tills vidare icke upptaga försäkringsplikt.

Luftfartsmyndigheten.

Frågan om den myndighet, åt vilken de nya förvaltningsuppgifterna på ifrågavarande område böra anförtros, har varit föremål för en ganska ingående diskussion. I 1917 års förslag hade de fördelats på kommerskollegium, som hade besiktning och registrering om hand, samt Konungens befallningshavande, som hade att utfärda tillstånd att föra luftfartyg. Vissa viktigare ärenden, såsom rörande tillstånd till yrkesmässig trafik, skulle handhas av Kungl. Maj:t.

Mot överlämnandet till Konungens befallningshavande av vissa hithörande uppgifter gjorde sig emellertid starka betänkligheter gällande, särskilt på den grund, att alla dessa ärenden vore sådana, att koncentration till en enda myndighet för hela riket vore synnerligen påkallad. I det senare nordiska förslaget vidtogs också den förändringen i detta hänseende, att även de enligt 1917 års förslag till Konungens befallningshavande överlämnade uppgifterna anförtroddes åt kommerskollegium.

I sitt yttrande över detta förslag anför kommerskollegium, att det ur flera synpunkter måste anses ändamålsenligt att koncentrera ifrågavarande uppgifter såvitt möjligt hos *en* myndighet. Kollegium

hyser emellertid med hänsyn till den mångfald uppgifter av vitt skilda slag, som kollegium under de senare åren fått mottaga, starka betänkligheter mot att övertaga dessa nya förvaltningsuppgifter, som helt säkert skulle bli mycket krävande. Endast under den bestämda förutsättningen att tillräckliga anslag för anställande av kompetenta och nödiga arbetskrafter bleve beviljade, ansåg sig kollegium kunna övertaga de nya arbetsuppgifterna. Kollegiets krav i detta avseende gick ut på avlöningar till en teknisk chef som byrådirektör, en sekreterare och två skrivbiträden jämte anslag till vikariatsersättning m. m. till ett sammanlagt belopp av 20,000 kronor.

Jämväl lufttrafikkommittén yttrade sig över förslaget i denna del. Kommittén anmärkte, att den i samband med sitt allmänna uppdrag förberedande behandlat frågan om lufttrafikärendenas sammanförande hos särskild myndighet inom statsförvaltningen och funnit ett sådant sammanförande till ett centralt ämbetsverk högst önskvärt. I sitt under år 1921 avgivna betänkande har kommittén därefter framhållit vikten av att dessa ärenden lydde under kommunikationsdepartementet samt slutat med att förklara, att till dess närmare erfarenhet vunnits om den arbetsbörda, som komme att påvåla centralmyndigheten för lufttrafik, kunde det befinnas lämpligast att åtminstone provisoriskt förlägga ifrågavarande ärenden direkt till kommunikationsdepartementet, varvid dock en oeftergivlig förutsättning vore, att chefen för den byrå i departementet, som skulle handlägga lufttrafikärenden, erhöle en ganska vidsträckt beslutanderätt.

Även för min del anser jag, att en koncentration till en och samma myndighet av alla hithörande ärenden, såvitt möjligt, bör åvägabringas. De i 1920 års nu gällande kungörelse träffade anordningarna, som förlägga åtskilliga av ärendena till länsstyrelserna, vore måhända lämpliga som provisoriska åtgärder, men äro föga ägnade som grunder för ett mera definitivt ordnande av dessa frågor. Vid övervägande av frågan, var dessa ärenden böra sammanföras, har jag ansett några vara av den betydelse, att de icke kunna anförtros åt någon annan än Kungl. Maj:t, under det att de övriga böra överlämnas till en myndighet, som med mindre omgång kan fatta sina beslut. Till de förra höra utfärdande av vissa allmänna författningsföreskrifter, beviljande av tillstånd till yrkesmässig luftfart och dispenser från förbud mot befordran av vissa föremål m. m. Till de senare höra särskilt alla ärenden om registre-

ring av luftfartyg och utfärdande av behörighetscertifikat för besättning å luftfartyg.

Redan av det skälet, att de ärenden, som skola avgöras av Kungl. Maj:t, givetvis komma att höra till kommunikationsdepartementet, anser jag, att stora fördelar vore förenade med en sådan anordning, att icke de övriga ärendena förlades till någon myndighet under ett annat departement. Jag är vidare av den övertygelsen, att den arbetsbörda, som för närvarande och under någon tid framåt kan väntas komma att vila på ifrågavarande luftfartsmyndighet, icke är större än att den bör kunna bäras av de krafter, som redan äro tillgängliga inom kommunikationsdepartementet. Härigenom undgår man ock att under nuvarande förhållanden begära nya anslag för avlöning av tjänstemän för förevarande syfte.

De luftfartsärenden, som nu handläggas av Kungl. Maj:t, höra till den byrå inom kommunikationsdepartementet, som handhar ärenden angående allmänna arbeten, automobil- och lufttrafik, statens kraftverk m. m. Inom denna byrå har sålunda redan en betydande erfarenhet på detta område hunnit samlas. Den för närvarande lämpligaste anordningen synes därför vara att åt chefen för denna byrå anförtro de uppgifter, som enligt förevarande författning skola åligga luftfartsmyndigheten.

Såsom en definitiv anordning kan vad jag här ifrågasatt visserligen icke betraktas. En gång får naturligtvis luftfarten också här i landet sådan omfattning, att särskilda arbetskrafter för dessa administrativa uppgifter bliva oundgängligen behövlige. Men det synes mig, att man i avvaktan på den väntade utvecklingen icke bör skapa en större förvaltningsapparat än den nämnda. Det förefaller mig också lämpligast, i anknytning till ett förslag av lufttrafikkommittén, att i författningen icke uttryckligen bestämma vilken myndighet, som skall handhava de ifrågavarande uppgifterna, utan överlämna åt Kungl. Maj:t att därom förordna.

Under återopande av vad sålunda anförts, hemställer jag,

att Kungl. Maj:t måtte genom proposition inhämta riksdagens yttrande över det av mig nu framlagda förslaget till förordning om luftfart, med förklarande att Kungl. Maj:t vill, efter emottagande av riksdagens svar, företaga den slutliga prövningen

Kungl. Maj:ts proposition Nr 127.

av samma förslag och förordna om författningsut-
färdande i ämnet.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter bi-
trädde hemställen behagar Hans Maj:t Konungen
lämna bifall samt förordnar, att proposition till
riksdagen skall avlätas av den lydelse, bilaga till
detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Nils Adelgren.