

## Nr 28

### *Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till luftfartslag m. m.*

Genom en den 1 februari 1957 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 69, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t under åberopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till

- 1) luftfartslag;
  - 2) lag angående ändrad lydelse av 7 § lagen den 22 april 1938 (nr 121) om hittegoods; samt
  - 3) lag om ändrad lydelse av 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken.
- De vid propositionen fogade lagförslagen är av följande lydelse:

### **1) F ö r s l a g**

till

### **L U F T F A R T S L A G**

Härigenom förordnas som följer.

#### **FÖRSTA AVDELNINGEN**

#### **Om civil luftfart**

#### **1 KAP.**

#### **Inledande bestämmelser**

#### **1 §.**

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

#### **2 §.**

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

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

### 3 §.

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

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

### 4 §.

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

## 2 KAP.

### Om registrering av luftfartyg, dess nationalitet och märkning

#### *Registrering*

### 1 §.

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

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

### 2 §.

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

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

### 3 §.

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

### 4 §.

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

## 5 §.

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

## 6 §.

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

## 7 §.

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

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

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

## 8 §.

Luftfartyg skall avföras ur registret, om ägaren begär det.

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

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

## 9 §.

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

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

## 10 §.

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

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

## 11 §.

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

*Nationalitet*

## 12 §.

Sedan luftfartyg införts i luftfartygsregistret, äger det svensk nationalitet. Om införandet i registret skall luftfartsstyrelsen utfärda bevis (*nationalitets- och registreringsbevis*).

## 13 §.

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

## 14 §.

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

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

## 15 §.

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

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

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

*Märkning*

## 16 §.

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

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

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

## 3 KAP.

## Om luftvärdighet

## 1 §.

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

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

## 2 §.

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

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

## 3 §.

Sedan luftfartyg vid besiktning eller annorledes funnits vara luftvärdigt, skall luftfartsstyrelsen utfärda bevis därom (*luftvärdighetsbevis*). Beviset må utfärdas för viss tid och begränsas till att avse luftfart av viss art eller

inom visst område. Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, luftfartsstyrelsen äger föreskriva, att i beviset eller därvid fogad handling skall angivas vad vid fartygets nyttjande skall iakttagas för att det skall anses luftvärdigt.

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

#### 4 §.

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

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

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

#### 5 §.

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

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

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

#### 6 §.

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

#### 7 §.

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

## 8 §.

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

## 9 §.

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

## 10 §.

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

## 4 KAP.

## Om luftfartygs bemanning

## 1 §.

Luftfartyg skall vara bemannat på betryggande sätt.

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

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

## 2 §.

Luftfartygs bemanning skall vara underkastad tillsyn av luftfartsstyrelsen.

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

## 3 §.

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

## 4 §.

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

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

## 5 §.

Den som å luftfartyg förrättar tjänst som avses i 4 § skall hava svenskt eller av luftfartsstyrelsen godkänt utländskt luftfartscertifikat eller i främmande stat utfärdat eller godkänt certifikat som enligt överenskommelse med den staten skall erkännas här i riket. I internationell luftfart skall dock den som förrättar sådan tjänst å svenskt fartyg hava svenskt eller av luftfartsstyrelsen godkänt utländskt certifikat.

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

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

## 6 §.

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

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

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

## 7 §.

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

## 8 §.

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



9 §.

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

5 KAP.

Om luftfartygs befälhavare och om tjänsten ombord

1 §.

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

2 §.

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

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

3 §.

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

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

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

4 §.

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

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

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

## 5 §.

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

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

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

## 6 §.

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

## 7 §.

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

## 8 §.

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

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

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

## 9 §.

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

## 10 §.

Ej må någon göra tjänst ombord, därest han på grund av påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller till

följd av sjukdom eller uttröttning eller av annan sådan orsak icke kan på betryggande sätt fullgöra vad honom åligger.

11 §.

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

6 KAP.

Om flygplatser och markorganisationen i övrigt

*Allmänna bestämmelser*

1 §.

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

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

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

2 §.

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

3 §.

Till tryggande och underlättande av luftfarten anordnas flygsäkerhetstjänst.

*Om tillstånd i vissa fall*

4 §.

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

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

5 §.

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

## 6 §.

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

Tillståndet må begränsas till viss tid och lösningsrätt förbehållas kronan.

## 7 §.

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

## 8 §.

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

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

*Om godkännande*

## 9 §.

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

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

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

*Om luftfartshinder och expropriation*

## 10 §.

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

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

## 11 §.

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

*Övriga bestämmelser*

## 12 §.

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

## 13 §.

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

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

## 14 §.

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

## 15 §.

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

## 16 §.

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

## 7 KAP.

**Om tillstånd till luftfartsverksamhet**

## 1 §.

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

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

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

#### 2 §.

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

#### 3 §.

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

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

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

#### 4 §.

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

Tillståndet må begränsas till viss tid och lösningsrätt förbehållas kronan.

#### 5 §.

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

#### 6 §.

Har Konungen genom överenskommelse med främmande stat medgivit luftfart inom svenskt område, vare, där Konungen så bestämmer, särskilt

tillstånd enligt detta kapitel ej behövt. Konungen må i sådant fall förordna luftfartsstyrelsen att meddela de närmare bestämmelser som finnas erforderliga.

7 §.

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

8 KAP.

Vissa bestämmelser för lufttrafiken

1 §.

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

2 §.

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

3 §.

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

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

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

4 §.

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

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

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

#### 5 §.

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

#### 6 §.

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

#### 7 §.

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

#### 8 §.

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

#### 9 §.

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

### 9 KAP.

#### Om befordran med luftfartyg

#### 1 §.

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

### 10 KAP.

#### Om ansvarighet för skada i följd av luftfart

#### 1 §.

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



## 2 §.

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

## 3 §.

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

## 11 KAP.

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

## 1 §.

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

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

*Bärgning*

## 2 §.

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

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

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

### 3 §.

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

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

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

### 4 §.

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

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

### 5 §.

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

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

### 6 §.

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

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

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

### *Undersökning av luftfartsolyckor*

#### 7 §.

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

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

#### 8 §.

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

I kommissionen skall erforderlig teknisk och juridisk sakkunskap vara företrädd.

#### 9 §.

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

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

#### 10 §.

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

#### 11 §.

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

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

#### 12 §.

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

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

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

#### 13 §.

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

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

### 12 KAP.

#### Särskilda bestämmelser

#### 1 §.

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

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

2 §.

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

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

3 §.

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

4 §.

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

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

5 §.

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

## 13 KAP.

### Ansvarsbestämmelser

1 §.

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

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

2 §.

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

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

## 3 §.

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

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

## 4 §.

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

## 5 §.

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

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

## 6 §.

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

## 7 §.

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

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

## 8 §.

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

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

## 9 §.

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

## 10 §.

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

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

## 11 §.

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

## 12 §.

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

## 13 §.

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

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

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

## 14 KAP.

## Vissa bestämmelser om lagens tillämpning

## 1 §.

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

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

## 2 §.

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

## 3 §.

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

## 4 §.

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

## ANDRA AVDELNINGEN

**Om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål**

## 15 KAP.

## 1 §.

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

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

## 2 §.

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

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

## 3 §.

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

---



Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

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

Genom denna lag upphävas

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

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

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

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

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

---

## 2) Förslag

till

### L a g

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

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

*(Gällande lydelse)*

*(Föreslagen lydelse)*

7 §.

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

I den — — — — — till efterrättelse.

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

---

### 3) F ö r s l a g

till

### L a g

om ändrad lydelse av 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken

Härigenom förordnas, att 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken<sup>1</sup> skola er-  
hålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

#### 19 KAP.

##### 1 §.

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

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

Är, då — — — — — uppehåller sig.

Åtal för — — — — — det lämpligt.

##### 2 §.

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

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 19 kap. 1 § se SFS 1954: 432.

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1958.

---

### **Propositionens huvudsakliga innehåll**

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

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

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

### **Inledning**

Den 24 februari 1950 uppdrog Kungl. Maj:t åt 1945 års lufträttssakkunniga att verkställa revision av förordningen den 26 maj 1922 (nr 383) om luftfart, den s. k. luftfartsförordningen, jämväl i de delar, som icke redan omfattades av de sakkunnigas uppdrag, samt att i övrigt upptaga de med de sakkunnigas arbetsuppgifter sammanhängande lagstiftningsspörsmål, som under utredningens förlopp kunde bli aktuella inom lufträttens område. Kungl. Maj:t förordnade samtidigt, att det meddelade uppdraget beträffande revision av luftfartsförordningen jämte därmed sammanhängande spørsmål skulle utföras av en sektion av de sakkunniga, bestående av riks-

marskalken L. B. Ekeberg, tillika ordförande, f. d. hovrättsrådet och divisionsordföranden H. Chr. Wikander, tillika vice ordförande, samt f. d. hovrättsrådet, direktören G. A. Björklund. Med stöd av Kungl. Maj:ts vid samma tillfälle givna bemyndigande tillkallade chefen för justitiedepartementet den 2 november 1950 överdirektören, numera generalsekreteraren E. C. R. Ljungberg och ombudsmannen E. Norman att såsom experter delta i sektionens överläggningar. Kungl. Maj:t förordnade vidare den 2 mars 1951 hovrättsassessorerna, numera hovrättsrådet K. J. E. Sidenbladh att vara ledamot av utredningen.

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

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

## Huvudgrunderna för lagstiftningen

### Den svenska rättens förhållande till internationella överenskommelser

Luftfartsförordningen är, liksom den därtill anslutande kungörelsen den 20 april 1928 (nr 85) med vissa bestämmelser rörande tillämpningen av luftfartsförordningen, den s. k. tillämpningskungörelsen, att se mot bakgrunden

av den i Paris den 13 oktober 1919 avslutade konventionen angående reglering av internationell luftfart, till vilken Sverige givit sin anslutning genom Kungl. Maj:ts beslut den 12 juli 1927. I samband med det andra världskriget har emellertid nya internationella överenskommelser tillkommit, vilka avlöst den på grund av luftfartens utveckling delvis mindre tidsenliga Pariskonventionen. Dessa överenskommelser, som avslutats den 7 december 1944 vid den internationella civila luftfartskonferensen i Chicago, utgöres — förutom av själva slutakten — dels av den redan 1947 ur kraft satta interimsoverenskommelsen angående internationell civil luftfart, dels ock av följande överenskommelser av mer permanent natur, nämligen

1) konventionen angående internationell civil luftfart (Convention on International Civil Aviation, benämnd luftfartskonventionen eller Chicago-konventionen);

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

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

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

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

Luftfartskonventionens andra huvudavdelning innehåller bestämmelse om upprättande av en internationell organisation, Internationella civila luftfartsorganisationen (International Civil Aviation Organization, i förkortning benämnd ICAO), vilken senare erhållit säte i Montreal och anknutits till Förenta Nationerna. Organisationens ändamål och uppgift är enligt art. 44 att utveckla principerna och tekniken för internationell luftfart samt att främja planläggning och utveckling av internationell lufttrafik genom att trygga säker och planmässig utveckling av den internationella civila luftfar-

ten över hela världen; uppmuntra konstruerande och användande av luftfartyg för fredliga syften; uppmuntra utvecklingen av luftleder, flygplatser och annan markorganisation för internationell civil luftfart; tillgodose folkens behov av trygg, regelbunden, effektiv och ekonomisk luftbefordran; förebygga ekonomiskt slöseri till följd av osund konkurrens; säkerställa att de fördragsslutande staternas rättigheter till fullo respekteras och att envar fördragsslutande stat har skäligen möjlighet att genom lufttrafikföretag bedriva internationell lufttrafik; undvika diskriminering mellan fördragsslutande stater; befordra flygsäkerheten i internationell luftfart; samt i allmänhet i alla hänseenden befordra utvecklingen av internationell civil luftfart.

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

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

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

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

annex 1: luftfartscertifikat (Personnel Licensing);

- annex 2: trafikregler för luftfart (Rules of the Air);
- annex 3: meteorologi (Meteorology);
- annex 4: flygkartor (Aeronautical Charts);
- annex 5: måttenheter att användas vid förbindelse med luftfartyg (Dimensional Units to be used in Air-Ground Communications);
- annex 6: luftfartygs nyttjande i internationell förvärvsmässig lufttrafik (Operation of Aircraft — International Commercial Air Transport);
- annex 7: luftfartygs nationalitets- och registreringsbeteckningar (Aircraft Nationality and Registration Marks);
- annex 8: luftfartygs luftvärdighet (Airworthiness of Aircraft);
- annex 9: underlättande av luftfart (Facilitation);
- annex 10: teletjänst för luftfarten (Aeronautical Telecommunications);
- annex 11: flygtrafikledning (Air Traffic Services), omfattande flygkontrolltjänst, flyginformationstjänst och alarmeringstjänst (Air Traffic Control Service, Flight Information Service, Alerting Service);
- annex 12: flygräddningstjänst (Search and Rescue);
- annex 13: undersökning av luftfartsolyckor (Aircraft Accident Inquiry);
- annex 14: flygplatser (Aerodromes); samt
- annex 15: informationstjänst för luftfarten (Aeronautical Information Services).

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

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

trätt i kraft den 1 februari 1956. De sakkunniga har emellertid funnit, att vad registreringslagen innehåller om registrering av luftfartyg och om dess nationalitet samt om bärgning och ersättning för vissa kostnader faller inom ramen för luftfartslagen, och därför föreslagit, att dessa stadganden jämte därtill anknytande ansvarsbestämmelser inarbetas i luftfartslagen.

Vid avfattningen av förevarande förslag har vidare viss hänsyn måst tagas till det förhållandet, att konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, avslutad i Warszawa den 12 oktober 1929, och konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg, upprättad i Rom den 29 maj 1933, införlivats med svensk rätt. Beträffande den förra av dessa konventioner, luftbefordringskonventionen, har detta skett genom lag den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med luftfartyg, och i fråga om den senare, kvarstadskonventionen, genom lag den 4 januari 1939 (nr 6) om frihet från kvarstad och skingsringsförbud för vissa luftfartyg. Ytterligare har måst beaktas, att i fråga om skada, som tillfogats tredje man på jordytan av främmande luftfartyg, föreligger en i Rom den 7 oktober 1952 avslutad konvention, vilken undertecknats av Sverige den 11 augusti 1954 men ännu icke ratificerats.

#### De sakkunniga

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

### Departementschefen

I fråga om de huvudsakliga grunderna för lagstiftningen har *föredragande departementschefen, statsrådet Zetterberg*, vid lagrådsremissen anfört bl. a. följande:

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

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

I betydande omfattning har de sakkunniga haft att utforma sitt förslag i enlighet med vad som är gällande rätt på de sinsemellan delvis olikartade

rättsområden, till vilka luftfartens skilda förhållanden medför anknytning. Härvidlag har hänsyn måst tagas icke blott till svensk rätt utan även till bestämmelserna i våra nordiska grannländer. Detta har emellertid endast undantagsvis medfört, att de sakkunnigas förslag kommit att avvika från vad som vore att föredraga med beaktande endast av de inhemska förhållandena.

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

### Lagrådet

I sitt yttrande över förslaget till luftfartslag har lagrådet uttalat bl. a. följande allmänna synpunkter:

»Med förslaget åsyftas att i en grundläggande lag upptaga de viktigaste reglerna inom den offentliga lufträtten jämte vissa bestämmelser av privaträttslig natur. Detta önskemål har också blivit väl tillgodosett och den föreslagna luftfartslagen framstår som ett värdefullt tillskott till den gemensamma nordiska lagstiftningen. Även om helt naturligt delade meningar kunna råda i fråga om den utsträckning i vilken bestämmelser av förevarande natur böra meddelas i lag eller annan författning, synes någon erinran icke kunna riktas mot den bedömning av förslagets allmänna uppläggning för vilken man stannat vid de nordiska överläggningarna. Gemensamma intressen göra det angeläget, att förslagen i de nordiska länderna bli så lika som möjligt och att på så sätt för alla dem som i dessa stater skola tillämpa lagstiftningen underlättas att finna sig tillrätta däri. Beträffande några bestämmelser har lagrådet även funnit att det eljest noggrant utformade svenska förslaget kan med fördel jämkas till närmare överensstämmelse med de danska och norska utkasterna. I vissa hänseenden har lagrådet dock ansett mindre avvikelser från föreslagna gemensamma bestämmelser vara önskvärda. I det väsentliga kan lagrådet tillstyrka förslaget. Det är endast på ett par punkter — främst i fråga om försäkringsplikt — som lagrådet vill hemställa om tillägg av någon större praktisk räckvidd. Vad lagrådet i övrigt anför innebär huvudsakligen förslag om förtydliganden och jämkningar i enlighet med förslagets syften.»

### Propositionen

Vid propositionens avlåtande har statsrådet Zetterberg såsom föredragande departementschef anfört bl. a. följande:

»De av lagrådet förordade ändringarna i förslaget till luftfartslag har, såsom lagrådet också framhållit, endast på ett par punkter större praktisk

räckvidd. I allmänhet har ändringarna mindre betydelse eller är av övervägande formell natur. Jag har emellertid ändock ansett lämpligt att låta lagrådets anmärkningar bli föremål för överläggningar mellan de nordiska stater som tidigare samarbetat i frågan. Efter inbjudan till vederbörande departement i Danmark, Finland och Norge har också sådana överläggningar ägt rum i Stockholm den 21—23 januari 1957. Därvid har vad lagrådet anfört i stor utsträckning tillstyrkts eller förklarats vara åtminstone i huvudsak godtagbart. I vissa avseenden har dock från grannlandsdelegationernas sida anförts betänkligheter mot lagrådets förslag. — — — Vid det fortsatta arbetet inom justitiedepartementet har jag sökt att så långt som möjligt taga hänsyn till vad man vid överläggningarna nått enighet om.»

### De särskilda lagförslagen

För de särskilda bestämmelserna i de inom departementet upprättade förslagen redogöres å s. 42—199 i propositionen. Av denna redogörelse återges här nedan endast vad som berör de delar av förslaget, beträffande vilka utskottet funnit anledning att i det följande göra något uttalande. I övrigt tillåter sig utskottet hänvisa till propositionen.

### Förslaget till luftfartslag

#### FÖRSTA AVDELNINGEN

#### Om civil luftfart

#### 3 KAP.

#### Om luftvärdighet

#### 5 §.

*De sakkunniga* har ansett frågan om inverkan på luftvärdighetsbeviset av omständigheter, som kan ha betydelse för luftvärdigheten, vara mycket invecklad. Här står enligt de sakkunniga mot varandra två intressen, nämligen det ena att ett icke-luftvärdigt fartyg ej brukas och det andra att luftvärdighetsbevis ej i oträngt mål upphör att vara gällande till förfång för luftfarten, exempelvis så att teknad försäkring blir ogiltig.

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

tyget. De sakkunniga har framhållit att en förutsättning för utövande av denna luftfartsstyrelsens behörighet naturligen är att luftvärdigheten icke därigenom sättes i fara.

Samma påföljd som i förut angivna fall har de sakkunniga ansett böra inträda, om fartyg eller dess utrustning lidit skada, som uppenbarligen är av betydelse för luftvärdigheten, och skadan icke avhjälpes i den ordning luftfartsstyrelsen bestämmer. De har härvid anfört, att hos oss utvecklats sig den praxis, att automatisk ogiltighet icke anses inträda under vissa omständigheter, såsom då godkännande i förväg inhämtats för tillämnad ändring eller då reparation utföres å särskild godkänd verkstad. Denna praxis har de ansett förenlig med den föreslagna lagtexten.

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

#### *Departementschefen*

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

#### *Lagrådet*

Enligt första stycket andra punkten blir luftvärdighetsbevis ogiltigt om fartyget eller dess utrustning lidit skada, som *uppenbarligen* är av betydelse för luftvärdigheten, och skadan icke avhjälpes i den ordning luftfartsstyrelsen bestämmer. Denna bestämmelse synes höra skärpas så att den får gälla, då luftfartyget eller dess utrustning lidit skada som *kan* ha betydelse för luftvärdigheten. Det må erinras, att luftfartsstyrelsen enligt lagrummet äger ge dispens (t. ex. för hemfärd utan passagerare).

*Propositionen*

Departementschefen har vid propositionens avlåtande anfört:

»Det må framhållas, att paragrafen endast behandlar frågan huruvida luftvärdighetsbeviset i vissa fall skall automatiskt upphöra att gälla. Stadgandet avser däremot icke spørsmålet huruvida luftfartyg är luftvärdigt eller ej. Ett luftfartyg kan självfallet vara icke luftvärdigt i åtskilliga fall, då det jämlikt det remitterade förslaget skall ankomma på luftfartsstyrelsen att avgöra, om beviset skall förklaras ogiltigt intill dess fartyget förklarats luftvärdigt. Jag vill hänvisa till 13 kap. 3 §, som stadgar straff då luftfartyg utan lov — d. v. s. medgivande enligt 3 kap. 9 § eller, då det gäller dispens, blott från det formella kravet på visst luftvärdighetsbevis, 3 kap. 4 § — nyttjas till luftfart icke blott då fartyget saknar luftvärdighetsbevis utan även då fartyget eljest icke är luftvärdigt. Vid de nordiska överläggningarna har enighet förelegat om att den av lagrådet förordade skärpningen icke borde företagas. Jag ansluter mig till denna mening.»

## 4 KAP.

## Om luftfartygs bemanning

## 3 §.

I denna paragraf har upptagits stadgande angående behörighetsvillkor för tjänstgöring å luftfartyg.

*En ledamot av lagrådet* har ansett lagtexten lämpligen böra ange de särskilda hänseenden, i vilka behörighetskrav skall föreskrivas, mera konkret än som skett i förslaget. Detta omtalade förutom medborgarskap och ålder endast »skicklighet och lämplighet», medan de danska och norska utkasterna fylligare antydde de förhållanden, som vanligen tillmättes central betydelse för flygcertifikaten. Åt stadgandet borde, i nära anslutning till dessa båda utkast, givas det innehållet, att Konungen meddelar föreskrifter om de villkor som, beträffande medborgarskap, ålder, fysiska och psykiska egenskaper, nykterhet, utbildning och övning eller eljest, skall gälla för behörighet att tjänstgöra å luftfartyg.

## 9 KAP.

## Om befordran med luftfartyg

*Lagrådet*

»Enligt vad lagrådet inhämtat har luftfartsstyrelsen för närvarande icke ansett sig ha laglig möjlighet att vid meddelande av tillstånd till luftfart eller eljest föreskriva skyldighet att hålla försäkring. Luftfartsstyrelsen har nödgats inskränka sig till att understryka lämpligheten av att försäkring tecknas. Detta är en uppenbar brist. De sakkunniga ha också själva i annat sammanhang — under 12 kap. 2 § — understrukit att många såväl

flygföretag som enskilda flygplansägare ha svag ekonomi. Och ju vanliga det blir att enskilda hålla sig med flygplan, desto oftare kommer det att visa sig, att de ej kunna fullgöra skadeståndsskyldighet som de ådraga sig. Lagrådet vill erinra om att de skadeståndsberättigade genom lagstiftningen om inskrivning i luftfartyg blivit väsentligt sämre ställda än förut, när ett ekonomiskt mindre starkt företags huvudsakliga tillgångar bestå i luftfartyg. Dessa kunna då befaras vara intecknade och praktiskt taget oåtkomliga för andra fordringsägare än inteckningshavarna. Bestämmelserna om luftpanträtt verka, om ock i mindre mån, i samma riktning; i sjölagen äro ersättningsanspråk i anledning av sammanstötning m. m. — bland annat passagerares fordran å skadestånd — utrustade med sjöpanträtt som går före inteckningshavares rätt. Läget är på grund av det sagda inom luftfarten ganska prekärt för de skadeståndsberättigade.

Det remitterade förslaget upptager såsom 2 § under 10 kap. ett stadgande, enligt vilket Konungen äger förordna, att å luftfartyg som begagnas i luftfart skall finnas försäkring eller annan betryggande säkerhet för ersättningskyldighet vilken fartygets ägare eller innehavare må ådraga sig för skada varom i 1 § sägs (d. v. s. för tredjemansskada), så ock meddela närmare föreskrifter om sådan försäkring och säkerhet.

För motorfordonstrafiken är försäkringsskyldigheten reglerad i lag. I det remitterade förslaget förutsättes i stället, att frågan i nämnd omfattning skall närmare regleras av Konungen i administrativ ordning. Då luftfarten ännu befinner sig i stark utveckling och erfarenheterna frånsatt reguljär trafik äro tämligen begränsade, synes någon erinran ej böra framställas mot att försäkringsskyldigheten, med stöd av bemyndigande i lagen, får bestämmas av Konungen.

Nämnda stadgande i 10 kap. täcker emellertid allenast ersättningskyldighet för skada å person eller egendom som ej befordras med fartyget. Det föreligger sålunda icke enligt förslaget någon möjlighet att föreskriva försäkringsskydd för passagerare och gods som befordras med fartyget. Inom motorfordonstrafiken gäller däremot skyldighet att teckna försäkring även till skydd för passagerare i det egna fordonet. Lagrådet anser det synnerligen angeläget, att förslaget till luftfartslag kompletteras i denna riktning. Till stöd härför kan åberopas, att de stora flygföretagen redan taga försäkring för sin ansvarighet mot passagerarna och att det sålunda icke möter hinder att skapa försäkringsskydd. Det kan icke vara lämpligt att andra, mindre trafikföretag skola kunna bedriva sin rörelse utan att på samma sätt skydda sina passagerare. Om man ser lufttrafiken som en konkurrent till motorfordonstrafiken, synes det vidare omotiverat att, då den senare belastas med försäkringskostnader, lufttrafiken skall vara befriad från motsvarande utgift, om samma behov av skydd föreligger. Även för lufttrafikföretagen själva är det givetvis till nytta att de i tid gardera sig mot hithörande risker. Vad beträffar yrkesmässig lufttrafik som kräver tillstånd må också framhållas, att det för den tillståndsgivande myndigheten kan vara mycket svårt att på förhand säkert bedöma, om företaget i fråga kan

tänkas fullgöra eventuella skadeståndsförpliktelser. Om försäkringsplikt stadgas, har genast större säkerhet vunnits i detta hänseende.

I brist på närmare utredning kan det icke bedömas, hur långt försäkringsplikten bör sträcka sig. I fråga om den internationella trafiken kunna konkurrenshänsyn komma att spela en viss roll. Som de stora företagen, enligt vad förut nämnts, redan ha försäkring för passagerarna, torde dock huvudsakligen bli fråga om att söka bestämma skäliga ersättningsbelopp. Beträffande inrikes fart är handlingsfriheten ej inskränkt av internationella hänsyn, och spørsmålet gäller allenast, hur långt man av sociala och andra skäl bör gå för att skadelidande passagerare skola anses i rimlig omfattning skyddade. Enligt lagrådets mening kan man hämta ledning av vad som gäller för motorfordonstrafiken. Försäkringsskyddet för passagerare borde icke vara mindre för lufttrafiken. Hänsyn måste dock tagas till premiernas storlek, och tvingande skäl kunna på den grund föranleda avvikelse.

Försäkring för passagerare kan ifrågakomma i olika omfattning. Den kan tänkas gälla allenast för sådan skada, för vilken luftfartygets innehavare på grund av styrkt vållande är ansvarig, eller skada i fall, då innehavaren ej visat att vållande från hans sida icke föreligger, eller skada i anledning av flygolycka, oavsett om vållande föreligger eller ej. (Lagrådet förbigår här de spørsmål som kunna uppkomma när fraktföraren är annan än luftfartygets innehavare.) I den yrkesmässiga trafiken torde de större lufttrafikföretagen som regel ej vilja till befrielse från skadeståndsansvar åberopa, att ren olycka förelåg. Enligt lagrådets mening bör eftersträvas att i detta hänseende nå fram till vad som kan anses vara god standard för lufttrafiken. Det må erinras om att man för motorfordonstrafiken överväger utvidgning även till casusansvar. Någon onödig eftersläpning för lufttrafiken bör icke godtagas.

Möjlighet att föreskriva försäkringsplikt bör finnas åtminstone för passagerarbefordran som utföres mot vederlag eller av lufttrafikföretag verkställas vederlagsfritt. I likhet med vad som sedan länge gäller för motorfordonstrafiken torde emellertid beträffande passagerare försäkringsskydd böra finnas även vid andra fall av passagerarbefordran. Häremot kan ej invändas, att flygning i återstående fall vore ett mera ovanligt färd sätt för vilket vederbörande själv får stå risken. Flygning utan vederlag med andra än lufttrafikföretag — t. ex. med industriföretags eller andra privata flygplan — torde redan nu ofta ske för nyttiga ändamål. Det förefaller lämpligt att även i förevarande hänseende beträffande passagerare följa motorfordonstrafikens exempel. Däremot är det icke lika motiverat att stadga försäkringsplikt för gods som befordras med luftfartyg.

Det är tänkbart, att frågan om passagerares skydd genom försäkring kan inom någon tid komma att upptagas i internationellt sammanhang. När förslag i så fall kan väntas är emellertid ytterligt ovisst, och frågan torde vara av den vikt att man icke bör avstå från att utan dröjsmål göra vad som är praktiskt möjligt.

Lagrådet förordar på grund av det anförda, att i förslaget — på samma



sätt som i 10 kap. 2 § skett beträffande skada å person eller egendom som ej befordras med luftfartyget — öppnas möjlighet för Konungen att föreskriva försäkringsplikt beträffande skada vilken drabbar passagerare som befordras med luftfartyg. Bestämmelsen kan upptagas som 2 § i 9 kap. och innehålla, att för personskada vid luftbefordran skall, där Konungen så förordnar, finnas försäkring eller motsvarande säkerhet som Konungen bestämmer.»

### *Propositionen*

Med anledning av vad lagrådet sålunda yttrat har departementschefen anfört följande:

»Lagrådet har såsom 2 § i detta kapitel föreslagit en ny paragraf rörande försäkring eller annan säkerhet i fråga om personskada vid luftbefordran. Lagrådet har därmed berört ett ämne, som finnes upptaget på arbetsprogrammet för ICAO:s juridiska kommitté. Det är dock ovisst om och i så fall när kommitténs arbete, vilket i denna del ännu ej påbörjats, kommer att leda till något resultat.

Det får anses angeläget att frågan om trafikförsäkring eller annan säkerhet till förmån för flygpassagerare m. fl. bringas till en ändamålsenlig lösning så snart detta låter sig göra. Min avsikt är också att vid det fortsatta lagstiftningsarbetet på lufträttens område, som kan beräknas avse först luftbefordran och därefter skada som till följd av luftfart tillfogas tredje man, trafikförsäkringsfrågan skall särskilt uppmärksammas. Den fullmakt för Kungl. Maj:t som lagrådet förordnat skulle därför innebära möjlighet att provisoriskt reglera hithörande spörsmål.

Ämnet erbjuder emellertid åtskilliga svårigheter, särskilt vad angår den av 1929 års luftbefordringskonvention reglerade internationella luftfarten men även i fråga om den inhemska luftfarten. Jag vill endast erinra om den av lagrådet icke närmare berörda frågan om samordning av ersättningskyldighet och försäkringsskyldighet. Frågan om trafikförsäkring för luftfartyg synes för övrigt vara av sådan natur, att den efter vederbörligt utredningsarbete bör regleras genom lagstiftning av civillags karaktär. Att denna princip föreslagits skola i de fall som avses i 10 kap. 2 § tillfälligt tillgodoses genom ett fullmaktsstadgande beror på att där föreligger två omständigheter, som saknar motsvarighet i fråga om ersättningskyldighet för skada vid luftbefordran. Å ena sidan drabbar skada vid luftbefordran den som frivilligt medföljt luftfartyget, medan vid skada tillfogad tredje man på jordytan även helt utomstående kan drabbas. Å andra sidan kräver befordran i förvärvssyfte tillstånd, vid vars meddelande sökandens ekonomiska vederhäftighet kan prövas, medan tredjemansskada lika väl kan orsakas av exempelvis en privatflygare, beträffande vilken tillståndsskyldighet icke bör stadgas.

Att helt tillmötesgå lagrådets önskemål beträffande 9 kap. 2 § torde för närvarande knappast kunna komma i fråga. Med hänsyn till önskvärldheten av att på detta område åstadkomma större säkerhet för dem som betjänar

sig av luftfarten skulle man emellertid kunna överväga att tillskapa en mot den föreslagna 10 kap. 2 § svarande föreskrift, som är begränsad att gälla blott ansvarighet för sådan skada som enligt den med luftbefordringskonventionen i allt väsentligt överensstämmande lagen om befordran med luftfartyg kan åvila fraktföraren. En sådan fullmakt för Kungl. Maj:t att genomföra en provisorisk reglering av begränsad räckvidd skulle emellertid icke vara av någon större nytta och skulle knappast uppväga därav föranledda olägenheter. Såsom ock lagrådet anfört har de stora flygföretagen redan för närvarande tecknat försäkring för sådan ersättningsskyldighet. Vidare får den som ger tillstånd till luftfartsverksamhet anses äga att bland villkoren för tillståndet intaga föreskrift om skyldighet för tillståndshavaren att hålla försäkring eller ställa annan godtagbar säkerhet för den ersättningsskyldighet, som han till följd av verksamheten lagligen kan ådraga sig, och det är angeläget att vid tillståndsgivningen frågan om passagerarnas säkerhet för eventuella skadeståndsanspråk beaktas. Vid de nordiska överläggningarna har det också framkommit, att man i grannländerna knappast torde vara villig att för närvarande meddela en bestämmelse i ämnet ens av den begränsade natur som nu sagts. I enlighet med vad nu anförts är jag icke beredd att för närvarande föreslå något stadgande i ämnet.»

## 10 KAP.

### Om ansvarighet för skada i följd av luftfart

#### 2 §.

I det till lagrådet *remitterade förslaget* har under detta paragrafnummer upptagits ett stadgande, att Kungl. Maj:t skulle äga förordna att å luftfartyg, som begagnades i luftfart, skulle finnas försäkring eller annan betryggande säkerhet för ersättningsskyldighet, vilken fartygets ägare eller innehavare kunde ådraga sig för skada varom i 1 § sägs, så ock meddela närmare föreskrifter om sådan försäkring och säkerhet. I motiven har anförts, att vad sålunda föreslagits avveke från nu gällande bestämmelse i § 37 andra stycket luftfartsförordningen — vilken endast rör försäkring för ersättning av skada, som sker inom främmande stats område — så till vida som förslaget i främsta rummet avsåg luftfart inom riket.

På hemställan av *lagrådet* har paragrafen erhållit den i propositionen föreslagna lydelsen.

## 11 KAP.

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

#### *Om undersökning av luftfartsolyckor*

*De sakkunniga* har i överensstämmelse med vad som upplysts från luftfartsstyrelsen anfört följande angående det nu tillämpade förfarandet vid utredning av luftfartsolyckor — enligt styrelsens terminologi flyghaverier:

Vissa förberedande åtgärder vid inträffat haveri pläga företagas genom vederbörande flygplatschefs försorg i samarbete med den lokala polismyndigheten. Såsom exempel på sådana åtgärder kunna nämnas dels ordnande av vakthållning på haveriplatsen eller avstängning av denna, dels fastställande av fartygets eller vrakdelars ursprungliga lägen genom fotografering, skissering, uppmärkning på platsen eller utläggning av boj, dels draggning och andra sådana av de särskilda omständigheterna betingade åtgärder, dels ock i vissa fall hörande av vittnen. Sedan styrelsen erhållit kännedom om att ett haveri inträffat, ankommer på chefen för luftfartsinspektionen att med hänsyn till haveriets omfattning och art bestämma, huru utredningen skall företagas. Råder ingen tvekan om anledningen till haveriet och äro uppkomna skador av mycket ringa omfattning, verkställes icke särskild undersökning på haveriplatsen genom styrelsens försorg; styrelsen åtnöjes därvid med den haverianmälan, som lämnas av luftfartygets innehavare och som i vissa fall åtföljes av en rapport, upprättad av den lokala polismyndigheten. I övriga fall föranstaltar styrelsen om undersökning på haveriplatsen genom egen personal eller särskilda av styrelsen förordnade tekniska experter. Utredningsmännens antal och kvalifikationer avgöras med hänsyn till haveriets omfattning och art. Utredningsmännen samarbeta med den lokala polismyndigheten. Resultatet av undersökningen på haveriplatsen sammanställs i en rapport över undersökningsresultatet, som tillställs luftfartsinspektionen. Efter avslutandet av detta första skede av utredningen bearbetas materialet inom luftfartsinspektionen. Då särskild undersökning genom styrelsens försorg ej ägt rum, beslutar chefen för inspektionen om den åtgärd, vilken haveriet bör föranleda. Beslutet delgives polismyndigheten, om den deltagit i utredningen. I de fall, då särskild undersökning på haveriplatsen företagits genom styrelsens försorg, har man för den fortsatta handläggningen att välja mellan olika vägar. Har haveriet medfört förlust av liv, föranlett svårare skada å person eller tredje man tillhörig egendom, ägt rum under sådana förhållanden att för flygplanförare utfärdat certifikat eller annat tillstånd synes böra återkallas eller ock varit av särskilt intresse i tekniskt avseende, upprättas inom inspektionen en särskild haverirapport, vilken av chefen för inspektionen föredrages vid ett s. k. haverisammanträde inom styrelsen i närvaro av chefen för styrelsen, cheferna för kanslibyrån och för trafikbyrån, styrelsens ombudsman samt flygassistenten vid styrelsen. Vid sammanträdet antecknas till protokollet de slutsatser till vilka man kommit, varjämte bestämmas de åtgärder som skola vidtagas. I övriga fall föredrages den av utredningsmännen upprättade rapporten över undersökningsresultatet för chefen för inspektionen. Det ankommer därefter på denne att avgöra på vad sätt förfarandet skall fortgå. Antingen kan han själv besluta om de åtgärder, vilka haveriet bör föranleda. Eller ock kan han föreslå styrelsen att vidtaga vissa åtgärder, i vilket fall han föredrager ärendet för chefen för styrelsen i närvaro av chefen för kanslibyrån och ombudsmannen, varvid behandlas de åtgärder som kunna hava vidtagits eller föreslagits. Polismyndigheten avvaktar såsom regel resultatet av styrelsens utredning, innan åtgärder i åtalshänseende vidtagas.

*Luftfartsstyrelsen* har lämnat följande kompletterande upplysning angående det nu tillämpade förfarandet:

De sakkunniga yttra, att vid inträffat haveri vissa förberedande åtgärder vidtagas genom vederbörande flygplatschefs försorg i samarbete med den lokala polismyndigheten. Vad sålunda yttrats vill luftfartsstyrelsen komplettera med den upplysningen, att detta gäller, då haveri inträffat på eller

i närheten av trafikflygplats, där sålunda en för undersökningar i viss mån kompetent tjänsteman, flygplatschef eller föreståndare, finnes. Eljest sker den förberedande undersökningen av polismyndigheten i samråd med luftfartsinspektionen.

#### 8 och 9 §§.

*De sakkunniga* har funnit det vara förenat med betydande vanskligheter att besvara frågan om lämplig anordning av undersökningsförfarandet. De har inledningsvis anfört, att utan tvivel vissa anmärkningar kan göras mot det nuvarande systemet. I sådant avseende har — enligt vad de sakkunniga yttrat — framhållits bl. a. att luftfartsstyrelsen i många fall vore att i viss mån anse såsom part med hänsyn till dess ansvarighet för flygsäkerhetstjänst, luftvärdighet, utbildning samt marktjänst m. m., att en annan brist vore att eventuella vittnen icke kunde höras på ed samt att, även om en utredning genom att förläggas till en särskild myndighet med domstols befogenheter skulle bli mer omständlig än fallet vore vid det nuvarande förfarandet, det dock borde bemärkas dels att utredningen bleve säkrare dels ock att sådan utredning syntes behöva förekomma endast i undantagsfall.

Enligt vad de sakkunniga uppgivit, har de haft under övervägande en anordning i viss överensstämmelse med bestämmelserna om sjöförklaring och sjöförhör, vilka icke blott i praktiken av ålder med framgång prövats utan även genom nyligen skedd översyn samordnats med det nutida rättegångsväsendet. De har emellertid vidare yttrat:

Å andra sidan hava vissa skäl synts tala mot att nu skrida till en omläggning av förfarandet. Trots antydda brister lär den hittillsvarande praxis på detta område hava i regel visat sig i stort sett tillfredsställande. Yrkande om principiell förändring härutinnan har i Sverige under lagstiftningsarbetet icke framkommit från det praktiska livets sida. Bortses kan bl. a. icke från de betydande svårigheter, med vilka ett genomförande av en ny ordning på detta område för närvarande är förenat. Mot att genomföra en anordning av liknande natur som på sjöfartens område talar, att i ett land som Sverige tillgången till personer med tillräcklig teknisk utbildning åtminstone ännu är starkt begränsad. Att giva domstolarna en sammansättning, genom vilken den praktiska sakkunskapen skulle bli lika väl tillgodosedd som fallet är på sjöfartens område, är därför utan tvivel vanskligt. Förbises får ej heller, att undersökningsförfarandet står i ett nära samband med den internationella verksamhet, som utövas av ICAO, varför svårigheter med en i formen av lag given, mera ingående reglering lätt kunna uppkomma.

Med anmärkning, att man å svensk sida, liksom å finsk och norsk, ansett lämpligast att åtminstone för närvarande i huvudsak anknyta till vad nu gäller, har de sakkunniga föreslagit att undersökning av luftfartsolyckor skall verkställas av myndighet som Kungl. Maj:t förordnar.

#### *Departementschefen*

»Luftfartsstyrelsen torde åtminstone i regel få anses äga erforderlig sakkunskap för att utreda luftfartsolyckor — med vilket uttryck jag här och i det följande avser alla i 7 § åsyftade omständigheter — men vissa luft-

fartsolyckor, bl. a. de svåraste och de i vilka styrelsens ställning icke kan anses helt opartisk, bör utredas i former som tillförsäkrar full objektivitet. I sådana fall bör ett helt utanför luftfartsstyrelsen stående utredningsorgan föredragas.

De undersökningsorgan utanför luftfartsstyrelsen, vilka i första rummet ifrågasatts, är å ena sidan en domstol, som i likhet med vad fallet är vid sjöförklaringar och sjöförhör förstärkes med vissa sakkunniga, och å andra sidan en särskild, av Kungl. Maj:t tillsatt undersökningskommission, liknande den som förekommer i det danska förslaget. Såsom en tredje möjlighet antydes i handelskammarens i Göteborg yttrande den anordningen, att Kungl. Maj:t i särskilt fall förordnar en eller flera utanför luftfartsstyrelsen stående personer att deltaga i eller följa en genom styrelsens försorg utförd undersökning. Även denna möjlighet finnes förutsedd i det danska förslaget, dock blott såvitt avser tekniskt sakkunniga.

Av de sålunda nämnda möjligheterna synes, av skäl som de sakkunniga och även kommerskollegium framhållit, en med vissa sakkunniga förstärkt domstol icke böra komma i fråga. Däremot torde alternativet med en särskild undersökningskommission innebära en lämplig anordning. I vissa fall torde även den utvägen kunna väljas, att Kungl. Maj:t utser en eller flera personer att deltaga i en genom luftfartsstyrelsens försorg utförd undersökning.

Vid övervägande av nu förevarande spörsmål har jag sålunda funnit den iämpligaste anordningen vara, att Kungl. Maj:t äger förordna särskild undersökningskommission i vissa fall och att en av luftfartsstyrelsen utsedd undersökningskommission skall verkställa övriga undersökningar. Såsom fall där särskild kommission bör utses har jag ansett böra angivas de, där Kungl. Maj:t finner omfattningen av timad olycka, luftfartsstyrelsens befattning med den händelse undersökningen avser eller annan sådan grund föranleda därtill. Därjämte bör såsom en mellanform Kungl. Maj:t, när skäl därtill föreligger, äga förordna en eller flera särskilda ledamöter av en av luftfartsstyrelsen utsedd undersökningskommission. En sådan i förhållande till en särskild undersökningskommission enklare lösning kan vara ändamålsenlig exempelvis i ett fall, där olyckan ej är alltför omfattande eller svårutredd och där en lämplig utomstående ledamot kan anses utgöra en fullgod säkerhet för att utredningen blir helt opartisk.

SAS förordar att särskild undersökningskommission alltid tillsättes, så snart det begäres av någon vars rätt kan vara beroende av undersökningsresultatet. Jag finner det ej lämpligt att utan undantag fastställa en sådan regel men vill dock framhålla, att en begäran av nämnt slag självfallet är en viktig anledning att överväga, om icke en särskild undersökningskommission bör förordnas.

Att ett undersökningsorgan efterträder ett annat som undersökningsmyndighet torde i regel böra undvikas, bl. a. emedan ett nytt organ i mycket skulle vara bundet av åtgärder som ett tidigare organ vidtagit. Luftfartsstyrelsen bör därför, om tvekan kan föreligga rörande lämpligheten av att

utredningen sker genom styrelsens försorg, underställa Kungl. Maj:t frågan rörande tillsättande av undersökningskommission. På liknande sätt bör förfaras, om styrelsen har förordnat undersökningskommission och det sedan skulle visa sig lämpligt, att utredningen övertages av en särskild undersökningskommission eller att särskild ledamot förordnas i den redan tillsatta kommissionen.

I själva lagen torde böra angivas vissa riktlinjer för sammansättningen av undersökningskommission, såväl när den förordnas av Kungl. Maj:t som när den utses av luftfartsstyrelsen.

Enligt det danska förslaget skall den särskilda undersökningskommissionen tillsättas för fyra år och bestå av en domare såsom ordförande samt ett av ministeriet för offentliga arbeten närmare bestämt antal medlemmar, som representerar ingående sakkunskap i olika avseenden av teknisk art. Vid varje undersökning skall förutom ordföranden i regel fyra av dessa sakkunniga delta. I vissa fall kan även förordnas en företrädare för det allmännas intresse. För ordföranden skall finnas en ersättare, som likaledes skall vara domare. Vidare kan till kommissionen knytas sekreterare och särskilda sakkunniga. Däremot innehåller det danska förslaget icke några bestämmelser om vilka representanter för luftfartsväsendet som enligt huvudregeln skall undersöka luftfartsolyckor.

I motsats till det danska förslaget kan jag icke ansluta mig till tanken, att en särskild undersökningskommission enligt stadgande i lagen bör förordnas för viss tid. Kungl. Maj:t bör i detta hänseende ha fria händer, och det torde vara lämpligt att avvakta ytterligare erfarenheter på området. Det får i varje fall anses ändamålsenligt att kunna anpassa undersökningskommissionens sammansättning efter uppgiften på sätt för närvarande är fallet.

På grund av det anförda bör i lagen icke utsägas mer än att undersökningskommission skall så utses, att den för kommissionens uppgift erforderliga tekniska och juridiska sakkunskapen blir företrädd i kommissionen. Jag har dessutom övervägt att med hänsyn till de stora krav, som måste ställas på en särskild undersökningskommission i fråga om opartisk och grundlig utredning, i likhet med vad som är fallet å dansk sida föreslå, att ordföranden skall vara eller ha varit innehavare av domarämbete. Även om en sådan regel i allmänhet bör tillämpas, har jag dock stannat för att den ej bör göras undantagslös genom att upptagas som ett legalt krav.»

De olika bestämmelsernas fördelning mellan 8 och 9 §§ har skett enligt vad *lagrådet* hemställt.

#### 11 §.

*De sakkunniga* har i motiven till 8 § i sitt förslag framhållit, att utredningen redan nu i betydande utsträckning sker i samarbete med polismyndighet och att så uppenbarligen bör bli förhållandet även för framtiden, samt erinrat därom, att rättegångsbalkens regler om förundersökning i brottmål blir tillämpliga, såframt anledning förekommer att brott som hör under allmänt åtal förövats.

### Departementschefen

»Även beträffande luftfartsolyckor gäller givetvis att förundersökning jämlikt 23 kap. rättegångsbalken skall inledas, så snart anledning förekommer att brott som hör under allmänt åtal förövats. Undersökningskommissionen å sin sida skall utföra och fullfölja sitt uppdrag utan hinder av att sådan förundersökning inletts. Erforderligt samråd bör äga rum mellan kommissionen och undersökningsledaren. Bestämmelse härom har upptagits i första stycket av förevarande paragraf. Som regel torde det vara lämpligt, att undersökningsledaren avvaktar resultatet av kommissionens arbete, innan förundersökningen avslutas.

Vid rubriken till förevarande avsnitt har framhållits, att när luftfartsolycka inträffat vissa förberedande åtgärder plägar vidtagas genom vederbörande flygplatschefs försorg i samarbete med den lokala polismyndigheten eller, då olyckan inträffat fjärran från trafikflygplats, av polismyndigheten i samråd med luftfartsinspektionen. Polismyndighets behörighet härvidlag torde följa av de allmänna reglerna om polisens uppgifter. Något särskilt stadgande härom synes således ej vara erforderligt. Däremot torde böra upptagas en bestämmelse om luftfartsstyrelsens befogenhet i detta avseende.»

## 13 KAP.

### Ansvarsbestämmelser

#### 6 §.

Det i paragrafen behandlade ämnet har utretts till en början av 1949 års trafiknykterhetsutredning i dess den 29 maj 1953 avgivna betänkande rörande trafiknykterhet. Ämnet har därefter behandlats av *särskilda delegerade* för nordiskt samarbete angående enhetliga nordiska trafiknykterhetsregler. Dessa delegerade har i sitt den 23 februari 1955 offentliggjorda betänkande under rubriken lufttrafik framhållit, att delegationerna hade ett allmänt intryck att de bestämmelser, som i de nordiska länderna funnes i strafflagen, disciplinära bestämmelser och tjänsteavtal, vore tillräckliga för att hindra påverkad person att föra luftfartyg. Om emellertid särskilda straffbestämmelser ansåges nödiga, föreläge mellan de danska, norska och svenska delegationerna enighet om att föreslå straff för den, som förde luftfartyg under sådan alkoholpåverkan att han icke kunde föra fartyget på betryggande sätt; sådan påverkan skulle anses föreligga, då han hade en alkoholkoncentration i blodet på 0,40 promille eller däröver, och straffet borde alltid utmätas inom en sträng straffskala. Från finsk sida åter avvisades promilleregler på detta område liksom beträffande trafik i övrigt.

Vid nämnda betänkande är fogade parallelltexter till föreslagen lagstiftning. Beträffande lufttrafik upptages såsom ett svenskt utkast till bestämmelser i luftfartslagen, förutom ett stadgande som i viss mån motsvarar 5 kap. 10 § och 6 kap. 16 § i förevarande förslag, en paragraf av följande lydelse:

1 mom. Den, som vid förande av luftfartyg eller eljest vid utövande av sådan befattning inom luftfarten, varav trafiksäkerheten är direkt beroende, varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra luftfartyget eller utöva befattningen, dömes för fylleri i lufttrafik till fängelse eller straffarbete i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, till dagsböter, dock ej under tjugofem.

Hade föraren eller befattningshavaren en alkoholkoncentration i blodet av 0,4 promille eller däröver, skall han anses hava varit så påverkad av starka drycker, som i första stycket sägs.

2 mom. Hade föraren eller befattningshavaren en alkoholmängd i kroppen, som efteråt leder till en förhöjning av alkoholkoncentrationen i blodet, skall så anses som om han vid färden eller utövandet av befattningen haft den förhöjda alkoholkoncentrationen.

*De sakkunniga* har ansett stadgande om straff för fylleri i luftfart påkallat företrädesvis med hänsyn till den icke yrkesmässiga luftfarten, beträffande vilken disciplinära bestämmelser och tjänsteavtal är av ingen eller ringa betydelse. De har därför i förevarande paragraf upptagit ett stadgande i ämnet, som emellertid i vissa avseenden avviker från de delegerades förslag. Sålunda har bl. a. 2 mom. utgått. Vidare har, med beaktande av att fylleri i luftfart måste anses utgöra en särskilt allvarlig form av fylleri i trafik, straffmaximum ansetts böra höjas till straffarbete i två år, varigenom ock överensstämmelse uppnåtts med vad de sakkunniga föreslagit beträffande övriga särskilt allvarliga brott i förevarande kapitel. Stadgandet hade även jämkats bl. a. med hänsyn till den föreslagna avfattningen av 5 kap. 10 § och 6 kap. 16 §.

*Luftfartsstyrelsen* har yttrat:

Styrelsen har redan i sitt yttrande över 1949 års trafiknykterhetsutrednings förslag framhållit, att det är tveksamt om behov av särskild lagstiftning om trafiknykterhet föreligger för luftfartens del. Styrelsen, som vidhåller denna sin uppfattning, vill därför starkt ifrågasätta om icke förevarande paragraf bör helt utgå. Med hänvisning till vad styrelsen i nämnda yttrande understrukit om svårigheten att med säkerhet bestämma små alkoholmängder i blodet, vill styrelsen i varje fall på vetenskapens nuvarande ståndpunkt avstyrka en speciallagstiftning för luftfartens del, som bygger på den i sista meningen föreslagna lägsta gränsen för straffbar alkoholförökning.

*Svea hovrätt* har beträffande straffbestämmelserna för trafiknykterhet förutsatt, att åt dem gives sådant slutligt innehåll att de kommer i överensstämmelse med de allmänna regler som är under utarbetande på området. Hovrätten ville till förslagets regler nu blott ifrågasätta om dessa i den stränga utformningen borde avse även sådana å luftfartyg tjänstgörande personer som icke hade direkt betydelse för trafiksäkerheten, särskilt ekonomipersonal.

*Handelskammaren i Göteborg* har uttalat att, då bestämmelserna om rattfylleri torde vara föremål för omarbetning, det synes tveksamt huruvida det är lämpligt att, innan nya regler härom fastställts, ange en bestämd gräns för den alkoholkoncentration i blodet som skall konstituera straffansvar.



### *Departementschefen*

Bestämmelse om straff vid trafikonykterhet anser jag icke kunna undvaras för luftfartens del, ehuru åtminstone de större luftfartsföretagen för sina anställda har utfärdat stränga föreskrifter om avhållsamhet från starka drycker och andra berusningsmedel.

Såsom Svea hovrätt framhållit bör förevarande paragraf avfattas så, att den kommer att stämma överens med de allmänna regler som är under utarbetande på området. Då spörsmålet rörande den alkoholkoncentration i blodet, som icke må överskridas, för närvarande är under övervägande beträffande olika trafikmedel, anser jag mig icke böra upptaga de sakkunnigas förslag rörande viss promillegräns. Härvid förutsättes emellertid, att paragrafen överses vid en blivande allmän revision av trafiknykterhetsbestämmelserna.

Med anledning av vad Svea hovrätt anfört rörande bestämmelsernas tillämpning å ekonomipersonal vill jag framhålla, att även sådan personal ombord å luftfartyg kan ha ur säkerhetssynpunkt betydelsefulla åligganden, exempelvis i nödsituationer.

### 13 §.

*De sakkunniga* har i sitt förslag upptagit ett stadgande, 11 §, som motsvarar de båda första styckena av förevarande paragraf. De har ansett förverkande böra komma i fråga blott vid uppsåtliga gärningar.

*Det remitterade förslaget* överensstämmer i dessa båda avseenden med sakkunnigförslaget.

### *Lagrådet*

En förverkandebestämmelse torde böra meddelas beträffande krigsmateriel och annat gods som avses i 8 kap. 4 §, såframt ägaren därav eller någon som är i hans ställe förövar gärning som i 8 § sista ledet sägs eller medverkar därtill. Bestämmelserna torde böra bli tillämpliga även om brottet begåtts av oaktsamhet; i grova oaktsamhetsfall kan förverkande emellanåt vara motiverat, varemot denna påföljd, såsom obillig, icke gärna kan komma i fråga vid annan oaktsamhet.

### *Propositionen*

Vid avlåtande av propositionen har departementschefen härtill anfört:

»Vad angår 13 § har lagrådet, som eljest förordat en nära överensstämmelse med 2 kap. 17 § strafflagen, funnit det motiverat att göra den avvikelser från sagda strafflagsbestämmelse, att förverkandepåföljd skall kunna inträda även om brottet begåtts av oaktsamhet. Vid de nordiska överläggningarna visade man sig obenägen att tillstyrka lagrådets förslag på denna punkt, och jag är för egen del icke beredd att för närvarande föreslå en så vittgående förverkandebestämmelse. Vid den förberedande undersökning för reformering av specialstraffrätten som nyligen igångsatts torde den av lagrådet berörda frågan komma att prövas i ett större sammanhang och i nordiskt samarbete.»

## ANDRA AVDELNINGEN

**Om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål**

## 15 KAP.

## 2 §.

*De sakkunniga* har funnit luftfartslagen böra göras i princip tillämplig å de icke militära statsluftfartygen och därför i första stycket av paragrafen föreslagit stadgande därom. De har ansett sådan reglering vara lämplig även i fråga om de från konventionens tillämpning undantagna icke militära statsfartygen. För alla hithörande statsfartyg har dock det undantaget ansetts böra gälla, att de i 11 kap. 3—6 §§ i förslaget meddelade bestämmelserna om luftpanträtt icke skall äga tillämpning å dem.

I *det remitterade förslaget* har ingen ändring gjorts härvidlag.

*Lagrådet* har ansett undantaget i första stycket böra gälla även 11 kap. 2 § andra stycket.

*Departementschefen* har med anledning härav yttrat, att uppräkningslagen i 2 § första stycket icke borde omfatta 11 kap. 2 § andra stycket. Den ståndpunkt, som *det remitterade förslaget* intog i fråga om kronans ansvar för bärgarlön vid bärgning av gods eller något som hört till gods, torde bättre överensstämma med den hittillsvarande rättsutvecklingen på sjörättens område (se särskilt det i NJA 1923 s. 536 refererade rättsfallet) och medgåve fortsatt anpassning till denna. Tillräckliga skäl syntes ej föreligga att såvitt gällde lufträtten nu frånga denna rättsutveckling.

**Utskottet**

Det i propositionen framlagda förslaget till luftfartslag innebär i förhållande till nu gällande luftfartsförordning en mera tidsenlig reglering. Förslaget behandlar också delar av lufträtten, som för närvarande helt eller till största delen lämnats oreglerade i den centrala luftfartsförfattningen men i fråga om vilka det får anses påkallat att nu meddela åtminstone de viktigaste bestämmelserna i formen av lag. Exempel på sådana delar av lufträtten utgör reglerna om befälhavare och om tjänsten ombord (5 kap.), om markorganisationen (6 kap.) samt om undersökning av luftfartsolyckor (del av 11 kap.).

Av många skäl, icke minst samarbetet inom SAS, är det önskvärt att de nordiska ländernas luftfartslagstiftning så mycket som möjligt göres enhetlig. Utskottet har med tillfredsställelse kunnat konstatera, att det föreliggande förslaget till luftfartslag tillkommit efter ingående nordiska överläggningar, som fortsatt även i samband med arbetet på propositionens slutliga utformning. Detta nordiska samarbete har dock självfallet föranlett, att man å svensk sida i vissa avseenden ansett sig böra avvika från den lösning som

ur rent inhemsk synpunkt varit att föredraga. Vad nu sagts gäller även vissa av lagrådet uttalade önskemål, vilka icke torde kunna biträdas utan att detta skulle innebära avkall å den nordiska enigheten. I förhållande till fördelarna av den enhetlighet, till vilken den i propositionen föreslagna luftfartslagen är avsedd att utgöra det svenska bidraget, väger dock enligt utskottets mening de nyss berörda olägenheterna lätt.

Luftfartslagen förutsätter ett stort antal tillämpningsföreskrifter, om vilkas innehåll propositionen i åtskilliga avseenden icke ger mycken ledning. I huvudsak är detta fullt naturligt och sammanhänger med att dessa föreskrifter har en i stora delar rent teknisk karaktär och att deras utformning är beroende av de av ICAO (Internationella civila luftfartsorganisationen) utfärdade bestämmelserna, vilka är underkastade en ständig utveckling.

Särskilt vid jämförelse med dessa kompletterande föreskrifter framstår luftfartsstyrelsens centrala betydelse för den förslagna luftfartsregleringens tillämpning. Luftfartsstyrelsens ställning kan ej helt bedömas utan kännedom om styrelsens organisation och arbetsformer. Härvidlag råder ännu i någon mån ovisshet så till vida, som ämbetsverket saknar fastställd instruktion. Utskottet, som under hand informerats om styrelsens nuvarande, på en ej alltför kort tids erfarenhet byggda organisation och arbetssätt, utgår från att instruktion för luftfartsstyrelsen kommer att föreligga då luftfartslagen jämte anslutande tillämpningsföreskrifter träder i kraft.

Beträffande de huvudsakliga grunderna för lagstiftningen vill utskottet ansluta sig till det i propositionen framlagda förslaget. I fråga om de särskilda bestämmelserna i förslaget finner utskottet följande böra framhållas.

Till en början vill utskottet härvidlag understryka, att de i 3 kap. 5 § föreslagna bestämmelserna om när luftvärdighetsbevis skall automatiskt upphöra att gälla icke inverkar på det grundläggande kravet att ett luftfartyg alltid skall vara materiellt luftvärdigt. Bestämmelserna rör endast det formella kravet på giltigt luftvärdighetsbevis. Särskilt med hänsyn till den i propositionen redovisade inställningen i grannländerna anser utskottet erinran icke böra göras mot ifrågavarande bestämmelser, men utskottet vill dock betona vikten av att hänsynen till flygsäkerheten icke eftersättes vid bestämmelsernas tillämpning.

Utskottet har lagt märke till att det stadgande som upptagits såsom 4 kap. 3 § i förslaget erhållit en mindre utförlig avfattning i det svenska förslaget än i föreliggande danska och norska motsvarigheter. Utskottet förutsätter emellertid att denna skiljaktighet icke innebär någon saklig skillnad utan att överensstämmelse mellan de nordiska lagstiftningarna kommer att uppnås medelst tillämpningsföreskrifterna.

Frågan om försäkring för skada, som kan tillfogas passagerare i luftfartyg, är av väsentlig betydelse. Även beträffande gods som befordras med luftfartyg får försäkringsfrågan anses vara av vikt. I det ena som det andra avseendet måste det bl. a. beaktas, att tillfälle icke ges åt den mindre ansvarsmedvetne att bereda sig ekonomisk förmån genom att underlåta att tillförsäkra trafikanterna skäligt skydd. Utskottet vill ansluta sig till den i pro-

positionen framförda åsikten, att det är angeläget att en ändamålsenlig lösning åvägbringas i detta ämne men att åtskilliga svårigheter föreligger när det gäller att uppnå en sådan lösning. Enligt vad som uttalats i propositionen skall också trafikförsäkringsfrågan särskilt uppmärksammas vid det fortsatta lagstiftningsarbetet på luftträttens område. Ett värdefullt bidrag till ett bättre tillstånd i förevarande avseende erbjuder ett av luftfartsstyrelsen den 28 mars 1957 utfärdat informationscirkulär, som skall tillämpas från och med den 1 april 1957. Enligt detta cirkulär skall å luftfartyg som begagnas i annan yrkesmässig luftfart än regelbunden lufttrafik — beträffande sådan lufttrafik ankommer det på Kungl. Maj:t att utfärda bestämmelser — finnas försäkring eller annan betryggande säkerhet för sådan ansvarighet för skada, som enligt lagen den 5 mars 1937 om befordran med luftfartyg eller Warszawakonventionen den 12 oktober 1929 kan åvila fraktförare.

Den föreslagna 10 kap. 2 § torde vara avsedd att möjliggöra förordnande om försäkring eller motsvarande säkerhet även beträffande skada som tillfogas tredje man utom riket. Avfattningen torde bli något tydligare, om den i stadgandet nämnda behörigheten angives gälla försäkring eller säkerhet »för ansvarighet för skada som avses i 1 §», och utskottet vill därför förorda ändring av förslaget i enlighet härmed.

Bestämmelserna i 11 kap. om undersökning av luftfartsolyckor är så formulerade, att en viss anpassning kan ske efter omständigheterna i det enskilda fallet. Utskottet finner detta innebära en fördel, i all synnerhet som erfarenheterna här i riket av utredning efter större olyckor med icke-militära luftfartyg dess bättre ännu är tämligen begränsade. Såvitt rör reglerna i kapitlets 8 och 9 §§ om hur undersökningskommission skall vara sammansatt och vem som skall utse kommissionen — ett ämne där olika meningar förfäktats under lagstiftningsarbetets gång — vill utskottet emellertid understryka vikten av att så noggranna förberedelser vidtages, att kommissionen kan börja sin verksamhet med all skyndsamhet, även om beslutet om dess sammansättning icke kan träffas förrän olyckan inträffat.

I fråga om den i 11 kap. 11 § behandlade samverkan mellan undersökningskommission och förundersökningsledare jämlikt 23 kap. rättegångsbalcken ger förslaget likaledes visst utrymme för att man liksom hittills lagar efter vad som är lägligt. Till vad som uttalats vid lagrådsremissen vill utskottet foga den anmärkningen, att både kommissionen och undersökningsledaren självfallet bör undvika att vidtaga åtgärder, varigenom den andra myndighetens möjligheter att behörigen utföra sina åligganden minskas. Skulle ett läge uppstå, då de båda myndigheternas intressen ej kan förenas, får i regel ett framgångsrikt slutförande av undersökningskommissionens arbete anses vara den mest maktpåliggande uppgiften.

Vid den i 13 kap. 6 § i förslaget upptagna bestämmelsen om straff vid trafikonykterhet m. m. erinrar utskottet om att utskottet i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 16 innevarande år, vilket avgivits i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 4 § 2 mom. lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott,

dels ock i ämnet väckta motioner, gjort vissa uttalanden om trafiknykterhetslagstiftning i dess helhet. Under hänvisning till dessa uttalanden och med beaktande av att avtalsvillkoren för de i luftfarten anställda regelmässigt tillgodoser trafiknykterhetens intressen vill utskottet förorda, att det nu föreliggande förslaget genomföres, men också understryka vikten av att reglerna om nykterhet i lufttrafik göres till föremål för översyn samtidigt med trafiknykterhetslagstiftningen i övrigt.

Beträffande 13 kap. 13 § i det genom nu föreliggande proposition framlagda förslaget vill utskottet biträda att stadgande om förverkande i fall av oaktsamhet icke nu meddelas utan att man avvaktar resultatet av den i propositionen omnämnda undersökningen.

Vad slutligen angår 15 kap. 2 § i förslaget till luftfartslag anser utskottet i anslutning till vad som framhållits i propositionen att man på detta område icke bör utforma lagen på ett sådant sätt, att skillnad uppkommer eller kan uppkomma i förhållande till de regler som gäller på sjöfartens område.

På grund av det anförda och då utskottet vid sin granskning av förslagen i övrigt icke funnit anledning till erinran, får utskottet hemställa,

att riksdagen — med förklaring att riksdagen funnit viss ändring böra vidtagas i det genom propositionen framlagda förslaget till luftfartslag — måtte,

1. för sin del antaga nämnda förslag med den ändringen, att 10 kap. 2 § erhåller följande lydelse:

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

#### 10 KAP.

##### 2 §.

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

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

2. antaga de här ovan intagna förslagen till lag angående ändrad lydelse av 7 § lagen den 22 april 1938 (nr 121) om hittegods samt till lag om ändrad lydelse av 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken.

Stockholm den 9 maj 1957

På första lagutskottets vägnar:

OLOV RYLANDER

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från första kammaren: herrar Ahlkvist, Branting, Lindblom, Per Olofsson, Lodenius, fru Sjöström-Bengtsson, herrar Domö och Ollén;

från andra kammaren: herrar Rylander, Gezelius, Ekström, Andersson i Björkäng, Lundqvist, Edlund och fröken Bergegren.