



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1955:42

Justitiedepartementet



LUFTFARTSLAG

FÖRSLAG AVGIVET AV

1945 ÅRS LUFTRÄTTSSAKKUNNIGA

Stockholm 1955

Statens offentliga utredningar 1955

Kronologisk förteckning

1. Lag om jordbrukskasserörelsen m. m. Kihlström. 160 s. Jo.
2. Stöd åt den mindre och medelstora skeppsfarten. Idun. 280 s. H.
- 3 o. 4. Nordiska post- och teletaxor. Idun. 37 s. U.
5. Prissättningen på jordbruksprodukter. Bilaga 1. Marcus. 101 s. Jo.
6. Vattenvårder. Hæggström. 133 s. Jo.
7. Det mindre jordbrukets möjligheter att uppnå bättre lönsamhet. Eerlingska Boktryckeriet, Lund. 402 s. Jo.
8. Tvätt. Kihlström. 368 s. S.
9. Frågan om statsinlösen av stamaktierna i LKAB. Marcus. 181 s. Fi.
10. Vidlyftiga rättegångar. Norstedt. 72 s. Ju.
11. Psykologisk utbildning och forskning. Idun. 324 s. E.
12. Rationalisering av sjukhusdriften. Kihlström. 283 s. I.
13. Utlandstransaktionerna och den svenska ekonomin. Av B. Metelus. Idun. 245 s. Fi.
14. Yrkesskolornas handelsundervisning m. m. Marcus. 489 s. E.
15. Detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Kopparbergs och Gävleborgs län. Kihlström. 47 s. K.
16. Pris och prestation i handeln. Idun. 478 s. H.
17. Sekretessen vid förundersökning i brottmål. Kihlström. 92 s. I.
18. Undersökningar rörande små avloppsreningsanläggningar. Victor Petterson. 105 s. I.
19. Administrativ rättsskydd. Kihlström. 104 s. Ju.
20. Det döva barnets språk- och talutveckling. Idun. 88 s., 2 pl. E.
21. Tekniska skidutbildningen. Idun. 592 s. E.
22. Detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Västerbottens, Jämtlands och Västerbottens län. Kihlström. 60 s. K.
23. Busslinjeutredningen. 2. Betänkande rörande översyn av vissa bestämmelser i 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. jämte förslag till lag omgående företag, som driva yrkesmässig trafik med omnibus. Katalog och Tidskriftstryck. 142 s. K.
24. Ny bagerilag. Arbetsutredningens betänkande. 6. Beckman. 98 s. S.
25. Finanspolitens ekonomiska teorier. Av B. Hansen. Almqvist & Wiksell, Uppsala. 403 s. Fi.
26. Flygfotogrammetrisk verksamhet. Gummesson. 216 s., 5 kartor. Jo.
27. Förslag till ny förordning om erkända arbetslöshetskassor m. m. Norstedt. 264 s. S.
28. Samlingslokaler. Beckman. 190 s., 14 s. pl. S.
29. Samhället och barnfamiljerna. Idun. 294 s. S.
30. Tjänstebostäder. Idun. 266 s. C.
31. Skolväsendets lokala och regionala ledning samt lärartillsättningar. Kihlström. 582 s., 3 kartor. E.
32. Allmän pensionsförsäkring. Norstedt. VIII, 476 s. H.
33. Nordiska vägtrafikbestämmelser m. m. Idun. 155 s., 3 s. pl. U.
34. Arbetskraftsbehovet inom offentlig verksamhet. Idun. 266 s. S.
35. Hyresregleringens avveckling m. m. Gummesson. 165 s. Ju.
36. Lag angående jordfästning och gravsättning m. m. Idun. 32 s. Ju.
37. Utredningshem. Beckman. 126 s. S.
38. Tobakshandelsregleringen. Katalog och Tidskriftstryck. 194 s. Fi.
39. Statsstöd för samlingslokaler. Idun. 128 s. S.
40. Rådjongplanens fullföljande. Kihlström. 112 s. Ju.
41. Arbetskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen. Kihlström. 172 s. S.
42. Luftfartslag. Norstedt. 238 s. Ju.

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1955:42

Justitiedepartementet



LUFTFARTSLAG

FÖRSLAG AV

1945 ÅRS LUFTRÄTTSSAKKUNNIGA

KUNGL. BOKTRYCKERIET P. A. NORSTEDT & SÖNER
STOCKHOLM 1955



STILAS OTTENTICKA LINDOLAN 2000
JANUARI 1900



LUTTFARSTIA

FÖRSLIC 11

1900 ANSTÄLLTAS KASSA

KASSA ANSTÄLLTAS KASSA
STOKHOLM 1900

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sid.
<i>Skrivelse till Konungen</i>	5
<i>Förkortningar</i>	8
<i>Lagförslag</i>	9
<i>Motiv</i>	
Inledning	37
Förslaget till luftfartslag	44
Första avdelningen: Om civil luftfart	44
1 Kap. Inledande bestämmelser	45
2 Kap. Om registrering av luftfartyg och om dess nationalitet	55
3 Kap. Om luftvärdighet	59
4 Kap. Om luftfartygs bemanning	71
5 Kap. Om luftfartygs befälhavare och om tjänsten ombord	80
6 Kap. Om flygplatser och markorganisationen i övrigt	91
7 Kap. Om tillstånd till luftfartsverksamhet	111
8 Kap. Vissa bestämmelser att iakttaga vid luftfärd	126
9 Kap. Om befordran med luftfartyg	140
10 Kap. Om ansvarighet för skada i följd av luftfart	141
11 Kap. Om flygräddningstjänst och bärgning samt om undersökning av luftfartsolyckor	145
12 Kap. Särskilda bestämmelser	158
13 Kap. Ansvarsbestämmelser	169
14 Kap. Vissa bestämmelser om lagens tillämpning	182
Andra avdelningen: Om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål	186
15 Kap.	186
Förslaget till lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 22 april 1938 (nr 121) om hittegods	193
Förslaget till lag om ändrad lydelse av 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken	193
Förslaget till lag angående ändrad lydelse av 2 § 14:o) lagen den 26 maj 1909 (nr 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt	195
<i>Bilaga</i>	
Luftfartskonventionen jämte översättning	197

Till KONUNGEN.

Sedan Kungl. Maj:t den 24 september 1948 uppdragit åt 1945 års luft-rättssakkunniga att bland annat utarbete de lagförslag, som föranleddes av Sveriges ratifikation av den i Genève den 19 juni 1948 avslutade kon-

ventionen om internationellt erkännande av rättigheter i luftfartyg, har Kungl. Maj:t den 24 februari 1950 uppdragit åt de sakkunniga att verkställa revision av förordningen den 26 maj 1922 om luftfart 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 bliva aktuella inom lufträttens område. Kungl. Maj:t har samtidigt förordnat bland annat, att det då meddelade uppdraget beträffande revision av nämnda förordning jämte därmed sammanhängande spørsmål skulle utföras av en sektion av de sakkunniga, bestående av riksmarskalken L. B. Ekeberg, tillika ordförande, f. d. hovrättsrådet och divisionsordföranden i Svea hovrätt H. Chr. Wikander, tillika vice ordförande, samt f. d. hovrättsrådet i hovrätten för Nedre Norrland, direktören G. A. Björklund. Jämlikt Kungl. Maj:ts därvid givna bemyndigande har chefen för justitiedepartementet förordnat dels e. o. assessorn, numera hovrättsrådet i Svea hovrätt K. J. E. Sidenbladh att vara sekreterare åt den nyinrättade sektionen, dels ock dåvarande överdirektören i luftfartsstyrelsen, numera generalsekreteraren i Internationella civila luftfartsorganisationen E. C. R. Ljungberg och ombudsmannen hos Scandinavian Airlines System E. Norman att på kallelse av sektionens ordförande eller vice ordförande deltaga i dess överläggningar. Kungl. Maj:t har vidare den 2 mars 1951 förordnat Sidenbladh att vara, förutom sekreterare, jämväl ledamot.

Till grund för de sakkunnigas arbete har legat ett av särskild, den 29 november 1946 av Kungl. Maj:t förordnad utredningsman utarbetat förberedande betänkande rörande nya offentlighetsrättsliga bestämmelser för luftfarten, vilket betänkande avlämnats i skilda delar den 18 och den 31 januari samt den 26 augusti 1949.

Såsom förberedelse för uppdraget och sedermera under fullgörandet därav hava på grund av särskilda Kungl. Maj:ts förordnanden de sakkunniga jämte sekreterare och experter eller vissa av de sålunda åsyftade personerna deltagit i nordiska lufträttskonferenser rörande revision utav vissa delar av den offentlighetsrättsliga och den privaträttsliga luftfartslagstiftningen. Sådana konferenser hava hållits i Lillehammer den 1—den 12 mars 1949, i Helsingfors den 18—den 31 oktober 1949, i Stockholm den 26 april—den 8 maj 1950, i Köpenhamn den 25 september—den 6 oktober 1950, i Sola vid Stavanger den 27 augusti—den 8 september 1951, i Åbo och Helsingfors den 1—den 15 mars 1952, i Stockholm den 4—den 11 juni 1952 samt slutligen i Köpenhamn den 9—den 27 februari 1954. Vid dessa konferenser har, såvitt nu är i fråga, Danmark till en början representerats av dess luftfartsdirektorat och sedermera företratts av en kommitté under ordförandeskap av kontorchefen i ministeriet for offentlige arbejder S. G. Garde, medan Finland och Norge varit representerade genom kommittéer med förvaltningsrådet R. K. Beckman och høyesterettsdommer H. E. S. Bahr såsom ordförande. Vid de båda första konferenserna har såsom isländsk delegat deltagit dommerfuldmächtig Th. Björnsson.

Lagbyråchefen i justitiedepartementet hovrättsassessorn S. J. G. Rudholm har biträtt de sakkunniga vid utarbetandet av de straffrättsliga bestämmelserna i förslaget.

Sedan de sakkunniga numera avslutat sitt arbete, få de härmed överlämna av motiv åtföljda förslag till

- 1) luftfartslag;
- 2) lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 22 april 1938 (nr 121) om hittegoods;
- 3) lag om ändrad lydelse av 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken; samt
- 4) lag angående ändrad lydelse av 2 § 14:o) lagen den 26 maj 1909 (nr 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt.

Underdånigst

BIRGER EKEBERG

HUGO WIKANDER

ALLAN BJÖRKLUND

KARL SIDENBLADH

Stockholm den 31 oktober 1955.

FÖRKORTNINGAR

FT	Förvaltningsrättslig tidskrift
NJA	Nytt juridiskt arkiv, avd. I
NJA II	Nytt juridiskt arkiv, avd. II
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk Juristtidning
SÖ	Sveriges överenskommelser med främmande makter
Köpfli	M. Köpflī, Schweizerisches Flugplatzrecht, Zürich 1947.
Meyer, Cabotage	A. Meyer, Le cabotage aérien, Paris 1948.
Riese	O. Riese, Luftrecht, Stuttgart 1949.
Schleicher-Reymann	R. Schleicher und F. Reymann, Recht der Luftfahrt, oförändrat omtryck av 2 uppl., Berlin-Köln 1954.
Straffrättskommittén	Förslag till brottsbalk, avgivet av straffrättskommittén, SOU 1953:14, Stockholm 1953.
Sundberg	H. G. F. Sundberg, Folkrätt, 2 uppl., Stockholm 1950.
Wüstendörfer	H. Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, 2 uppl., Tübingen 1950.

LAGFÖRSLAG

Förslag

till

LUFTFARTSLAG

Häri genom förordnas som följer.

FÖRSTA AVDELNINGEN

Om civil luftfart

1 KAP.

Inledande bestämmelser

1 §.

Luftfart inom svenskt område må äga rum endast med de inskränkningar och under de villkor, som följa av denna lag och vad i övrigt förordnas.

2 §.

Inom svenskt område må luftfart äga rum endast med luftfartyg som har svensk nationalitet eller ock nationalitet i främmande stat, med vilken slutits överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område.

När särskilda skäl därtill äro äger Konungen eller den Konungen därtill bemyndigad, utan hinder av vad i första stycket sägs, medgiva att luftfartyg må brukas inom svenskt område, så ock bestämma villkoren därför.

3 §.

Konungen äger att av militära skäl eller i den allmänna säkerhetens intresse inskränka eller förbjuda luftfart inom vissa delar av svenskt område.

Konungen äger ock att, under utomordentliga omständigheter eller då den allmänna säkerheten eljest sådant kräver, tillfälligt inskränka eller förbjuda luftfart inom hela riket.

4 §.

Vad i denna lag förordnas rörande svenskt luftfartyg vid dess nyttjande inom svenskt område skall gälla sådant fartyg jämväl under färd utom riket, såvitt annat icke framgår av vad lagen innehåller eller denna står i strid mot utländsk rätt, som skall vinna tillämpning jämlikt överenskomelse med främmande stat eller eljest med hänsyn till allmänna rättsgrundsatser.

Om ansvarsbestämmelsers giltighet i rummet stadgas särskilt.

Konungen bestämmer, i vilken omfattning med stöd av denna lag utfärdade föreskrifter skola tillämpas i fråga om svenskt luftfartyg under färd utom riket.

2 KAP.

Om registrering av luftfartyg och om dess nationalitet

Om registrering av luftfartyg

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.

Utan hinder av vad sålunda stadgats må Konungen, beträffande fartyg som i regel nyttjas med utgångspunkt här i riket, medgiva att det må införas i registret.

3 §.

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

4 §.

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

5 §.

Ansökan om registrering av luftfartyg skall göras skriftligen av ägaren och innehålla för registreringen nödiga upplysningar rörande fartyget, äga-

ren 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 som bestämmes av Konungen eller den Konungen därtill be- myndigar.

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 därom ofördröjligen underrätta inskrivningsdomaren.

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 det begär.

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 oaktat 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 därom ofördröjligen göra anmälan till registret, såvida sådan ej skett på grund av vad i 7 § stadgas.

Har fartyg sedan tre år icke innehaft gällande luftvärdighetsbevis, må fartyget avföras ur registret, där ägaren ej inom tid, som av luftfartsstyrelsen bestämmes, 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 skall i registret 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 därom ofördröjligen göra anmälan till luftfartsstyrelsen.

Upplåter någon luftfartyg för obestämd tid eller för en tid av minst fjorton dagar 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.

Om luftfartygs nationalitet

12 §.

Sedan luftfartyg införts i luftfartygsregistret, äger det svensk nationalitet.

Om införandet i registret skall, i enlighet med formulär som Konungen fastställer, av luftfartsstyrelsen utfärdas 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, utställer nytt bevis.

14 §.

Har luftfartyg såsom i 11 § sägs antecknats i bihanget till luftfartygsregistret, skall det förses med interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis enligt föreskrifter som meddelas av Konungen. Under tid, då sådant bevis gäller, äger fartyget svensk nationalitet.

15 §.

Vid luftfart inom svenskt område skall, där ej medgivande föreligger som i 1 kap. 2 § andra stycket sägs, till styrkande av nationaliteten svenskt luftfartyg innehava svenskt nationalitets- och registreringsbevis enligt vad i detta kapitel stadgas samt utländskt fartyg nationalitets- och registreringsbevis eller däremot svarande handling från främmande stat med vilken slutits överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område.

Om märkning av luftfartyg

16 §.

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

Fartyg som är hemmahörande 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 den främmande staten.

Brukas fartyg jämlikt medgivande varom i 1 kap. 2 § andra stycket stadgas, skall det vara märkt enligt föreskrifter som meddelas av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigad.

3 KAP.

Om luftvärdighet

1 §.

Fartyg, som nyttjas till luftfart inom svenskt område, skall vara luftvärdigt.

Ej må fartyg anses som luftvärdigt, med mindre det är så konstruerat, byggt, utrustat och vidmakthållet samt äger sådana flygegenskaper, att säkerhetens krav tillfredsställas.

2 §.

Luftfartyg skall till utrönande av dess luftvärdighet undergå besiktning på tider och sätt som bestämmas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av luftfartsstyrelsen, så ock i övrigt vara underkastat tillsyn av luftfartsstyrelsen.

Där Konungen så bestämmer, må luftfartsstyrelsen uppdraga åt särskild sakkunnig eller myndighet att biträda vid eller verkställa förrättning, som avses i första stycket.

3 §.

Sedan fartyg vid besiktning eller annorledes befunnits vara luftvärdigt, skall luftfartsstyrelsen utfärda bevis därom (*luftvärdighetsbevis*) enligt for-

mulär som fastställes av Konungen. Sådant bevis må utfärdas för bestämd tid och begränsas till att avse luftfart av viss art eller inom visst område. Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger förordna, att i beviset eller i detta åtföljande handling närmare anvisningar skola meddelas angående vad med hänsyn till fartygets nyttjande förutsättes för att fartyget skall anses som luftvärdigt.

Luftvärdighetsbevis må förnyas, om fartyget är luftvärdigt då förnyelsen skall ske. Beviset förnyas av luftfartsstyrelsen eller, vid besiktning som verkställas av särskild sakkunnig eller myndighet på grund av vad i 2 § andra stycket sägs, av den som förrättar besiktningen.

4 §.

Vid luftfart inom svenskt område skall fartyg till styrkande av luftvärdigheten innehava svenskt eller här i riket godkänt utländskt luftvärdighetsbevis eller ock, där fråga är om utländskt fartyg, luftvärdighetsbevis utfärdat eller godkänt i främmande stat med vilken slutits överenskommelse om erkännande av sådant bevis.

Utan hinder av vad i första stycket stadgas må luftfartsstyrelsen enligt regler som bestämmas av Konungen meddela särskilt tillstånd till luftfart inom riket.

5 §.

Har luftfartyg icke undergått föreskriven besiktning eller har med avseende å fartyg eller dess utrustning vidtagits ändring, som må antagas hava betydelse för luftvärdigheten, vare här i riket utfärdat luftvärdighetsbevis, där ej luftfartsstyrelsen annat förordnar, icke gällande så länge fartyget ej förklarats luftvärdigt. Samma lag vare, där fartyg eller dess utrustning lidit skada, som uppenbarligen är av betydelse för luftvärdigheten, och skadan icke avhjulpts i den ordning luftfartsstyrelsen bestämmer.

Där eljest förekommit omständighet som må antagas hava betydelse för luftvärdigheten, äger luftfartsstyrelsen förklara beviset icke gällande så länge fartyget ej förklarats luftvärdigt.

Är luftvärdighetsbevis ej längre gällande, skall det på anmaning ofördröjligen avlämnas till luftfartsstyrelsen.

6 §.

Vad i detta kapitel är stadgat om utfärdande, förnyelse och ogiltighet av luftvärdighetsbevis skall äga motsvarande tillämpning å godkännande här i riket av utländskt bevis.

7 §.

Ägare av fartyg 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 lämna för utövande av tillsynen nödiga upplysningar.

8 §.

Luftfartsstyrelsen äger tillträde till luftfartyg för verkställande av förrättning enligt detta kapitel och må påkalla den medverkan från fartygets sida som kräves för denna. Förrättningen skall så anordnas, att därav såvitt möjligt rubbning i fartygets trafikförhållanden icke föranledes samt i övrigt större olägenhet ej förorsakas än som är oundgängligen nödigt.

9 §.

Utan hinder av vad förut i detta kapitel är stadgat äger Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar medgiva att luftfartyg, för prövning av dess flygegenskaper eller eljest av särskild anledning, må nyttjas till luftfart inom svenskt område.

10 §.

För rätt att bygga luftfartyg samt att å sådant fartyg utföra underhålls-, reparations- och ändringsarbeten må Konungen, där hänsyn till säkerheten sådant föranleder, föreskriva att tillstånd erfordras av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar. Vad sålunda stadgats skall äga motsvarande tillämpning beträffande tillbehör och reservdelar till luftfartyg.

4 KAP.

Om luftfartygs bemanning

1 §.

Fartyg skall vid luftfart inom svenskt område vara bemannat på betryggande sätt.

Närmare bestämmelser om luftfartygs bemanning meddelas av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

Fartygets ägare eller, om annan i hans ställe brukar fartyget, denne skall föranstalta om att fartyget är vederbörligen bemannat.

2 §.

Luftfartygs bemanning skall vara underkastad tillsyn av luftfartsstyrelsen.

Där Konungen så bestämmer, må luftfartsstyrelsen uppdraga åt särskild sakkunnig eller myndighet att biträda vid tillsynen.

3 §.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar fastställer de villkor som, i fråga om svenskt medborgarskap, ålder, skicklighet och lämplighet samt i övrigt, må krävas för behörighet att förrätta tjänst å luftfartyg, vilket nyttjas inom svenskt område.

4 §.

På luftfartsstyrelsen ankommer att meddela bevis (*luftfartscertifikat*) för den, vilken styrker sig uppfylla jämlikt 3 § fastställda villkor för behörighet att å luftfartyg förrätta tjänst såsom förare eller eljest i ställning som Konungen bestämmer. Certifikatet skall angiva vad slags tjänst det gäller och skall utfärdas för bestämd tid. Det må begränsas till att avse luftfart med visst slags luftfartyg eller luftfart av viss art eller inom visst område.

Luftfartscertifikat må förnyas, om de i 3 § avsedda villkoren äro uppfyllda då förnyelsen skall ske.

5 §.

Den som å luftfartyg, vilket nyttjas inom svenskt område, förrättar tjänst i ställning som avses i 4 § skall till styrkande av sin behörighet innehava svenskt eller här i riket godkänt utländskt luftfartscertifikat eller ock certifikat, som för sådan tjänst utfärdats eller godkänts i främmande stat med vilken slutits överenskommelse om erkännande av luftfartscertifikat. I internationell luftfart skall dock den som förrättar tjänst å svenskt fartyg städse innehava svenskt eller här i riket godkänt utländskt luftfartscertifikat.

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

Utan hinder av vad i första stycket första punkten stadgas må luftfartsstyrelsen enligt regler som bestämmas av Konungen meddela särskilt tillstånd att i viss angiven egenskap göra tjänst å luftfartyg.

6 §.

Luftfartsstyrelsen må återkalla svenskt certifikat för viss tid, tills vidare eller för dess återstående giltighetstid, därest innehavaren ej längre uppfyller villkoren för behörighet att förrätta den tjänst, certifikatet gäller.

Förekommer anledning antaga att förhållande som i första stycket avses är för handen, äger luftfartsstyrelsen förklara certifikatet icke gällande intill dess frågan om återkallelse slutligen prövats.

Är certifikatet ej längre gällande, skall det ofördröjligen avlämnas till luftfartsstyrelsen.

7 §.

Vad i detta kapitel är stadgat om utfärdande, förnyelse och återkallelse av luftfartscertifikat skall äga motsvarande tillämpning å godkännande här i riket av utländskt certifikat.

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 den Konungen därtill bemyndigar.

9 §.

Utan hinder av vad förut i detta kapitel är stadgat äger Konungen eller den Konungen därtill bemyndigad medgiva att luftfartyg, med hänsyn till utbildning eller eljest av särskild anledning, må nyttjas till luftfart inom svenskt område.

5 KAP.

Om luftfartygs befälhavare och om tjänsten ombord

1 §.

Å svenskt fartyg, som nyttjas till luftfart inom svenskt område, skall finnas en befälhavare.

Befälhavaren utövar högsta myndigheten ombord.

2 §.

Befälhavaren skall vaka över fartygets luftvärdighet ävensom tillse att fartyget är vederbörligen utrustat, bemannat och lastat samt att luftfärden 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 att lämna för utövande av tillsynen nödiga upplysningar äger motsvarande tillämpning beträffande befälhavaren.

3 §.

Det åligger befälhavaren att utöva uppsikt över luftfartyget 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 vare skyldig att ställa sig till noggrann efterrättelse vad befälhavaren föreskriver med avseende å ordning och skick ombord.

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

4 §.

Såvitt det provas erforderligt för upprätthållande av ordning och skick ombord, äger befälhavaren med tvång skaffa sig lydnad.

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

Där skada tillfogas den som vägrade lydnad, vare gärningsmannen saklös, såframt ej större våld brukats än nöden krävde.

5 §.

Förövas å luftfartyg brott av svårare art, är befälhavaren skyldig att såvitt möjligt föranstalta om de åtgärder för utredning, som äro nödiga och icke utan våda kunna uppskjutas.

Befälhavaren skall, så långt omständigheterna medgiva, vaka över att den brottslige icke avviker. Befälhavaren äger för sådant ändamål taga honom i förvar till dess han kan överlämnas till svensk polisman eller, utom riket, till svensk konsul eller annan, jämlikt Konungens förordnande behörig myndighet.

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

6 §.

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

7 §.

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

8 §.

Drabbas luftfartyg av olyckshändelse och ljuter i följd därav någon döden eller lider han svårare kroppsskada eller tillfogas därigenom fartyget eller egendom som icke befordras med fartyget svårare skada eller förekommer anledning att allvarlig fara för sådan händelse förelegat eller må det eljest på grund av inträffad händelse antagas att väsentligt fel finnes hos fartyget eller markorganisationen, åligger det befälhavaren att, så snart det skedda blir honom veterligt, sörja för att luftfartsstyrelsen underrättas om händelsen, så ock att därom avgiva rapport till styrelsen.

Är befälhavaren ur stånd att uppfylla vad sålunda föreskrivits, ligge fullgörandet därav å fartygets ägare eller, om annan i hans ställe brukade fartyget, å denne.

Underrättelseplikten må begränsas eller utsträckas enligt regler som meddelas av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

9 §.

Den som gör tjänst å luftfartyg 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 §.

A luftfartyg, vilket nyttjas inom svenskt område, må tjänst ej utövas av någon som genom påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller till följd av sjukdom eller uttröttnings eller ock av annan sådan grund icke kan på betryggande sätt fullgöra vad honom åligger.

11 §.

Konungen bestämmer, i vilken omfattning föreskrifterna om befälhavare och om tjänsten ombord skola tillämpas i fråga om utländskt luftfartyg vid färd inom svenskt område.

6 KAP.

Om flygplatser och markorganisationen i övrigt

Allmänna bestämmelser

1 §.

Om inrättande, underhåll och drift av flygplats och av annan för luftfarten avsedd anläggning, så ock om tillsynen därå meddelas bestämmelser av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

2 §.

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

3 §.

Till trygghet och underlättande av luftfarten anordnas flygsäkerhetstjänst.

Om tillstånd i vissa fall

4 §.

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

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

5 §.

Tillstånd att inrätta och driva flygplats till allmänt bruk må icke meddelas, där verksamhetens bedrivande finnes ej vara förenligt med hänsyn till det allmänna.

6 §.

Vid meddelande av tillstånd skola bestämmas de villkor, som må erfordras för dess åtnjutande. Konungen må förordna myndighet att i särskilda avseenden bestämma villkoren.

Tillståndet må begränsas till viss tid och lösningsrätt förbehållas kronan.

7 §.

Asidosätter innehavare av tillstånd väsentligen för verksamheten gällande föreskrifter eller måste det antagas att han är oförmögen att behörigen fullgöra sina förpliktelser med hänsyn till anläggningen och dess drift, må Konungen förklara tillståndet förverkat.

8 §.

Konungen äger bestämma, att för inrättande och drift av annan anläggning för luftfarten än sådan som avses i 4 § fordras tillstånd av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar, så ock föreskriva villkoren därför.

Om godkännande

9 §.

På myndighet som Konungen förordnar ankommer att meddela godkännande av flygplats till allmänt bruk ävensom, i den omfattning Konungen bestämmer, av annan flygplats och annan för luftfarten avsedd anläggning. Vid godkännandet skola knytas erforderliga villkor.

Äro de krav som gälla för godkännande ej längre uppfyllda eller hava de fastställda villkoren väsentligen åsidosatts, ankommer på myndighet, som meddelat godkännandet, att indraga detta.

Har omständighet förekommit som kan medföra att kraven för godkännande ej längre äro uppfyllda, åligger det anläggningens innehavare att så snart ske kan anmäla omständigheten 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 den Konungen därtill bemyndigar äger meddela bestämmelser som, utan att föranleda avsevärd skada eller olägenhet för ägare av mark eller innehavare av särskild rätt därtill, äro ägnade att förebygga att märken, belysningsanläggningar eller andra inrättningar så anordnas, att trafiksäkerheten utsättes för fara. Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger ock föreskriva vilka åtgärder må vidtagas, därest bestämmelserna skulle överträdas.

Övriga bestämmelser

12 §.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger meddela föreskrifter angående vilka flygplatser må brukas vid luftfartygs avgång och landning.

13 §.

För begagnande av flygplats eller annan för luftfarten avsedd anläggning, som är upplåten till allmänt bruk, må avgift uppbäras efter regler som meddelas av Konungen.

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

14 §.

Är flygplats eller annan för luftfarten avsedd anläggning upplåten till allmänt bruk, skall den på enahanda villkor som gälla för svenska luftfartyg i internationell fart vara öppen jämväl för utländska luftfartyg i motsvarande fart, såvida de äro hemmahörande i stat med vilken slutits överenskommelse om sådan förmån.

15 §.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger fastställa villkor för behörighet att inom markorganisationen eller eljest, annorledes än å luftfartyg, förrätta tjänst varav trafiksäkerheten är beroende, så ock meddela bestämmelser om certifikat till styrkande av behörighet för sådan tjänst.

16 §.

Vad i 5 kap. 10 § stadgas skall äga motsvarande tillämpning i fråga om den vilken förrättar tjänst såsom trafikledare, markmekaniker eller i annan sådan ställning, som Konungen med hänsyn till trafiksäkerheten bestämmer.

7 KAP.

Om tillstånd till luftfartsverksamhet

1 §.

För utövande inom svenskt område av luftfart i regelbunden trafik (*linjefart*) i förvärvssyfte kräves, där annan än staten skall utöva driften, tillstånd av Konungen.

Skall eljest luftfart i förvärvssyfte inom riket utövas av annan än staten, erfordras tillstånd därtill av luftfartsstyrelsen, såvitt Konungen ej annat förordnar.

Konungen äger föreskriva att tillstånd av luftfartsstyrelsen skall krävas för luftfart som avser utbildning, för anordnande av flyguppvisning eller flygtävling samt för utövande av annan luftfartsverksamhet av särskild art, ändå att verksamheten icke äger rum i förvärvssyfte.

2 §.

Ej må tillstånd meddelas, där verksamhetens bedrivande finnes icke vara förenligt med hänsyn till det allmänna.

3 §.

Tillstånd må, såvitt angår luftfart endast mellan orter inom riket, icke meddelas den som ej uppfyller det i 2 kap. 2 § första stycket för registrering av luftfartyg uppställda villkoret. Tillstånd må ej heller meddelas svenskt handelsbolag, däri finnes utländsk bolagsman, eller svenskt aktiebolag, vars aktiebrev icke äro ställda till viss man eller vars aktiekapital ej är i svensk ägo till minst två tredjedelar eller, där aktier med olika röstvärde finnas, till så stor del att minst två tredjedelar av röstetalet för bolagets samtliga aktier tillkomma svenska aktieägare. Ej heller må tillstånd meddelas förening, annat samfund, stiftelse eller annan sådan inrättning med svensk nationalitet, där icke styrelsens samtliga medlemmar äro svenska medborgare.

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

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

4 §.

Vid meddelande av tillstånd skola bestämmas de villkor, som må erfordras för dess åtnjutande. Ankommer det på Konungen att giva tillståndet, må Konungen förordna myndighet att i särskilda avseenden bestämma villkoren.

Tillståndet må begränsas till viss tid och lösningsrätt förbehållas kronan.

5 §.

Äsidosätter innehavare av tillstånd väsentligen för verksamheten gällande föreskrifter eller måste det antagas att han är oförmögen att behörigen upprätthålla verksamheten, må den myndighet som meddelat tillståndet förklara det förverkat.

6 §.

Utan hinder av vad i detta kapitel är stadgat iakttages vad genom överenskommelse med främmande stat må vara avtalat.

7 §.

Angående rätt att upplåta luftfartyg eller tillbehör eller reservdelar till sådant fartyg till annan för att av denne nyttjas för egen räkning gäller vad som förordnas av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

8 KAP.

Vissa bestämmelser att iakttaga vid luftfärd

1 §.

Angående vad vid luftfärd skall iakttagas till undvikande av sammanstötning eller annan olyckshändelse samt eljest till betryggande mot fara eller olägenhet i följd av luftfart, därom förordnar Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

2 §.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger, såvitt ej annat föranledes av överenskommelse med främmande stat, 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 skall brukas vid fartygs avgång eller ankomst.

3 §.

När allmän ordning och säkerhet det kräva, må luftfartyg anmanas att landa. Anmaningen skall ofördröjligen efterkommas. Har annan anvisning ej givits, skall fartyget landa på närmaste till allmänt bruk upplåtna flygplats inom riket, å vilken landning är möjlig. Inkommer fartyget på område där luftfart är förbjuden, skall fartyget, så snart det får kännedom därom, lämna området samt på snabbaste sätt anmäla vad som inträffat och, om annan anvisning ej givits, landa såsom nyss sagts.

Eftersätter fartyg vad sålunda åligger det, må dess färd hindras med erforderliga medel.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar bestämmer vem utöandet av de i första och andra styckena avsedda befogenheterna tillkommer samt meddelar närmare föreskrifter om tillämpningen i övrigt av vad där stadgas.

4 §.

Krigsmateriel må icke utan Konungens tillstånd inom svenskt område befordras med luftfartyg. Vad med krigsmateriel skall förstås bestämmer Konungen.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger med hänsyn till allmän ordning och säkerhet förbjuda eller meddela närmare bestämmelser angående befordran med luftfartyg inom svenskt område av annat gods än i första stycket avses.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger ock meddela bestämmelser huruvida och under vilka villkor fotografiapparat må medföras och brukas ombord å luftfartyg inom svenskt område.

5 §.

Såvitt ej i denna lag eller eljest annat förordnas, bestämmer Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar vilka dagböcker och andra fartygshandlingar skola finnas för fartyg, som nyttjas till luftfart inom svenskt område, huruvida de skola medföras ombord samt huru de skola upprättas, föras och förvaras.

6 §.

Ej må någon förvägras att undfå del av innehållet i dagböcker och andra 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 den Konungen därtill bemyndigar.

8 §.

Luftfartsstyrelsen må, där så provas 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 §.

Konungen äger förordna att å luftfartyg, som begagnas i luftfart, skall finnas försäkring mot ersättningsskyldighet, vilken fartygets ägare eller innehavare må ådraga sig för skada varom i 1 § sägs, eller att i stället för försäkring må vara ställd annan betryggande säkerhet, så ock meddela närmare föreskrifter om sådan försäkring och säkerhet.

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 tjänstens art, felets eller försummelsens lindriga beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt, nedsätta ersättningen efter ty skäligt prövas. Vad sålunda stadgats skall äga motsvarande tillämpning beträffande den som inom markorganisationen eller eljest, annorledes än å luftfartyg, förrättar tjänst varav trafiksäkerheten är beroende.

11 KAP.

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

Om flygräddningstjänst

1 §.

Föreskrifter angående åtgärder, då luftfartyg är saknat, förolyckat eller nödställt eller lufttrafiken hotande fara föreligger (*flygräddningstjänst*), meddelas av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

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

Om bärgning m. m.

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, undfå bärgarlön i enlighet med de grunder, som jämlikt 225—227 §§ sjölagen gälla vid bärgning av fartyg och gods. Till andel i lön som för bärgningen skall utgå 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, upphøre luftpanträtten i fartyget eller godset, men borgenären äge undfå del i köpeskillingen enligt vad därom är särskilt stadgat.

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

6 §.

Luftpanträtt i luftfartyg, som är registrerat här i riket, upphøre 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, upphøre 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.

Om undersökning av luftsfartsolyckor

7 §.

Där luftfartyg drabbas av olyckshändelse och i följd därav någon ljuter döden eller lider svårare kroppsskada eller fartyget eller egendom som icke befordras med fartyget tillfogas svårare skada, skall av myndighet som Konungen förordnar undersökning verkställas angående olyckshändelsen, de därvid uppkomna skadorna och orsakerna till händelsen.

Förekommer anledning att allvarlig fara för sådan olyckshändelse föreläggat eller må det eljest på grund av inträffad händelse antagas att väsentligt fel finnes hos fartyget eller markorganisationen, skall vad i första stycket stadgas äga motsvarande tillämpning.

8 §.

Vid undersökning som i 7 § sägs må undersökningsmyndigheten hålla förhör med envar, som må antagas kunna lämna upplysning av betydelse för utredningen, samt granska föremål, som må antagas äga sådan betydelse.

Finnes undersökningen eljest icke kunna behörigen fullföljas, må undersökningsmyndigheten, ändå att anledning icke förekommer att brott som hör under allmänt åtal föröfvats, föranstalta om utredning genom polismyndighet, så ock, där undersökningsmyndigheten finner nödigt att vittne eller sakkunnig höres vid domstol eller att föreläggande meddelas någon att såsom bevis tillhandahålla skriftlig handling eller föremål, göra ansökan därom hos den allmänna underrätt, inom vars område den som skall höras eller åtgärden eljest angår vistas. Tillhandahålles erforderlig utredning, skall rätten anställa förhör eller meddela föreläggande, därest laga hinder ej möter. Angående åtgärd som nu sagts gälle i tillämpliga delar vad om bevisupptagning i rättegång utom huvudförhandling är stadgat.

På sätt Konungen förordnar skall undersökningsmyndigheten underrätta dem, vilka saken kan angå, om undersökningen och bereda dem tillfälle att innan undersökningen avslutas anföra vad de till bevakande av sin rätt akta nödigt.

9 §.

Anträffas luftfartyg eller gods, som beforderats 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 undersökningsmyndigheten, med mindre det sker för räddande av människoliv eller eljest synnerliga skäl därtill äro.

Anmälan enligt 1 § lagen om hittegods skall, där fyndet utgöres av föremål som avses i första stycket denna paragraf, städse göras hos polismyndighet eller undersökningsmyndigheten.

12 KAP.

Särskilda bestämmelser

1 §.

Förekommer, då luftfärd skall anträdas, anledning antaga att fartyg icke är luftvärdigt eller icke behörigen bemannat eller att eljest för sådan färd i denna lag eller med stöd därav fastställda villkor ej äro uppfyllda, må i avvaktan på erforderlig rättelse fartyget förbjudas att lämna flygplatsen och dess avgång förhindras. Beslut om sådan åtgärd må, förutom av luftfartsstyrelsen, meddelas av den styrelsen därtill särskilt förordnat; och vare denne skyldig att omedelbart underställa beslutet styrelsens prövning.

2 §.

Har, när luftfartyg skall avgå från flygplats som är upplåten till allmänt bruk, icke guldits avgift, som hänför sig till fartygets senaste landning och uppehåll å flygplatsen eller till dess avgång, må flygplatsens innehavare hindra fartyget att lämna flygplatsen till dess avgiften guldits eller säkerhet därför blivit ställd.

3 §.

Angående befrielse i vissa fall från handräckningsåtgärder stadgas i lagen om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg.

4 §.

Huruvida och efter vilka regler kostnaden för förrättningar, som utföras enligt denna lag, skall ersättas, därom bestämmer Konungen.

Kostnad som i första stycket avses må, när den är förfallen till betalning, uttagas genom utmätning utan föregående dom eller utslag.

5 §.

Om innehav och nyttjande av radioanläggning och radiomottagningsapparat stadgas särskilt.

13 KAP.

Ansvarsbestämmelser

1 §.

Överträder någon 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. Sker det av grov oaktsamhet, vare straffet dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

2 §.

Lämnar någon oriktig uppgift vid ansökan om registrering av luftfartyg eller om anteckning av luftfartyg i bihanget till luftfartygsregistret eller vid ansökan eller anmälan till registret eller bihanget rörande däri upptaget fartyg, straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Sker det av grov oaktsamhet, dömes till dagsböter.

Framför någon luftfartyg med vetskap om att det är märkt med oriktig nationalitets- och registreringsbeteckning eller att det 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. Förelåg grov oaktsamhet beträffande fartygets bristfälliga märkning, vare straffet dagsböter.

3 §.

Framför någon utan vederbörligt tillstånd luftfartyg, ehuru fartyget icke är luftvärdigt eller icke bemannat på betryggande sätt eller oaktat för fartyget icke finnes av Konungen föreskriven försäkring mot ersättnings-skyldighet eller annan i stället för försäkring medgiven säkerhet, straffes med dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Till straff som i första stycket sägs vare fartygets befälhavare förfallen, ändå att han ej förde fartyget, så ock fartygets ägare eller den som i ägarens ställe brukade fartyget, såframt ej omständigheterna göra sannolikt att brottet skett utan hans vetskap och vilja.

Råkar luftfartyg i nöd och underlåter befälhavaren att göra allt vad i hans makt står för att bevara fartyget, ombordvarande och gods, dömes till straff som i första stycket sägs.

4 §.

Förrättar någon tjänst å luftfartyg i ställning som avses i 4 kap. 4 § utan att innehava vederbörligt luftfartscertifikat eller tillstånd att utan sådant certifikat göra tjänst å fartyget, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Samma lag vare, om någon utan att innehava 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, straffes med böter eller fängelse i högst ett år.

6 §.

Den som vid förande av luftfartyg eller eljest vid utövande av tjänst, som avses i 5 kap. 10 § eller 6 kap. 16 §, varit så påverkad av starka drycker eller annat berusningsmedel, att det kan antagas att han icke på betryggande sätt kunnat föra fartyget eller utöva tjänsten, dömes till fängelse eller straffarbete i högst två år eller, om brottet är ringa, till dagsböter, dock ej under tjugufem. Hade han en alkoholkoncentration i blodet av 0,4 promille eller däröver, skall han anses hava varit så påverkad av starka drycker, som nyss sagts.

7 §.

Upplåter någon till allmänt bruk flygplats eller annan för luftfarten avsedd anläggning utan vederbörligt godkännande, straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Samma lag vare, där någon utövar luftfart utan föreskrivet tillstånd.

8 §.

Den som vid förande av luftfartyg åsidosätter i trafiksäkerhetens intresse meddelad föreskrift eller, utan att fall som i 1 § sägs är för handen, framför fartyg med avvikelse från anbefalld flygväg eller med åsidosättande av föreskrifter, som meddelats beträffande färd över rikets gräns, straffes med dagsböter eller fängelse i högst ett år. Sker det av grov oaktsamhet, vare straffet dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Försummar någon honom enligt 8 kap. 3 § åvilande skyldighet att landa, straffes med fängelse eller straffarbete i högst två år eller, om brottet är ringa, med dagsböter. Sker det av grov oaktsamhet, dömes till dagsböter.

Befordras krigsmateriel med luftfartyg utan Konungens tillstånd eller åsidosätts beträffande gods, som avses i 8 kap. 4 § andra stycket, därom givna föreskrifter, vare straffet dagsböter eller fängelse i högst ett år.

9 §.

Åsidosätter någon i annat fall än i 1—8 §§ sägs uppsåtligen eller av oaktsamhet vad enligt 1—6 kap. eller 8 kap. åligger honom, straffes med dagsböter.

Bryter någon mot vad i 11 kap. 9 § första stycket stadgas, straffes med dagsböter.

10 §.

Straff enligt denna lag må ej ådömas för gärning, som är belagd med straff i allmänna strafflagen.

11 §.

Förövar någon gärning som avses i 1 §, må det använda luftfartyget eller dess värde förklaras förverkat till kronan; och skola därvid de i 2 kap. 17 § strafflagen givna stadgandena äga motsvarande tillämpning. Gällde förbud mot luftfart inom hela riket, skall fartyget förklaras förverkat, där ej särskilda skäl däremot äro.

Avser förverkandeförklaring fartyg som besväras av luftpanträtt eller in-teckning, må domstolen ock förklara att panträtten i fartyget skall upp-höra.

14 KAP.

Vissa bestämmelser om lagens tillämpning

1 §.

Där hinder ej föreligger med hänsyn till trafiksäkerheten eller det all-männa, äger Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar att, beträf-fande luftfartyg som icke hava förare ombord eller som framdrivas annor-ledes än med motor eller eljest äro av särskild beskaffenhet, medgiva undan-tag och föreskriva tillägg i fråga om vad i denna lag är stadgat, dock ej med avseende å 10 kap. 3 § samt 11, 12 och 13 kap.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger ock meddela före-skrifter om sådana för rörelse i luften inrättade föremål, som icke äro att hänföra till luftfartyg.

2 §.

Den som icke åtnöjes med luftfartsstyrelsens beslut enligt denna lag eller bestämmelse utfärdad med stöd därav äger hos Konungen söka änd-ring genom besvär, vilka skola ingivas till kommunikationsdepartementet. Sådant beslut skall dock utan hinder av besvär lända till efterrättelse, intill dess annorlunda blivit förordnat.

3 §.

Närmare föreskrifter rörande tillämpningen av vad i denna lag stadgas meddelas av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

ANDRA AVDELNINGEN

Om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

15 KAP.

1 §.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar meddelar, i de ämnen i vilka beträffande civil luftfart stadganden äro givna i denna lag, bestäm-melser om luftfart med svenska militära luftfartyg samt om militära flyg-

platser och annan militär markorganisation, dock att rörande jämkning av ersättningsskyldighet samt bärgning och bevarande av militärt luftfartyg vad i 10 kap 3 § samt 11 kap. 2 § första och tredje styckena stadgas skall äga motsvarande tillämpning.

2 §.

I fråga om svenska luftfartyg, som ej äro militära men nyttjas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, gälle vad i denna lag stadgas om civil luftfart, dock icke vad i 11 kap. 3—6 §§ bestämmes.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger för sådana fartyg medgiva ytterligare undantag och föreskriva tillägg i fråga om vad i denna lag stadgas, dock att sådana undantag och tillägg icke må avse 10 kap. 3 § och 11 kap. 2 § första och tredje styckena samt att vad i 13 kap. stadgas skall gälla i tillämpliga delar.

3 §.

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

Är någon, som gör tjänst å luftfartyg varom i första stycket förmäles, underkastad svensk strafflag, gälle beträffande honom i tillämpliga delar vad i 13 kap. stadgas.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

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.;

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

tillika med de särskilda stadganden, vilka innefatta ändring av eller tillägg till sålunda upphävida författningsrum;

så ock vad i övrigt finnes i lag eller författning stridande mot nya lagens bestämmelser.

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

F ö r s l a g

till

L a g

**angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 22 april 1938 (nr 121)
om hittegods**

Härigenom förordnas, att 1 § lagen den 22 april 1938 om hittegods skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

1 §.

Var som något hittar skall utan oskäligt dröjsmål anmäla fyndet hos polismyndighet. Är ägaren till hittegodset känd, må upphittaren, *där fall ej är för handen som i 11 kap. 9 § luftfartslagen sägs*, i stället underrätta honom om fyndet.

Polismyndighet åligge — — — underrätta honom.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Förslag

till

Lag

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

Härigenom förordnas, att 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

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 *eller luftfartyg* 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.

Är, då — — — uppehåller sig.

Åtal för — — — det lämpligt.

2 §.

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

¹ Senaste lydelse av 19 kap. 1 § se SFS 1954:432.

Förslag

till

Lag

angående ändrad lydelse av 2 § 14:o) lagen den 26 maj 1909 (nr 38 s. 3)
om Kungl. Maj:ts regeringsrätt

Häri genom förordnas, att 2 § 14:o) lagen den 26 maj 1909 om Kungl. Maj:ts regeringsrätt¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2 §.

14:o) mål om inmutning — — — föra automobil; mål om registrering av luftfartyg, om utfärdande av, förlängning av giltighetstid för eller återkallande av luftfartscertifikat, behörighetsbevis för förare av luftfartyg eller sådant tillstånd, som avses i § 24 c) förord- ningen den 26 maj 1922 (nr 383) om luftfart;	mål om registrering av luftfartyg, om utfärdande, förnyelse eller åter- kallelse av luftfartscertifikat eller certifikat som avses i 6 kap. 15 § luftfartslagen, av behörighetsbevis, av tillstånd att utan certifikat göra tjänst å luftfartyg eller av godkän- nande här i riket av utländskt certi- fikat eller behörighetsbevis;
---	---

mål om registrering av elektrisk — — — andra personalstiftelser;

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

¹ Senaste lydelse se SFS 1955:298.

MOTIV

Inledning

Grundförfattningen på den svenska luftträttens område är för närvarande den efter riksdagens hörande givna kungl. förordningen den 26 maj 1922 (nr 383) om luftfart, i det följande benämnd luftfartsförordningen. Förordningen har sedermera ändrats vid flera tillfällen, främst genom kungl. förordningen den 20 april 1928 (nr 83). Samma dag utfärdades kungl. kungörelsen (nr 85) med vissa bestämmelser rörande tillämpningen av luftfartsförordningen, i det följande kallad tillämpningskungörelsen.

Dessa författningar äro att se mot bakgrunden av den vid fredskonferensen i Paris av de dåvarande allierade och associerade makterna den 13 oktober 1919 avslutade konventionen angående reglering av internationell luftfart (Convention portant réglementation de la navigation aérienne). Sveriges anslutning till denna konvention, vilken i det följande kallas Pariskonventionen, skedde genom Kungl. Maj:ts beslut den 12 juli 1927, sedan riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 172 till 1926 års riksdag därom framlagda förslag, godkänt konventionen under viss sedermera uppfylld förutsättning (SÖ 1927 nr 22).

Pariskonventionen upptager, förutom allmänna grundsatser, bestämmelser om luftfartygs nationalitet, luftvärdighetsbevis och certifikat för besättning, tillstånd till luftfart över utländskt område, föreskrifter som skola iakttagas vid avgång, under färd och vid landning samt om förbjudna transporter och statliga luftfartyg. Vidare innehåller konventionen regler angående upprättande av en under Nationernas förbunds ledning stående kommission, Internationella luftfartskommissionen (Commission internationale de navigation aérienne, efter initialerna i den franska texten kallad CINA), vars sekretariat förlades till Paris, ävensom slutbestämmelser.

Redan vid tidpunkten för Sveriges tillträde till Pariskonventionen hade denna nått vidsträckt anslutning. Sedermera anslöto sig ytterligare stater till densamma. Konventionens principer återspeglades i författningar, utfärdade i ett stort antal främmande stater. Här må av dessa författningar anmärkas den danska lov om luftfart av den 1 maj 1923, den finska lagen den 25 maj 1923 om luftfart och den finska förordningen den 12 mars 1937 om luftfart samt den norska lov om luftfart av den 7 december 1923, vilka författningar liksom den svenska luftfartsförordningen alla tillkommit efter nordisk samverkan åren 1919 och 1920. Nämnas må ock den tyska luftfartslagen (Luftverkehrsgesetz) av den 1 augusti 1922, efter åtskilliga ändringar ånyo kungjord den 21 augusti 1936.

I samband med det andra världskriget hava emellertid nya internatio-

nella 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, utgöras — förutom av själva slutakten — dels av den redan 1947 ur kraft satta interimsoverenskommelsen angående internationell civil luftfart (Interim Agreement on International Civil Aviation, kallad interimsoverenskommelsen), 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 hava 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).

En av de viktigaste uppgifterna för förevarande lagstiftningsarbete har varit att bringa den svenska civila luftträtten i överensstämmelse med innehållet i luftfartskonventionen samt transit- och lufttrafiköverenskommelserna. På grund härav kommer i vederbörliga sammanhang i det följande att redogöras för deras väsentliga innehåll. I detta samband skall därför — under hänvisning därtill och till den ingående redogörelsen i nämnda proposition nr 333 — anmärkas endast följande.

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 givas stadganden rörande rätt för luftfartyg, som är hemmahörande i en fördragsslutande 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 bestämmelser 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 luftfarten över hela världen; uppmuntra konstruerande och användande av luftfartyg för fredliga syften; uppmuntra utvecklingen av luftfarleder, 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 skälig 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 den fjärde huvudavdelningen meddelar föreskrifter bland annat om ratifikation ävensom vissa definitioner.

Transit- och lufttrafiköverenskommelserna angiva vilka rättigheter de fördragsslutande staterna tillerkänna varandra med avseende på regelbunden internationell lufttrafik. Dessa överenskommelser innehålla ett antal bestämmelser som, på sätt nedan vid 7 kap. närmare utföres, 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, luftfarleder 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 synas påkallade. Vad sålunda fastställts skall jämlikt art. 38 gälla för alla konventionsstater, som icke i viss ordning anmäla 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 hava utfärdats i ett antal så kallade annex till luftfartskonventionen. Nya upplagor pläga utgivas efter mera genomgripande ändringar. Sålunda utfärdade annex avse:

- annex 1: luftfartscertifikat (Personnel Licensing);
- annex 2: trafikregler för luftfart (Rules of the Air);
- annex 3: meteorologiska koder (Meteorological Codes);
- 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 mer än sextio medlemsstater. Transit- och lufttrafiköverenskommelserna hava 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 omkring ett tiotal anslutna stater, spridda över större delen av jordytan. Av de europeiska staterna äro, förutom Sverige, allenast Nederländerna, Grekland och Turkiet anslutna till denna överenskommelse, de båda sistnämnda staterna dock med viss reservation.

Åtskilliga av de till ICAO anslutna staterna hava ännu icke omarbetat sin luftfartslagstiftning med ledning av luftfartskonventionen. I andra stater är emellertid detta arbete avslutat.

Bland lagstiftning som tillkommit under senare år må särskilt framhållas den schweiziska luftfartslagen (Luftfahrtgesetz) av den 21 december 1948 med anslutande tillämpningsförfordning (Vollziehungsverordnung zum Luftfahrtgesetz) av den 5 juni 1950.

Ehuru det, såsom redan anförts, varit en av de viktigaste uppgifterna för förevarande lagstiftningsarbete att bringa den svenska luftträtten i överens-

stämmelse med luftfartskonventionen och de därmed sammanhörande överenskommelserna, har det dock gällt att beakta jämväl andra internationella konventioner på lufträttens område. Framhållas må härvid särskilt den i Genève den 19 juni 1948 avslutade konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg (Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft), den så kallade inskrivningskonventionen. Visserligen har denna införlivats med svensk rätt genom lagstiftning utanför luftfartslagen, nämligen lag den 12 maj 1955 (nr 227) om inskrivning av rätt till luftfartyg, lag samma dag (nr 228) om registrering av luftfartyg och 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 träda i kraft den dag Konungen förordnar. Inom ramen för luftfartslagen falla emellertid de nu i registreringslagen innehållna stadgandena rörande registrering av luftfartyg samt om bärgning och ersättning för vissa kostnader. De sakkunniga föreslå därför i det följande, att ifrågavarande stadganden jämte därtill anknyttande ansvarsbestämmelser inarbetas i luftfartslagens 2, 11 och 13 kap.

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 (Convention pour l'Unification de certaines Règles relatives au Transport Aérien International), avslutad i Warszawa den 12 oktober 1929, och konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg (Convention pour l'Unification de certaines Règles relatives à la Saisie Conservatoire des Aéronefs), 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 skingringsförbud 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 (Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface), vilken undertecknats av Sverige den 11 augusti 1954 men ännu icke ratificerats. Beträffande dessa konventioner hänvisas till vad i det följande anföres.

Väl måste 1922 års luftfartsförordning anses såsom synnerligen framsynt. Frånsett den internationella regleringen på lufträttens område har emellertid den snabba utvecklingen av luftfarten medfört, att luftfartsförordningen i åtskilliga hänseenden numera icke är fullt tidsenlig. När förevarande revision igångsattes, framhöll sålunda luftfartsstyrelsen — efter erinran om Chicagoöverenskommelserna — att enligt dess mening behov funnes även av

nya eller reviderade bestämmelser rörande rent svenska förhållanden, bland annat i fråga om svenska civila flygplatser, erhållande av luftfartscertifikat, tillverkning av civil flygmateriel och utövande av yrkesmässig luftfart. De arbetsuppgifter, som föreläge, vore så omfattande och författningarna så otidsenliga, att med deras omarbetande icke längre syntes böra anstå. Till uppfattningen att en överarbetning av den svenska offentlighetsrättsliga luftfartslagstiftningen borde företagas anslöt sig även chefen för kommunikationsdepartementet.

En annan fråga av mer allmän räckvidd är, om och i vad mån åt vissa delar av luftfartsförfattningarna rätteligen bör givas formen av civillag. I denna fråga har man 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. Denna motsättning går i själva verket 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 äga 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 synts tala bland annat önskvärdheten av att uppnå överensstämmelse med det förfaringssätt, som på sjörettens område iakttagits beträffande motsvarande förhållanden. Det erinras om att sjölagen innehåller bestämmelser, när fartyg skall anses såsom svenskt, samt de grundläggande reglerna om, bland annat, fartygsregistrering, sjövärdighet och bemanning. Att beakta i detta sammanhang är även den väsentliga skärpning av straffbestämmelserna, vilken de sakkunniga föreslå.

Om man sålunda förmenat det icke vara fullt riktigt att reglera luftträtten administrativt i så stor utsträckning som hittills varit fallet, har det å andra sidan synts av vikt att icke utsträcka regleringen i formen av lag alltför långt. Utvecklingen på luftfartens område försiggår alltför snabbt, att åtskilligt ännu ej kan anses moget för reglering genom lag. Såsom en omständighet av särskild betydelse framträder i detta sammanhang ICAO:s förut berörda verksamhet i fråga om internationella normer och rekommendationer, vilken kommer till uttryck i annexen till luftfartskonventionen.

Den antydda motsättningen mellan svensk-finsk och dansk-norsk uppfattning har emellertid 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. Betydelsen av denna motsättning minskas dock 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». Å de olika sidorna hava ock 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 man å svensk sida ansett sig böra medverka till kompromisser, vilka innebära att det svenska lagförslaget i vissa avseenden måhända blivit något utförligare än som i och för sig varit nödigt.

Ett annat spørgsmål, som redan här må beröras, avser frågan om lagens uppdelning på två avdelningar, den ena om civil luftfart och den andra om viss statlig sådan, nämligen militär luftfart samt luftfart med icke-militära luftfartyg för statsändamål. När man i förslaget i olikhet mot gällande rätt företagit sådan uppdelning, har detta berott på att man ansett det främja reda och överskådlighet. Förfaringssättet står ock i överensstämmelse med att luftfartskonventionen principiellt avser blott den civila luftfarten. Jämföras må art. 3 i konventionen.

I överensstämmelse med vad i svensk lagstil även utanför balkarna i 1734 års lag stundom förekommer föreslå de sakkunniga, att paragraferna i luftfartslagen skola upptagas med särskild nummerföljd inom varje kapitel. 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 förfaringssättet torde över huvud vara ägnat att öka lagens överskådlighet. Under de nordiska överläggningarna har man å dansk och finsk sida anslutit sig till den från svenskt håll föredragna uppställningen, medan den norska delegationen, under erkännande av riktigheten av de skäl som anförts av övriga delegationer, dock förklarat sig icke kunna biträda en sådan från norsk lagstil i övrigt numera avvikande anordning.

Med anledning av att i det följande i olika sammanhang talas om lotsstyrelsen och kommerskollegium må erinras om att vid 1955 års riksdag beslutats inrättande från och med den 1 januari 1956 av en sjöfartsstyrelse, som kommer att övertaga bland annat lotsstyrelsens uppgifter samt kommerskollegii befattning med sjöfartsärenden.

Slutligen må i detta sammanhang framhållas att de sakkunnigas nu förevarande uppdrag är såtillvida begränsat, som Kungl. Maj:t, i enlighet med vad vid uppdragets meddelande förutsattes, den 13 oktober 1950 uppdragit åt en särskild utredning att inom kommunikationsdepartementet utarbeta förslag till revision av tillämpningskungörelsen. På grund härav hava de sakkunniga i allmänhet funnit sig ej böra närmare ingå på den av den föreslagna luftfartslagen påkallade administrativa lagstiftningen. Härmed avses jämväl av luftfartsstyrelsen eller annan myndighet i stor utsträckning givna föreskrifter för den civila luftfarten.

Förslaget till luftfartslag

FÖRSTA AVDELNINGEN

Om civil luftfart

Såsom redan antytts är förslaget bland annat för vinnande av överensstämmelse med luftfartskonventionen uppdelat på två avdelningar, den första om civil luftfart, det vill säga luftfart som icke sker för statsändamål, och den andra om luftfart för statsändamål.

Pariskonventionen stadgar i art. 30, att såsom statliga luftfartyg anses militära luftfartyg samt luftfartyg, som uteslutande användas för någon statens verksamhet, såsom för post-, tull- eller polisväsendet; att övriga luftfartyg anses såsom privata luftfartyg; samt att alla andra statliga luftfartyg än militär-, tull- eller polisluftfartyg skola behandlas såsom privata luftfartyg och fördenskull vara underkastade alla bestämmelser i konventionen.

Luftfartskonventionen upptager motsvarande stadganden i art. 3, som innehåller följande. Konventionen är enligt a) tillämplig endast på civila luftfartyg och skall ej vara tillämplig på statliga luftfartyg. Luftfartyg nyttjade i militär-, tull- och polistjänst skola enligt b) anses vara statliga luftfartyg. Under c) stadgas, att intet statligt luftfartyg från en fördragsslutande stat må flyga över annan stats territorium eller landa därstädes annat än med tillstånd, givet genom särskild överenskommelse eller annorledes, och i enlighet med sålunda träffade bestämmelser. De fördragsslutande staterna förbinda sig enligt d) att vid utfärdandet av föreskrifter för sina statliga luftfartyg taga vederbörlig hänsyn till säkerheten för luftfarten med civila luftfartyg.

Nyss återgivna stadganden i luftfartskonventionen äro, såsom bland annat under de nordiska överläggningarna betonats, otvivelaktigt behäftade med viss oklarhet.¹ Det torde emellertid vara berättigat att tolka dessa stadganden så, att uppräkningsen i art. 3 under b) icke är helt uttömmande. Fartyg med en uppgift, helt likartad med de i konventionen uppräknade, lärer sålunda böra betraktas såsom statligt fartyg, exempelvis ett icke militärt luftfartyg ställt till en statschefs uteslutande förfogande. Beträffande åter till exempel statliga kartläggningsluftfartyg torde det få anses vara något mera tveksamt, om deras uppgift är sådan att de jämlikt konventionen äro att hänföra till de statliga luftfartygen. Däremot torde särskilt av en jämförelse med Pariskonventionen klart framgå, att postluftfartyg icke äro att anse såsom likställda med de under b) åsyftade fartygen.²

¹ Jfr Riese s. 195 ff, Lemoine, *Traité de droit aérien* (Paris 1947), nr 138, och Shawcross and Beaumont, *On Air Law*, 2:a uppl. (London 1951) nr 208. Se emellertid även Sundberg s. 146 f. Ämnet är berört i skrivelse den 20 april 1949 från ICAO:s skandinaviska sekretariat till luftfartsstyrelsen.

² Anmärkas må, att i kvarstadskonventionen art. 3 postbefordran uttryckligen inbegripits under termen statsändamål; jfr 1 § lagen den 4 januari 1939 om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg.

På sätt redan antytts kunna statliga luftfartyg, som ej användas för statsändamål utan för affärsdrift, icke anses utgöra statliga luftfartyg i konventionens mening och falla följaktligen under konventionen. Beträffande sålunda nyttjade fartyg bliva alltså bestämmelserna om civil luftfart i den första avdelningen av förslaget att tillämpa.

Slutligen må i detta sammanhang nämnas, att i den schweiziska luftfartslagen ståndpunkt till de nu avhandlade frågorna icke tages. Enligt art. 51 i lagen bestämmer nämligen förbundsrådet, vilka luftfartyg skola anses som schweiziska statsluftfartyg. I den schweiziska tillämpningsförrordningen art. 3 stadgas också, att såsom schweiziska statsluftfartyg anses militärluftfartyg samt de luftfartyg, vilka äro avsedda uteslutande för tjänst hos tullförvaltningen och Edsförbundets och kantonernas polis, ävensom de luftfartyg vilka förbundsrådet uttryckligen betecknat såsom statsluftfartyg. Däremot skola Edsförbundets och kantonernas luftfartyg, som nyttjas för andra än de nu angivna ändamålen, behandlas såsom privata luftfartyg.

1 KAP.

Inledande bestämmelser

I detta kapitel meddelas vissa grundläggande regler rörande rätt att utöva luftfart inom det svenska luftterritoriet samt angående den svenska luftfartslagstiftningens tillämplighet i rummet.

Under förarbetena har övervägts att i kapitlet upptaga jämväl en definition på begreppet luftfartyg. För närvarande innehåller § 1 luftfartsförordningen förklaringen, att som luftfartyg anses i förordningen flygplan (lant- och vattenflygplan), motorballonger och fria ballonger. Därmed må jämföras §§ 1 och 38 tillämpningskungörelsen.

Den tyska luftfartslagen stadgar i § 1, att i nämnda lag med luftfartyg förstås flygplan, luftskepp, segelflygplan, ballonger, drakar och liknande för rörelse i luften avsedda inrättningar. Inom den tyska doktrinen har framhållits, att stadgandet snarare vore att uppfatta som en uppräkningslista än som en begreppsbestämning.¹ Man kunde vara benägen att såsom luftfartyg beteckna endast sådana inrättningar, som bures av luften, och detta antingen statiskt, det vill säga genom luftens jämviktskrafter (Gleichgewichtskräfte), eller dynamiskt, det vill säga genom luftens strömningspåverkan (Strömungskräfte). Sådana begreppskännetecken hade emellertid icke spelat någon roll vid lagens tillblivelse. Man måste därför erkänna, att avgränsningen ännu vore flytande och att en noggrann begreppsbestämning ej vore möjlig. I följd därav måste uppfattningen i det praktiska livet bliva den i tvivelaktiga fall avgörande.

En annan ståndpunkt intager den schweiziska luftfartslagen. Dess art. 51

¹ Schleicher-Reymann s. 65.

utsäger bland annat, att förbundsrådet utfärdar föreskrifter rörande indelningen av luftfartygen i särskilda kategorier. Det säges i motiven, att man avsiktligt och i enlighet med gällande ordning undvikit en legaldefinition på luftfartyg samt att karakteriseringen av olika slags luftfartyg borde ske i tillämpningsföreskrifterna.

Luftfartskonventionen saknar ock i själva konventionstexten bestämmelser om begreppet luftfartyg, varemot sådana möta i annexen.

Under de nordiska förhandlingarna har det varit ifrågasatt att i förslaget till luftfartslag dels intaga stadgande att i lagen, där ej i denna annorlunda bestämdes, med luftfartyg förstodes motorflygplan, segelflygplan, glidflygplan, helikopter, gyroplan, luftskepp och fri ballong, vilka hade förare ombord, dels ock bemyndiga Konungen att meddela föreskrifter om andra luftfartyg, som hade förare ombord, om luftfartyg, som framfördes utan förare, samt om fasta ballonger, fallskärmar med mera.

Redan på ett tidigt stadium av utredningen uttalades å svensk sida betänksamhet mot att i lagen upptaga en definition. Efter ingående överväganden har man ock slutligen ansett sig böra avstå därifrån. Den snabba tekniska utvecklingen kan här säkerligen lätt medföra att en legaldefinition snart blir föråldrad. Detta synes mindre väl förenligt med den fasthet, som bör utmärka grundförfattningen på lufträttens område. Därtill kommer, att man svårigen kan enhetligt för lufträttens olika delar fastslå vad under begreppet luftfartyg bör innefattas. De internationella konventionerna på den privata lufträttens område söka ej definiera begreppet luftfartyg. De torde icke heller kunna sägas med avseende å innebörden av begreppet luftfartyg helt överensstämma med varandra och med luftfartskonventionen. På liknande sätt måste i fråga om annexen till luftfartskonventionen prövas vad de inlägga i termen luftfartyg.

Om man sålunda stannar för att icke upptaga någon allmän definition på begreppet luftfartyg, blir liksom på sjölagens område ämnet i det stora hela överlämnat åt rättstillämpning och doktrin. Därmed avses emellertid icke att förneka, att tillämpningskungörelsen möjligen kan upptaga vissa nyttiga anvisningar, på sätt skett i den schweiziska tillämpningsförordningen, en fråga vartill ståndpunkt torde komma att tagas vid revisionen av kungörelsen. Erinras må ock om det i 14 kap. 1 § i förslaget, till undvikande av en alltför stel tillämpning av luftfartslagen, intagna dispensstadgandet.

1 §.

Det grundläggande stadgandet beträffande rätt att utöva luftfart inom svenskt område återfinnes för närvarande i § 2 luftfartsförordningen, vari bestämmes att sådan luftfart må äga rum endast i överensstämmelse med förordningens föreskrifter.

Luftfartskonventionen uttalar i art. 1, att de fördragsslutande staterna erkänna att varje stat har fullständig och uteslutande höghetsrätt i luftom-

rådet över sitt territorium.¹ I art. 5, som kommer att ytterligare beröras vid 7 kap. i förslaget, stadgas emellertid principiell rättighet för de fördragslutande staternas luftfartyg att, under iakttagande av konventionens bestämmelser, i annan än regelbunden internationell trafik överflyga varje fördragsslutande stat och landa å dess territorium.

Art. 1 i den schweiziska luftfartslagen utsäger att användandet av luftområdet över Schweiz genom luftfartyg är tillåtet inom ramen av lagens bestämmelser och övrig förbundslagstiftning.

Ehuru en mera positiv formulering av samma slag som den inledande bestämmelsen i den schweiziska luftfartslagen i och för sig synts vara väl förenlig med luftfartskonventionens principiella ståndpunkt rörande luftens frihet, hava de sakkunniga dock, bland annat av hänsyn till önskemål inom de andra nordiska länderna, ansett sig böra i huvudsak bibehålla samma formulering i den nu förevarande paragrafen som i § 2 luftfartsförordningen. De avslutande orden i paragrafen hava emellertid, väsentligen i överensstämmelse med den schweiziska rätten, utbyts mot »med de inskränkningar och under de villkor, som följa av denna lag och vad i övrigt förordnas».

Att i lagen göra något direkt uttalande rörande höghetsrätten har — på sätt uttalades vid tillkomsten av den schweiziska luftfartslagen — ansetts mindre lämpligt på grund av uttryckets ännu något svävande innebörd.² Att Sverige ändock gör anspråk på höghetsrätt i luftområdet över sitt land och sjöterritorium torde med tydlighet framgå av den avfattning stadgandet föreslås skola erhålla.

2 §.

Förevarande paragraf upptager bestämmelser om de fartyg, med vilka luftfart inom svenskt område må äga rum. Paragrafen äger i luftfartsförordningen motsvarighet främst i §§ 3 och 14; jämföras må även § 15.

Till belysning må erinras om stadgandet i art. 2 i den schweiziska luftfartslagen. Enligt denna artikel medgives luftfart inom det schweiziska lufttrummet dels för schweiziska statsluftfartyg och luftfartyg, som inskrivits i det schweiziska luftfartygsregistret och äro försedda med vissa i lagen omnämnda bevis, dels för luftfartyg, som genom mellanstatlig överenskommelse medgivits rätt att begagna det schweiziska luftrummet, dels ock för luftfartyg, som genom särskilt förordnande av den schweiziska luftfartsstyrelsen medgivits rätt att begagna landets luftrum.

I första stycket av förevarande paragraf meddelas huvudregeln, nämligen att luftfart inom svenskt område må äga rum endast med fartyg som har svensk nationalitet eller ock nationalitet i främmande stat, med vilken slutits överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område. Härvidlag komma naturligen de till luftfartskonventionen anslutna staterna i främsta

¹ Jfr art. 2 i luftfartskonventionen samt den vid § 1 kungl. kungörelsen den 27 maj 1938 (nr 187) innefattande vissa neutralitetsbestämmelser givna definitionen å svenskt territorium.

² Jfr Riese s. 78, se även Sundberg s. 134 f.

rummet i fråga. Självfallet kunna emellertid särskilda luftfartsavtal slutas jämväl med andra stater.

Bestämmelser om när luftfartyg skall anses äga svensk nationalitet och huru svensk eller utländsk nationalitet skall styrkas föreslås meddelade i 2 kap. 12, 14 och 15 §§.

Genom andra stycket av förevarande paragraf möjliggöres för andra luftfartyg än de i första stycket avsedda att i särskilda fall nyttja det svenska luftområdet. Stadgandet avser meddelande av ett tillstånd, som ersätter de i första stycket upptagna kraven för rätt att driva luftfart inom svenskt område. Jämföras må 3 kap. 4 § andra stycket i förslaget, som medger möjlighet till dispens från de vanliga fordringarna på luftvärdighet. Det nu föreslagna stadgandet motsvarar till sin grundtanke delar av §§ 14 och 15 luftfartsförordningen. Vid stadgandets avfattning har förutsatts, att det blir kompletterat i administrativ ordning. Man har sålunda utgått från att i sådan ordning kommer att meddelas viss motsvarighet till, bland annat, bestämmelserna i § 14 luftfartsförordningen, att tillstånd kan meddelas för högst en månad, kan förnyas för högst en månad i sänder samt kan återkallas, när skäl därtill föreligger. Enahanda är förhållandet med bestämmelserna i § 15 luftfartsförordningen till den del dessa gälla tillstånd varom nu är fråga.

Som exempel på fall, då genom tillstånd enligt andra stycket avvikelse från huvudförutsättningarna för flygning inom Sverige må kunna ifrågakomma, har från det praktiska livets sida nämnts, förutom provflygning, dels att ett luftfartyg av utländsk nationalitet utav hemlandets myndighet erhållit tillstånd att flyga under viss tid men icke hinner återvända före dess utgång, dels ock att flygvapnet försålt ett vapnet tillhörigt flygplan till civil person, varefter överföringsflygning till ort, där flygplanet skall ändras, är påkallad.

Av vad i 3 kap. i förslaget stadgas framgår att för utövande av luftfart inom riket kräves att fartyget är luftvärdigt, dock med viss rätt för Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar att dispensera från sådant krav. Jämföras må särskilt 1 och 9 §§ i nämnda kapitel.

Angående märkning av luftfartyg, varom bestämmelser nu återfinnas i § 4 och § 14 fjärde stycket luftfartsförordningen, hänvisas till 2 kap. 16 § i förslaget.

3 §.

Förevarande paragraf behandlar frågan om rätt att inskränka eller förbjuda luftfart inom svenskt område.

Bestämmelser i sådant hänseende äro hos oss för närvarande meddelade dels i lagen den 7 september 1914 (nr 182) angående förbud mot lufttrafik över svenskt område, dels ock i § 30 luftfartsförordningen. Jämföras må även § 27 tillämpningskungörelsen.

Enligt 1 § i nämnda lag äger Konungen, där så prövas nödigt, förordna att lufttrafik över svenskt område ej må utan tillstånd av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äga rum med andra än svenska staten till-

höriga eller för dess räkning använda luftfartyg. Sådant förordnande må, efter ty Konungen varje gång bestämmer, gälla för viss tid eller tills vidare.

I § 30 luftfartsförordningen stadgas, att Konungen i den utsträckning som prövas nödig meddelar bestämmelser om de områden, där luftfart är förbjuden eller må ske endast med iakttagande av särskilda regler.

Luftfartskonventionen innehåller i art. 9 utförliga bestämmelser rörande förbjudna områden. I artikeln bestämmes under a) bland annat, att envar fördragsslutande stat må, på grund av tvingande militära skäl eller i den allmänna säkerhetens intresse, enhetligt inskränka eller förbjuda trafik med luftfartyg, hemmahörande i andra stater, över vissa områden av dess territorium, dock att de förbjudna områdena skola vara av måttlig utsträckning och så belägna att de icke onödigt hindra luftfarten. Beskrivning över sådana förbjudna områden inom en fördragsslutande stats territorium liksom däri skedda förändringar skola snarast möjligt meddelas de övriga fördragsslutande staterna och ICAO. Enligt artikeln under b) förbehåller sig envar fördragsslutande stat dessutom rätt att under utomordentliga omständigheter eller under en tid av fara eller i den allmänna säkerhetens intresse och med omedelbar verkan tillfälligt inskränka eller förbjuda flygning över dess territorium eller del därav.

Beträffande bestämmelserna under a) må åtskillnad icke göras mellan den egna statens och andra fördragsslutande staters i internationell regelbunden trafik nyttjade luftfartyg. Vad åter angår den under b) stadgade befogenheten gäller, att inskränkningen eller förbudet skall tillämpas på alla andra staters luftfartyg utan åtskillnad beträffande nationalitet.

Till vad artikeln i övrigt innehåller blir anledning återkomma i samband med 8 kap. 3 § i förslaget.

I den schweiziska luftfartslagen art. 7 stadgas, att förbundsrådet med hänsyn till allmän ordning och säkerhet eller av militära grunder kan varaktigt eller för viss tid förbjuda eller inskränka nyttjandet av det schweiziska luftrummet eller överflygandet av bestämda områden.

Den nu föreslagna paragrafen upptager huvudinnehållet i art. 9 i luftfartskonventionen. Däremot har det icke ansetts nödigt att belasta lagtexten med vad denna artikel i övrigt innehåller i förut anförda delar, vilket utan särskilt stadgande helt visst kommer att iakttagas av Kungl. Maj:t.

I detta sammanhang må bringas i erinran bestämmelserna i luftfartskonventionen art. 89 angående undantag från konventionens tillämpning i händelse av krig och undantagstillstånd.

På grund av att förevarande paragraf upptagits och med hänsyn till vissa andra bestämmelser i förslaget föreslås de sakkunniga, såsom av bestämmelserna om ikraftträdande framgår, att 1914 års lag skall upphävas.

4 §.

I förevarande paragraf föreslås en reglering av frågan rörande luftfartslagstiftningens tillämplighet i rummet, därvid dess tillämplighet utanför Sverige träder i förgrunden.

Enligt § 37 första stycket luftfartsförordningen bestämmer Konungen, i vilken omfattning föreskrifterna i förordningen skola tillämpas i fråga om svenskt luftfartyg under luftfärd utanför svenskt område.

Sådana bestämmelser äro givna genom § 31 första stycket tillämpningskungörelsen. Enligt detta stycke skola å svenskt luftfartyg även under luftfart utanför svenskt område tillämpas — förutom vissa numera upphävida stadganden — de föreskrifter, som innehållas i eller utfärdats med stöd av luftfartsförordningen § 13 (angående nationalitets- och registreringsmärken), § 18 andra stycket, såvitt avser skyldighet att innehava luftvärdighetsbevis, § 22 (angående bemanningen), § 24 första stycket a) (angående innehav av certifikat), § 28 första stycket (angående medförande av sprängämnen samt militära skjutvapen och därtill hörande ammunition) samt § 36 (angående fartygshandlingar) ävensom tillämpningskungörelsen §§ 6 (angående anslag å luftfartyg) och 28 (angående avgivande av vissa uppgifter), allt i den mån berörda föreskrifter ej strida mot bestämmelserna i det land, över vilket luftfärden äger rum.

Vittgående förpliktelser i nu förevarande ämne följa av luftfartskonventionen. Ett flertal artiklar föreskriva sålunda, att i internationell luftfart nyttjade fartyg skola iakttaga konventionens bestämmelser i olika avseenden. Under hänvisning till vad i skilda sammanhang i betänkandet anføres må här framhållas följande. Enligt art. 20 i konventionen skall luftfartyg i internationell fart föra vederbörliga nationalitets- och registreringsmärken. Art. 29 utsäger att fartyget skall medföra vissa närmare angivna fartygshandlingar, och art. 30 föreskriver dels att fartyget icke får medföra radiosändare utan vederbörlig, i registreringsstaten utfärdad licens dels ock att sändaren endast må begagnas av besättningsmedlemmar med vederbörligt certifikat. Fartyget skall vidare enligt art. 31 vara försett med luftvärdighetsbevis, utfärdat eller godkänt av den stat där fartyget är registrerat. Vissa besättningsmedlemmar skola, på sätt art. 32 stadgar, innehava av sagda stat utfärdade eller godkända luftfartscertifikat. Jämlikt art. 34 skall för fartyget föras resedagbok. Art. 35 stadgar inskränkningar beträffande last, varvid fartyget i princip har att rätta sig efter vad som föreskrives i den stat över vilken fartyget färdas. En liknande bestämmelse möter i art. 36, enligt vilken envar fördragsslutande stat må förbjuda eller reglera användningen av fotografiapparater å luftfartyg som flyga över dess territorium. Andra stadganden av betydelse i förevarande sammanhang finnas upptagna i konventionen art. 11 och 12. Enligt den förra av dessa artiklar skola, med förbehåll för bestämmelserna i konventionen, de lagar och bestämmelser i en fördragsslutande stat, vilka gälla beträffande ankomst till eller avgång från dess territorium av luftfartyg nyttjade i internationell luftfart eller beträffande sådana luftfartygs nyttjande och navigering inom dess territorium, äga tillämplighet på samtliga fördragsslutande staters luftfartyg, oavsett nationalitet, och sådana luftfartyg skola iakttaga dem, då de ankomma till, avgå från eller befinna sig inom den statens territorium. Art. 12 åter innehåller bland annat att envar fördragsslutande stat

förbinder sig att vidtaga åtgärder för att säkerställa att varje luftfartyg, som flyger över dess territorium eller manövrerar där, och varje luftfartyg, som för dess nationalitetsmärke, varhelst sådant fartyg än må befinna sig, iakttaga gällande bestämmelser beträffande flygning och fartygs manövrering. Vidare förbinder sig enligt samma artikel envar fördragsslutande stat att låta åtala dem som bryta mot tillämpliga bestämmelser. Till belysning av art. 12 må hänvisas till annex 2 2.1, vari angives trafikreglernas tillämplighet i rummet.

Helt allmänt torde konventionens stadganden kunna sammanfattas sålunda, att den stat där ett luftfartyg är registrerat skall tillse att fartyget och dess besättning uppfylla vissa villkor var fartyget än må befinna sig, medan en överflugen stat skall sörja för att luftfarten inom dess område försiggår på behörigt sätt.

I den schweiziska luftfartslagen beröres spørgsmålet om lagens tillämplighet utom Schweiz uttryckligen blott i fråga om de straffrättsliga bestämmelserna (art. 97). Ett annat förfaringsätt har däremot iakttagits i den schweiziska sjölagen den 23 september 1953, vars art. 1 uttalar att sjöfart under schweizisk flagg lyder under schweizisk rätt, såvitt detta är förenligt med folkrättsliga grundsatser.¹

Under förarbetena till förslaget har mycken uppmärksamhet ägnats det nu ifrågavarande ämnet. Man har därvid funnit lämpligt göra en uppdelning i detta avseende mellan reglerna i allmänhet i luftfartslagen, dess ansvarsbestämmelser och de med stöd av luftfartslagen utfärdade föreskrifterna.

I första stycket av den föreslagna paragrafen återfinnas bestämmelser rörande luftfartslagens, utom ansvarsbestämmelsernas, tillämplighet i rummet. På sätt tidigare anförts skola de svenska bestämmelserna jämligt luftfartskonventionens föreskrifter i många viktiga avseenden gälla för svenska luftfartyg även då de befinna sig utom rikets gränser. De sakkunniga hava icke önskat återgiva detta förhållande i lagen genom en uppräknning av de särskilda paragrafer, som böra äga tillämpning jämväl vid luftfärd utanför svenskt område. Frånsett att en sådan lösning skulle verka tyngande på lagtexten, har man ansett en mer allmän formulering vara att föredraga såsom mera elastisk och möjliggörande en tillämpning även beträffande ännu ej aktuella fall. Man har följaktligen funnit lämpligt att såsom huvudregel föreslå, att vad i luftfartslagen förordnas rörande svenskt luftfartyg

¹ Av intresse för lufrätten är följande uttalande i lagens motiv (s. 11): »Jeder Staat anerkennt aber, dass sein eigenes Recht keine absolute Geltung haben kann. Denn einerseits haben seine Seeschiffe die zwingenden Vorschriften und die Gerichtshoheit ausländischer Staaten zu beachten, in deren Häfen und Territorialgewässern sie sich befinden. Andererseits sind sie in Territorialgewässern und auf hoher See an die Regeln des Völkerrechts, des in internationalen Vereinbarungen enthaltenen oder auf Übung und Gewohnheit beruhenden öffentlichen und privaten Rechts gebunden. Es kann sich hier jedoch nicht darum handeln, auch nur annähernd eine Art 'Demarkationslinie' zwischen dem nationalen und dem internationalen Recht zu ziehen. Die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge ist deshalb soweit der eigenen Gesetzgebung zu unterstellen, als dies praktisch möglich ist. Dieser Grundsatz ist in einem Gesetz, dessen Bestimmungen zum grossen Teil ausserhalb der Landesgrenzen angerufen werden, mit Nachdruck hervorzuheben.»

vid dess nyttjande inom svenskt område skall gälla sådant fartyg jämväl under färd utom riket. Fartyget kan härvid befinna sig inom området för annan stat, ansluten till luftfartskonventionen eller icke, eller ock färdas över öppet hav.

Från den sålunda föreslagna huvudregeln måste emellertid naturligen vittgående undantag göras.

Bland undantag är först och främst att beakta, hurusom av luftfartslagens avfattning kan framgå att beträffande vissa lagrum lagens tillämpning utom riket icke är avsedd. Såsom exempel må nämnas 8 kap. 3 § och 12 kap. 1 § i förslaget. Ett annat exempel erbjuda reglerna om bärgning i 11 kap., där en begränsning av tillämpningsområdet företagits i enlighet med bestämmelserna i inskrivningskonventionen.

Vidare har det varit av nöden att taga hänsyn till det fallet, att rätten i överflugen främmande stat skiljer sig från den svenska. Det förhåller sig visserligen så, att man får utgå från att de till luftfartskonventionen anslutna staterna komma att utforma sina bestämmelser i enlighet med konventionen och ICAO:s annex. Det oaktat måste man naturligen alltid räkna med att mer eller mindre betydande olikheter komma att föreligga olika stater emellan. Det måste sålunda beaktas, att konventionen och annexen i åtskilliga avseenden av betydelse för lufträtten lämna föga eller ingen vägledning. Än större skillnader i förhållande till andra rättssystem torde komma att utmärka lufträtten i sådana stater, som icke äro anslutna till konventionen. Vare sig fråga är om en konventionsstat eller icke, lär därför ett svenskt luftfartyg kunna komma i en situation, där den svenska rätten och vederbörande främmande rätt ställa olika krav. Äro dessa krav sinsemellan förenliga, kunna de alla fyllas, även om det i vissa fall vid utarbetandet av svenska tillämpningföreskrifter synes böra övervägas att medgiva lätnad i fråga om uppfyllandet av vad den svenska lagstiftningen eljest skulle hava fordrat. Äro kraven åter oförenliga, måste i första hand den främmande statens rätt med hänsyn till den även folkrättsligt förankrade höghetsrätten över eget luftområde tillgodoses och den svenska rätten följaktligen i erforderlig grad stå tillbaka. Enighet i sak härutinnan har ock under förarbetena till luftfartslagar rätt mellan de olika nordiska länderna. I enlighet härmed föreslås i förevarande paragraf det undantaget från huvudregeln, att den svenska rätten skall gälla endast såvitt den ej står i strid mot utländsk rätt, som skall vinna tillämpning jämlikt överenskomelse med främmande stat eller eljest med hänsyn till allmänna rättsgrundsatser.¹

¹ Enligt den inom nordisk doktrin förhärskande meningen torde, vidkommande den offentliga rätten i vad den icke reglerar den enskildes rättsställning i förhållande till andra enskilda subjekt, vedertagna folkrättsliga grundsatser i allmänhet icke medgiva, att en stats lagstiftning tillämpas inom annan stats territorium utan särskilt medgivande av berörda stat. Över öppet hav kan regeln att en medborgare är skyldig att lyda sitt lands lagar och hörsamma myndigheternas befallningar oavsett var han befinner sig — förutsatt naturligen att dessa lagar och befallningar äro avsedda att gälla utanför landets gränser — i princip tillämpas utan inskränkningar. Vistas medborgaren i en annan stat, kunna emellertid kollisioner mellan hemstatens och vistelsestatens anspråk på höghetsrätt medföra, att hemstatens rättsordning i tillämpningen begränsas av vis-

Det nu föreslagna stadgandet kan vid första påseende synas något svävande då det gäller att avgöra, om det ena eller andra stadgandet i luftfartslagen är tillämpligt utom riket. Särskilt för befälhavaren å ett luftfartyg måste det uppenbarligen vara angeläget att med säkerhet kunna avgöra, huruvida i ett visst fall svensk eller främmande rätt skall följas. I praktiken torde svårigheterna emellertid kunna förväntas icke bli alltför stora. Framhållas må att befälhavaren jämlikt 5 kap. 2 § i förslaget skall tillse bland annat att luftfärden genomföres i enlighet med gällande bestämmelser, vilket stadgande — såsom nedan vid nämnda lagrum vidare beröres — innefattar ett krav på att befälhavaren förskaffat sig vederbörlig kännedom om dessa bestämmelser inom överflugna stater. I princip föreligger motsvarande skyldighet även för befälhavaren å ett sjögående fartyg.

Beträffande härefter ansvarsbestämmelsernas giltighet i rummet hava de sakkunniga i anledning av Kungl. Maj:ts remiss den 7 maj 1953 av straffrättskommitténs förslag till brottsbalk med hänsyn närmast till 23 kap. 6—12 §§ i förslaget¹ framhållit bland annat, att det ville synas de sakkunniga, som om de av straffrättskommittén föreslagna reglerna om straffrättens tillämplighet i rummet vore väl förenliga med Sveriges åtagande enligt luftfartskonventionen art. 12. En omständighet, som i viss mån försvårade besvarandet av spørsmålet om lämpligheten med hänsyn till lufträtten av den föreslagna regleringen, vore emellertid följande. Inom ICAO:s juridiska kommitté — liksom inom International Law Association — påginge sedan någon tid förberedande arbete på internationella överenskommelser rörande vad som benämnts luftfartygets rättsliga ställning. Därvid hade man främst uppmärksammat spørsmål rörande straffrättslig och civilrättslig jurisdiktion i fråga om händelser ombord å luftfartyg. En underkommitté hade tillsatts för att närmare studera ämnet. Det vore möjligt att detta arbete inom en icke alltför avlägsen framtid komme att leda till en konvention rörande beivrande av brott som förövats ombord å luftfartyg. Vad en sådan konvention komme att innehålla kunde ännu icke med någon större sannolikhet bedömas. Skulle en konvention i ämnet med regler, som icke vore helt förenliga med 23 kap. 6 och 7 §§ i förslaget till brottsbalk, komma till stånd samt Sverige finna sig böra biträda denna, syntes emellertid det föreslagna stadgandet i 9 § i samma kapitel rörande verkan av överenskommelser med främmande makt bli att tillämpa i detta sammanhang och sålunda vara ägnat att undanröja möjligen uppkommande svårigheter. De sakkunniga hade emellertid vid sitt arbete ansett sig kunna utgå från att en bestämmelse sådan som den i 23 kap. 13 § brottsbalken föreslagna skulle för dem möjliggöra att i luftfartslagen intaga allenast en hänvisning till bestämmelsen.

telsestatens rättsordning. Se närmare angående doktrinen inställning till ifrågakvarande spørsmål Sundberg, s. 57 f, 148, Castberg, Folkerett, 2 uppl. (Oslo 1948) s. 84 f, Ross, Lærebog i folkeret, almindelig del, 3 uppl. (Köpenhamn 1951) s. 157, 176 ff, 190 f; jfr även Nial, Internationell för-mögenhetsrätt, 2 uppl. (Stockholm 1953) s. 118 ff, Eek, Statens maktsfär i luftrummet (Stockholm 1943), s. 29, 33 ff.

¹ Jfr straffrättskommittén s. 440 ff.

Då de sakkunniga alltjämt vidhålla denna uppfattning och således anse särskild reglering av ansvarsbestämmelsernas giltighet i rummet icke böra förekomma för lufträttens del, hava de begränsat sig till att i andra stycket av förevarande paragraf föreslå allenast en hänvisning. Denna avser för närvarande 1 kap. strafflagen, i vilket de sakkunniga i avbidan på behandlingen av straffrättskommitténs förslag ansett sig ej böra föreslå ändring.

Rörande slutligen tillämpligheten utom riket av föreskrifter, som utfärdats med stöd av luftfartslagen, hava de sakkunniga i tredje stycket av den nu föreslagna paragrafen upptagit ett med nuvarande reglering i sak överensstämmande stadgande. Det har ansetts lämpligen böra ankomma på Konungen att bestämma, i vilken omfattning sådan tillämpning skall ske, och detta även när det gäller tillämpningsföreskrifter utfärdade av den Konungen med stöd av lagen därtill bemyndigat. Såsom självklart får anses att Konungen därvid beaktar de förpliktelser, som åvila Sverige enligt exempelvis luftfartskonventionen.

Det nu berörda spørsmålet om tillämpligheten av svensk rätt å luftfartyg utom riket föranleder en motsvarande fråga vad angår tillämpligheten av den svenska luftfartslagstiftningen å utländskt fartyg vid färd inom svenskt område.

Bland utländska lagar, som tagit ståndpunkt till motsvarande spørsmål, må anmärkas den schweiziska luftfartslagen. Enligt dess art. 11 gälla i luftrummet över Schweiz de schweiziska lagarna, dock att förbehåll göres för bestämmelserna i de internationella överenskommelserna liksom för folkrättens och den internationella privaträttens erkända regler.

Vad angår förslaget, följer redan av 1 kap. 1 § att i regel den svenska rättens bestämmelser äro att tillämpa även på utländskt luftfartyg vid färd inom svenskt område.¹ Liksom den svenska rätten respekterar främmande makts höghetsrätt över dess territorium, kräver den principiellt att den svenska luftfartslagstiftningen skall iakttagas vid färd inom svenskt område. Motsvarighet bör uppenbarligen föreligga i dessa båda avseenden.

En sådan regel genomföres emellertid icke undantagslöst i förslaget. Genom den i andra stycket av förevarande paragraf upptagna hänvisningen beträffande ansvarsbestämmelsernas giltighet i rummet avgöres för dessa bestämmelser vidkommande även spørsmålet, huruvida den svenska lagstiftningen skall gälla också i fråga om utländskt luftfartyg eller utländsk man i Sverige. Enligt 5 kap. 11 § i förslaget bestämmer Konungen, i vilken omfattning föreskrifterna om befälhavare och om tjänsten ombord skola tillämpas i fråga om utländskt luftfartyg vid färd inom svenskt område; jämföras må vad som anföres i motiven till nämnda paragraf. Beaktas måste vidare, hurusom vissa stadganden genom sin avfattning giva vid handen att endast inhemska luftfartyg eller, undantagsvis, blott utländska sådana av-

¹ Jfr Sundberg s. 119 f, 143 ff, 158 ff, Eek, a. a. s. 36 ff, Castberg, a. a. s. 85 f, Ross, a. a. s. 157, 181 ff; se ock Riese s. 77.

ses. Exempel erbjuder 2 kap. i förslaget. Ytterligare är den svenska rättens tillämpning å utländskt luftfartyg eller beträffande viss utländsk man begränsad, i vissa fall jämlikt konventionsbestämmelser eller erkända folkrättsliga grundsatser och i vissa andra, låt vara enstaka, fall jämlikt den internationella privaträttens regler. Såsom exempel kunna nämnas i det förra avseendet de i 11 kap. 7 och 8 §§ föreslagna bestämmelserna rörande undersökning av luftfartsolyckor, där luftfartskonventionen art. 26 måste iakttagas vidkommande olycka som drabbat utländskt fartyg, samt i det senare avseendet 8 kap. 6 § i förslaget med dess regel om rätt att undfå del av innehållet i fartygshandlingar. Jämföras må även 12 kap. 3 § i förslaget. Slutligen må anmärkas, att stundom, exempelvis rörande tillsyn å utländska fartygs luftvärdighet och bemanning, en visserligen icke av hittills nämnda grunder bestämt påkallad men dock av praktiska skäl önskvärd lättnad beträffande utländska fartyg kan vinnas genom särbestämmelser i tillämpningsföreskrifterna på sätt beröres vid 3 kap. 2 § och 4 kap. 2 § i förslaget. Överhuvudtaget synes man böra beakta, att den svenska lagstiftningens tillämplighet å utländska luftfartyg i viss utsträckning kan bli beroende av den omfattning, i vilken sådant fartyg tager svenskt territorium i anspråk, eller ock av den trafik, i vilken fartyget nyttjas.

2 KAP.

Om registrering av luftfartyg och om dess nationalitet

Luftfartsförordningen innehåller i kap. 2, §§ 3—15, bestämmelser om luftfartyg, som må brukas inom svenskt område.

Av dessa paragrafer föreslås § 3, såsom redan anförts, ersatt av 1 kap. 2 § i förslaget.

De därefter följande §§ 4—13 luftfartsförordningen skola ersättas av 1—13 §§ registreringslagen. Dessa paragrafer förutsattes under arbetet med inskrivningslagstiftningen skola senare bli överflyttade till luftfartslagen. I överensstämmelse härmed och med vad redan i inledningen till motiven anförts upptages i förevarande kapitel innehållet i 1—13 §§ registreringslagen. Däri hava allenast vidtagits vissa redaktionella ändringar, som påkallats av luftfartslagens under nordiskt samarbete tillkomna uppställning. Beträffande motiveringen må fördenskull, i den mån ej i det följande annat anføres, hänvisas till förarbetena till registreringslagen. Jämföras må Kungl. Maj:ts proposition nr 13 till 1955 års riksdag *dels* angående godkännande av konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, *dels ock* med förslag till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg, m. m.¹

Slutligen hava i kapitlet upptagits vissa delar av §§ 14 och 15 luftfartsförordningen. Angående återstoden av nämnda paragrafer må jämföras vad vid 1 kap. 2 § och 3 kap. 9 § i förslaget anføres.

¹ Se särskilt s. 120 ff, 294 ff, 361 f.

I översiktlighetens intresse hava bestämmelserna i förevarande kapitel sammanförts med underrubriker, nämligen om registrering av luftfartyg (kapitlets 1—11 §§), om luftfartygs nationalitet (12—15 §§) samt om märkning av luftfartyg (16 §).

Om registrering av luftfartyg

1—6 §§.

Dessa paragrafer överensstämma med 1—6 §§ registreringslagen.

Angående innehållet i 7 § i sagda lag må hänvisas till 12 och 16 §§ i förevarande kapitel.

7—9 §§.

Förevarande paragrafer motsvara helt 8—10 §§ registreringslagen.

Beträffande 11 § registreringslagen må jämföras 13 § i det nu föreliggande kapitlet.

10 §.

I denna paragraf föreslås ett mot 12 § registreringslagen svarande stadgande.

11 §.

Till förevarande paragraf föreslås överflyttade bestämmelserna i 13 § registreringslagen, i den mån de avse fartygs antecknande i ett bihang till luftfartygsregistret.

Angående de i 13 § i sagda lag upptagna bestämmelserna om interimistiskt registrerade fartygs nationalitet och märkning må jämföras 14 och 16 §§ i förevarande kapitel.

Om luftfartygs nationalitet

12 §.

I denna paragraf hava upptagits stadganden svarande mot första och andra styckena av 7 § registreringslagen, första stycket dock med en formell jämkning, föranledd av att stadgandet i det nu framlagda förslaget inleder ett nytt avsnitt.

13 §.

Denna paragraf motsvarar 11 § registreringslagen.

14 §.

De sakkunniga föreslå att i denna paragraf upptagas föreskrifter om interimistiskt nationalitets- och registreringsbevis för ett jämlikt 11 § interimistiskt registrerat luftfartyg samt om sådant fartygs nationalitet. De föreslagna bestämmelserna återgiva motsvarande stadganden i 13 § registreringslagen med de ändringar, som betingas av det nu framlagda förslagets uppställning.

15 §.

I denna paragraf möter bestämmelse om hur luftfartygs nationalitet skall styrkas. Stadgande i ämnet återfinnes i det av registreringslagen ej berörda första stycket av § 14 luftfartsförordningen. Enligt detta stadgande ställas i fråga om innehav av nationalitets- och registreringsbevis eller däremot svarande bevis vissa krav å luftfartyg, som ej har svensk nationalitet och ej heller medgivande till luftfart enligt § 15 luftfartsförordningen eller särskilt luftfartstillstånd. Jämföras må förordningen § 36 första stycket, däri under a) upptages stadgande att fartyg, som brukas till luftfart inom svenskt område, skall medföra svenskt eller främmande nationalitets- och registreringsbevis eller viss däremot svarande handling. Hänvisas må ock till 8 kap. 5 § i förevarande lagförslag.

Luftfartskonventionen berör innehav av nationalitets- och registreringsbevis eller däremot svarande handling såtillvida, som nationalitets- och registreringsbevis i art. 29 nämnes främst bland de handlingar, vilka skola medföras å varje luftfartyg som är hemmahörande i en fördragsslutande stat och som nyttjas i internationell luftfart.

Frånsett de bestämmelser i § 14 luftfartsförordningen som, på sätt antytts vid rubriken till förevarande kapitel, föreslås skola överföras till annat kapitel i luftfartslagen eller till administrativ författning, företer det nu föreslagna stadgandet i förhållande till nämnda paragraf huvudsakligen den skillnaden, att svenskt fartygs skyldighet att innehava svenskt nationalitets- och registreringsbevis nämnes vid sidan av utländskt fartygs skyldighet att innehava utländsk nationalitetshandling. I viss överensstämmelse med 3 kap. 4 § och 4 kap. 5 § i förslaget har tillika syftet med innehavet, nämligen att prestera vederbörlig legitimation, angivits med uttrycket »till styrkande av nationaliteten».

Om märkning av luftfartyg

16 §.

Första stycket i paragrafen upptager stadganden som i huvudsak svara mot vad registreringslagen innehåller rörande märkning dels i 7 § tredje stycket i fråga om fartyg som införts i luftfartygsregistret, dels i 13 § tredje stycket vad angår fartyg som antecknats i det särskilda bihanget till registret. Emellertid har det ansetts böra i lagen utsägas att även interimistiskt registrerade luftfartyg skola märkas med svensk nationalitets- och registreringsbeteckning, ett ämne som nu är ordnat administrativt.

Vidkommande paragrafens innehåll i övrigt må anmärkas, hurusom de sakkunniga ansett det vara lämpligt att låta förevarande avsnitt omfatta icke blott fartyg med svensk nationalitet i enlighet med 12 eller 14 § i kapitlet utan även övriga fartyg som färdas inom svenskt område. Regler om märkning av sådana fartyg förekomma för närvarande i § 14 fjärde stycket och § 15 tredje punkten luftfartsförordningen, vilka författningsskäl icke upphävas genom registreringslagen.

Beträffande först fartyg som är hemmahörande i främmande stat, med vilken slutits överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område, gäller för närvarande enligt nämnda § 14 fjärde stycket, att fartyget skall hava nationalitets- och registreringsmärke i överensstämmelse med regler, som Konungen efter avtal med främmande stat godkänt. Sådana regler återfinnas i fråga om fartyg från de till luftfartskonventionen anslutna staterna i konventionen art. 19 och 20. Enligt den förra av dessa artiklar skall i fördragsslutande stat luftfartygs registrering eller överförande av registreringen företagas i enlighet med den statens lagar och föreskrifter. Art. 20 utsäger, att varje luftfartyg i internationell luftfart skall föra vederbörliga nationalitets- och registeringsmärken. Då samma principer böra bliva tillämpliga även i fall då särskild överenskommelse om rätt till luftfart inom svenskt område föreligger, föreslå de sakkunniga den allmänna regeln, att luftfartyg, som är hemmahörande 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 den främmande staten. Stadgande därom har upptagits i andra stycket av paragrafen.

Angående därefter fartyg, för vilket särskilt luftfartstillstånd enligt § 14 första stycket under b) luftfartsförordningen eller medgivande till luftfart enligt § 15 samma förordning meddelats, är i § 14 fjärde stycket och § 15 tredje punkten i förordningen stadgat, att fartyget skall vara försett med igenkänningsmärke enligt bestämmelser, som utfärdas av luftfartsmyndigheten. Det har ansetts fortfarande vara ändamålsenligt att erforderliga bestämmelser om märkning i föreliggande fall meddelas i administrativ ordning. Enligt förevarande förslag avses härmed fartyg, som brukas jämlikt medgivande varom i 1 kap. 2 § andra stycket stadgas. De sakkunniga föreslå sålunda i tredje stycket av paragrafen att sådant fartyg skall vara märkt enligt föreskrifter som meddelas av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

I sammanhang med förevarande paragraf må uppmärksammas bestämmelserna i § 5 tillämpningskungörelsen. I denna paragraf stadgas, att nationalitetsmärket för Sverige utgöres av bokstäverna SE, att registreringsmärket utgöres av en grupp om tre bokstäver samt att närmare bestämmelser angående märkenas inbördes storlek och avstånd, mått och bokstavstyp samt deras anbringande och bevarande ävensom angående deras användning som stationssignaler vid radiotelegrafering, radiotelefonering eller annan signalering utfärdas av luftfartsmyndigheten.

Det må tilläggas, att i annex 7 till luftfartskonventionen vissa föreskrifter äro meddelade om luftfartygs nationalitets- och registreringsbeteckningar. I anslutning till annexet äro av luftfartsstyrelsen utfärdade vissa bestämmelser (BCL L 15).

Till sist må erinras om stadgandena i § 6 tillämpningskungörelsen rörande, bland annat, anbringande å luftfartyg av mässingsplåt, angivande luftfartygets nationalitets- och registreringsmärken samt ägarens namn och hemvist eller motsvarande uppgift.

Att närmare ingå på de sålunda berörda frågorna faller utanför de sakkunniga meddelat uppdrag.

3 KAP.

Om luftvärdighet

Regleringen av luftvärdigheten sker för närvarande hos oss i administrativ ordning. De viktigaste stadgandena innehållas i luftfartsförordningen kap. 3. Bland kompletterande bestämmelser må särskilt framhållas §§ 7—9 och 31 tillämpningskungörelsen. Erinras må ock om vissa av luftfartsstyrelsen utfärdade luftvärdighetsbestämmelser (BCL L).

Då de problem, som möta i detta sammanhang, i stor utsträckning äro likartade på sjörettens och lufträttens områden, torde det äga sitt intresse att här lämna en kortfattad redogörelse för det förfaringssätt, som sedan lång tid tillbaka anlitats beträffande sjöretten. I 5 a § första stycket sjölagen stadgas, att fartyg skall, när det till sjöfart nyttjas, vara i sjövärdigt skick och behörigen utrustat samt så inrättat att nödigt skydd mot olycksfall och ohälsa beredes de ombordvarande; att bostäder ombord å fartyg skola vara tillräckliga och lämpliga; samt att fartygs inrättningar och redskap skola, när arbete med dem utföres, erbjuda tillräcklig säkerhet till förekommande av olycksfall och ohälsa. Andra stycket samma paragraf innehåller bestämmelser om fartygs bemanning. I paragrafens tredje stycke stadgas, att fartyg skall för resa vara så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras. Slutligen förordnas i fjärde stycket, att närmare föreskrifter om vad i förenämnda avseenden skall iakttagas så ock särskilda bestämmelser rörande passagerarfartyg utfärdas av Konungen. Jämföras må även 26 § sjölagen.

Av synnerlig vikt är vidare lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg, den så kallade fartygstillsynslagen. Enligt denna lag skall tillsyn utövas för utrönande, huruvida bestämmelserna i 5 a § sjölagen och de med stöd därav utfärdade föreskrifterna äro iakttagna. Genom lagen fastslås endast de mer allmänna principerna för tillsynen. I enlighet därmed förklaras i 12 § av lagen, att närmare föreskrifter angående tillsynens utövande meddelas av Konungen. Det må i detta sammanhang erinras om kungl. förordningen den 31 december 1914 (nr 491) med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg, nedan benämnd tillsynsförordningen.

Med stöd av 5 a § sjölagen äro ett flertal administrativa författningar givna. Här må påpekas kungl. förordningen den 20 maj 1927 (nr 184) angående fartygs byggnad och utrustning, kungl. kungörelsen den 30 december 1952 (nr 818) angående bostäder m. m. å fartyg för ombord anställda samt kungl. förordningen den 9 december 1932 (nr 570) angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg (nyttjandeförordning).

I betydande utsträckning kompletteras dessa författningar i sin ordning genom bestämmelser, som kommerskollegium jämlikt bemyndigande utfär-

dat. Särskilt må framhållas tre kommerskollegii kungörelser den 30 juni 1927, en med särskilda byggnads-, material- och utrustningsbestämmelser för fartyg (byggnadsreglemente), en med bestämmelser angående beskaflenheten av fartygslanternor och fartygskompasser samt villkoren för dessas godkännande och en tredje med hållfasthets- och provningsbestämmelser för material till byggnads- och utrustningsdelar m. m. för fartyg (provningsreglemente) samt vidare kommerskollegii råd och anvisningar den 16 mars 1944 angående båtars byggnad och kommerskollegii kungörelse den 29 augusti 1952 angående tillämpning av föreskrifter i 1948 års internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss (konventionskungörelse).

Såsom av det följande framgår, har man vid förslagets utarbetande, liksom beträffande registreringen och i viss överensstämmelse med vad som skett på sjörättens område, ansett de ledande principerna rörande luftvärdigheten och tillsynen å densamma böra fastslås i lagen. Å andra sidan har det syntts viktigt att icke alltför långt utsträcka regleringen i formen av lag. Vad redan i inledningen anförts om nödvändigheten att beakta den snabba utveckling, som fortfarande utmärker förhållandena på luftfartens område, gör sig här med styrka gällande. Ej minst beträffande detta avsnitt framträder betydelsen av ICAO:s arbete med normer och rekommendationer. Redan här må erinras om luftfartskonventionens annex 8 angående luftfartygs luftvärdighet och annex 6 med bestämmelser om luftfartygs nyttjande i internationell förvärvsmässig lufttrafik, till vilka annex återkommes flerstädes i det följande.

1 §.

Enligt förevarande paragrafs första stycke skall fartyg, som nyttjas till luftfart inom svenskt område, vara luftvärdigt. Jämföras må 1 kap. 4 § i förslaget rörande tillämplighet av stadgandet under färd utom riket. Stadgandet har motsvarighet i § 16 luftfartsförordningen.

Motsvarighet till stadgandet i andra stycket saknas för närvarande i luftfartsförordningen. Däremot innehållas i § 7 tillämpningskungörelsen bestämmelser om vissa villkor, som skola vara uppfyllda för att luftfartyg må anses såsom luftvärdigt. Villkoren avse fartygets konstruktion, byggnad och flygegenskaper, instrument för manövrering och navigering samt fartygets utrustning. Det uttalas härutinnan, att luftfartyg för att anses såsom luftvärdigt skall uppfylla följande villkor. Dess konstruktion skall med hänsyn till säkerheten uppfylla vissa minimikrav. Fartygets byggnad skall vidare vara godkänd med avseende å arbetets utförande och materialets beskaflenhet; och kontroll av tillverkningen och materialprov skola ådagalägga, att vissa minimikrav uppfyllas. Genom prov skall tillika visas, att vissa minimikrav med avseende å flygegenskaper äro uppfyllda. Fartyg skall slutligen vara försett med instrument, erforderliga för säker manövrering och navigering, samt med nödig utrustning. Det tillägges, att bestämmelser rörande de minimikrav, som enligt det förut återgivna skola ställas å luftfartyg för

godkännande av dess luftvärdighet, samt angående de instrument och den utrustning, varmed det skall vara försett, utfärdas av luftfartsmyndigheten.¹

Det har syntts riktigast att i lagen i sammanträngd form redovisa, i vilka avseenden krav ställas för att luftvärdighet skall kunna anses föreligga. Man har därvid utgått från att uttrycket »flygegenskaper» är att fatta så vidsträckt, att därunder inbegripas jämväl sådana egenskaper som hastighet och stigförmåga. Jämföras må annex 8 del II 3.

Att i lag närmare än sålunda skett angiva de krav, som härvidlag måste fyllas, har ansetts icke vara möjligt eller lämpligt. Med hänsyn till den alltjämt pågående utvecklingen och den betydelse, som i detta avseende tillkommer särskilt annex 8, måste ämnets närmare reglering överlämnas till ordnande på administrativ väg. Kraven för att ett fartyg skall anses såsom luftvärdigt kunna ock i viss mån växla, exempelvis med hänsyn till den fart vari fartyget skall användas. Jämföras må vad i 3 § i detta kapitel anföres.

I detta sammanhang torde böra framhållas en viss olikhet beträffande omfattningen av begreppen sjövärdighet och luftvärdighet. Sjölagen och fartygstillsynslagen *sidoordna* nämligen sjövärdighet och behörig utrustning. Enligt båda dessa lagar åsyftas med sjövärdigheten beskaffenheten av fartygets skrov och fasta delar samt vad därmed står i direkt samband. Detta torde stå i överensstämmelse med tidigare tysk sjö rätt, under det att numera genom 1937 års lagstiftning (§ 559 Handelsgesetzbuch) skett en omsvängning till ett mera omfattande sjövärdighetsbegrepp.² Tillämpningskungörelsen inbegriper däremot, såsom av det redan anförda framgår, under luftvärdighetsbegreppet jämväl att luftfartyg är försett med de för säker manövrering och navigering erforderliga instrumenten samt med nödig utrustning. På liknande sätt meddelas i annex 8 del III kap. 8 vissa bestämmelser om utrustning (equipment). Betydelsen av denna skillnad mellan sjö rätt och lufträtt minskas emellertid därigenom, att fartygstillsynslagen avser tillsyn över huvud av att bestämmelserna i 5 a § sjölagen och de med stöd därav utfärdade föreskrifterna äro vederbörligen iakttagna.

Förslaget följer i detta avseende hittills gällande lufträtt. Innebörden av den i viss mån svävande termen utrustning torde komma att närmare bestämmas i administrativ ordning.

Det ligger i sakens natur, att luftvärdigheten icke gäller under alla förhållanden utan förutsätter iakttagande av de bestämmelser eller inskränkningar, som uppställas i samband med utfärdandet av luftvärdighetsbevis. Till detta förhållande återkomma de sakkunniga vid 3 §.

Uppenbart är också, att här åsyftas att kraven i andra stycket skola vara uppfyllda under hela den tid fartyget nyttjas till luftfart.

Det har under förarbetena varit ifrågasatt att komplettera nu berörda allmänna bestämmelser med ett stadgande, att Konungen eller den Konung-

¹ Att luftfartsstyrelsen är luftfartsmyndighet framgår av § 2 tillämpningskungörelsen.

² Jfr Wüstendörfer s. 238 ff.

en därtill bemyndigar äger meddela föreskrifter om konstruktion och byggnad av luftfartyg, så ock om sådant fartygs tillbehör, utrustning och underhåll samt om reservdelar till luftfartyg. Med hänsyn till vad 14 kap. 3 § i förslaget innehåller har emellertid sådant stadgande ansetts icke vara erforderligt. Upptagande i lagen av dylik bestämmelse skulle ej heller vara väl förenligt med det förfaringssätt, som efter vad förut antytts tillämpats på den svenska sjörättens område.

2 §.

I § 17 luftfartsförordningen bestämmes, att tillsyn över att luftfartyg, som brukas inom svenskt område, städse är luftvärdigt, utövas av besiktningsman, som förordnas av Konungen, att tillsynen skall ske genom besiktning dels före fartygets tagande i bruk och därefter å de på förhand bestämda tider, som kunna varda stadgade, och dels då fartyget undergått sådan förändring eller lidit sådan skada, som kan hava betydelse för dess luftvärdighet, samt att närmare bestämmelser om tillsynen meddelas av Konungen.

På sjörättens område äro i motsvarande avseende vissa regler givna genom fartygstillsynslagen. Det stadgas sålunda i dess 3 §, att tillsyn å fartyg utövas dels genom sådana besiktningar för undersökning av fartyg i vissa hänseenden, varom stadgas i 2 och 3 kap. (sjövärdighets- och passagerarfartygsbesiktning), och dels medelst inspektion, varom sägs i 4 kap. Därjämte bestämmes att, vad angår fartyg som jämlikt 2 kap. äro underkastade sjövärdighetsbesiktning, Konungen må förordna, att särskilda, regelbundet återkommande förrättningar för undersökning av maskiner, inrättningar eller utrustning skola företagas jämväl i andra fall och i annan ordning än av föreskrifterna i 2 och 3 kap. föranledas.

Det kan anmärkas att i den schweiziska luftfartslagen art. 58 bestämmes bland annat, att prövning av luftvärdigheten skall äga rum dels före införandet i luftfartygsregistret, dels efter förloppet av en tidsrymd som bestämmes av den schweiziska luftfartsstyrelsen, dels ock då särskilda omständigheter, exempelvis ofall och allvarliga skador, komma prövning att framstå såsom påkallad.

Under förarbetena till lagen har detta ämne varit föremål för ingående överläggningar. Under dessa har framhållits bland annat det angelägna i att icke genom lagbestämmelser här binda utvecklingen. Med hänsyn härtill föreslås i första stycket allenast, att luftfartyg skall till utrönande av dess luftvärdighet undergå besiktning på tider och sätt som bestämmas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av luftfartsstyrelsen, så ock i övrigt vara underkastat tillsyn av luftfartsstyrelsen. Självfallet är, att härvid måste iakttagas av ICAO meddelade föreskrifter. Det må särskilt erinras om bestämmelserna i annex 8 del II 3—5.

I andra stycket av förevarande paragraf beröres ett icke minst med hänsyn till organisationen Scandinavian Airlines System (SAS) mycket betydelsefullt ämne, nämligen om delegation av tillsynen. En viss förebild till stadgandet finnes i 2 § andra stycket fartygstillsynslagen, enligt vilket ve-

derbörande tillsynsmyndighet må uppdraga åt sakkunnig att biträda vid och utom riket jämväl verkställa förrättning, varom sägs i fartygstillsynslagen. Det må för övrigt framhållas att Kungl. Maj:t i skrivelse till luftfartsstyrelsen den 30 maj 1947 förklarar hinder icke möta för styrelsen att såsom besiktning, företagen av vederbörande svensk besiktningsman, godkänna en av därtill behörig dansk eller norsk besiktningsman verkställd besiktning av svenskt, visst bolag tillhörigt och i den av SAS bedrivna trafiken insatt luftfartyg.

Anledning har förmenats icke förefinnas att hindra att verkställandet av förrättning jämväl här i riket kan uppdragas åt sakkunnig.

Under uttrycket sakkunnig inbegripes strängt taget även sakkunnig myndighet. I tydlighetens intresse har man dock ansett sig böra särskilt nämna myndighet.

Att sakkunnig, som verkställer besiktning enligt vad i 2 § andra stycket sägs, är behörig att förnya luftvärdighetsbevis framgår av 3 § andra stycket. Motsvarande befogenhet förefinnes däremot icke vad angår utfärdande av luftvärdighetsbevis.

I detta sammanhang torde vara rätta platsen att något dröja vid frågan om tillsyn å utländskt fartygs luftvärdighet.

Under förarbetena till förslaget har varit under ingående övervägande att i detta kapitel intaga ett stadgande, att Konungen ägde bestämma i vad mån och enligt vilka regler tillsyn å utländskt fartygs luftvärdighet skulle äga rum.

Sådant stadgande saknar visserligen motsvarighet i luftfartsförordningen. I 1 § tredje stycket fartygstillsynslagen förordnas däremot, att de bestämmelser i lagen, vilka ej särskilt förklaras skola gälla om svenska fartyg, skola med de undantag och avvikelser, som Konungen må bestämma, äga tillämplighet jämväl å utländska fartyg, som finnas här i riket. Det må härvid anmärkas, hurusom lagrådet vid tillkomsten av 1914 års sjösäkerhetslagstiftning uttalade betänkligheter mot att utan vidare göra ifrågasatta bestämmelser tillämpliga jämväl å utländska fartyg.¹ Det kunde — anförde lagrådet — ifrågasättas, huruvida förslaget i vissa delar, särskilt beträffande straffbestämmelserna, låte förena sig med erkända folkrättsliga grundsatser. Lagstiftningen beträffande utländska fartyg borde enligt dess mening för närvarande, fränsett bestämmelse om lastmärke, icke gå längre än att stadga rätt att inspektera desamma och rätt att stoppa ett fartyg, då uppenbar fara för människors liv vore för handen. Genom en föreskrift att Konungen ägde förordna, i vad mån och enligt vilka regler tillsyn skulle äga rum å utländska fartyg, skulle syftet kunna vinnas. I samband med viss omläggning av bestämmelserna om tillsyn å fartyg förklarade departementschefen, att därmed låte sig väl förena att följa lagrådets mening även beträffande stadgandena om utländska fartyg.²

Framhållas bör ytterligare, hurusom beträffande 1 § fartygstillsynslagen

¹ Jfr NJA II 1915 s. 366.

² NJA II 1915 s. 368.

föredragande departementschefen anförde bland annat följande.¹ I anslutning till vad som redan vore svensk rätt komme enligt det föreliggande lagförslaget jämväl främmande fartyg i svenska hamnar att underkastas tillsyn. Det tillkomme även eljest enligt förslaget Konungen att bestämma efter olika förhållanden rättade undantag och avvikelser i fråga om tillsynen över utländska fartyg, med iakttagande naturligen att de allmänna fordringarna på ett utländskt fartygs nödtorftiga säkerhet icke eftergäves. Ett uppenbarligen livsfarligt fartyg borde icke tillåtas lämna svensk hamn, därför att det vore utländskt. Men däremot avsåge lagförslaget att möjliggöra dels undantag från tillsynen över utländska fartygs beskaffenhet i särskilda avseenden, dels avvikelser i sättet för tillsynens utövande och dels slutligen ett ömsesidigt ordnande av fartygskontrollen mellan Sverige och de främmande länder, vilkas säkerhetsbestämmelser och tillsynsväsen motsvarade de i vårt land stadgade. Där förefunnen brist i ett utländskt fartyg icke ansåges kunna eller böra föranleda till annan påföljd, borde i allt fall genom den centrala tillsynsmyndighetens försorg vederbörande i fartygets hemland erhålla meddelande om felet för att få tillfälle att däri åstadkomma rättelse.

Det må här anmärkas, att tillsynsförordningen i § 29 stadgar bland annat, att om utländskt fartyg, å vilket 1948 års internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss äger tillämpning, är försett med certifikat i enlighet med föreskrifterna i konventionen, fartyget skall, såvitt angår de i certifikatet berörda förhållandena, vara underkastat tillsyn allenast för fastställande av huruvida fartygets säkerhetsförhållanden i huvudsak svara mot uppgifterna i certifikatet och huruvida fartyget kan gå till sjöss utan fara för passagerare eller besättning; att om tillsynen giver anledning till anmärkning eller annat inskridande av något slag, skriftlig underrättelse om samtliga i saken förelupna omständigheter omedelbart skall lämnas konsuln för det land, där fartyget är hemmahörande. Liknande bestämmelse är i § 29 tillsynsförordningen given beträffande utländskt fartyg, å vilket den internationella lastlinjekonventionen den 5 juli 1930 äger tillämpning och som är försett med behörigt internationellt fribordscertifikat.

Då i förslaget slutligen icke upptagits något uttryckligt stadgande i ämnet, sammanhänger detta därmed, att genom förevarande paragraf åt Konungen helt allmänt delegerats att meddela bestämmelser om besiktning till utrönande av fartygs luftvärdighet. Det är uppenbarligen att förvänta, att Konungen vid avfattandet av sådana bestämmelser kommer att taga hänsyn jämväl till nu avsedda förhållanden. Likaså lär Konungen komma att i mån av behov meddela föreskrifter rörande tillsynen i övrigt å utländska luftfartyg. Särskild motsvarighet till stadgandet i 1 § tredje stycket fartygstillsynslagen har förty ej upptagits i förslaget.

¹ Se Kungl. Maj:ts proposition nr 121/1914 s. 20 f.

3 §.

Paragrafens första stycke äger viss motsvarighet i § 18 första stycket luftfartsförordningen. Enligt detta stycke skall, sedan luftfartyg innan det tages i bruk undergått besiktning och prov med hänsyn till såväl beskaftenhet som utrustning, luftfartsmyndigheten på ansökan av ägaren utställa luftvärdighetsbevis för fartyget enligt fastställt formulär.

I enlighet med den uppfattning, som kommer till synes i 2 § i kapitlet, har kravet på besiktning såsom en oeftergivlig förutsättning för utfärdande av luftvärdighetsbevis ej upptagits i förslaget. De tillkallade experterna hava enhälligt vitsordat att det funnes fall, då det vore av viss betydelse att luftvärdighetsbevis kunde utfärdas utan föregående besiktning. Särskilt har, med hänsyn bland annat till kostnaderna, från luftfartsnäringen betonats det angelägna i att besiktning icke anordnades blott pro forma.

Den här utvecklade uppfattningen torde ock stå i överensstämmelse med annex 8 del II 3.1.

För närvarande äro två olika formulär för luftvärdighetsbevis i bruk. Det ena är av äldre typ och innehåller ett flertal detaljuppgifter, vilkas iakttagande utgör förutsättning för bevisets giltighet. Detta formulär användes ej beträffande fartyg, som tillverkats i Sverige efter den 1 juli 1949. I det andra formuläret, som står i överensstämmelse med ett vid annex 8 del II 7 fogat formulär, hava åsyftade detaljuppgifter uteslutits. I det nya formuläret till luftvärdighetsbevis uttalas emellertid bland annat, att luftfartyget är att anse såsom luftvärdigt, när det nyttjas och underhålls i enlighet med innehållet i luftfatskonventionen och i Sverige gällande författningar samt den för fartyget gällande flyghandboken, dock högst intill viss, å beviset angiven dag.

I detta sammanhang må erinras om bestämmelsen i annex 8 del II 8, att varje luftfartyg skall vara försett med en flyghandbok, förbunden med luftvärdighetsbeviset, och att sådan flyghandbok skall innehålla dels de begränsningar, inom vilka luftfartyget är att anse såsom luftvärdigt i enlighet med tillämpliga luftvärdighetsfordringar (as defined by the appropriate airworthiness requirements) dels ock tillägg av anvisningar och upplysningar nödvändiga för fartygets säkra nyttjande (additional instructions and information necessary for the safe operation of the aircraft).

Då det enligt förevarande paragraf tillkommer Konungen att fastställa formulär för luftvärdighetsbevis, lär redan däri ligga att beviset kan utfärdas sålunda, att i detta intages en hänvisning till flyghandboken. I tydlighetens intresse uttalas emellertid i förevarande paragraf, att Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger förordna att i beviset eller i detta åtföljande handling närmare anvisningar skola meddelas angående vad med hänsyn till fartygets nyttjande förutsättes för att fartyget skall anses som luftvärdigt.

Vad första stycket av förevarande paragraf i övrigt innehåller torde icke kräva närmare motivering. Luftvärdighet är naturligen ett relativt eller

elastiskt begrepp, och man måste räkna med olika kategorier av luftvärdighet. Samma tanke kommer ock till uttryck i 13 § fartygstillsynslagen, då där uttalas att med sjövärdighetsbesiktning förstås undersökning, som anställes för utrönande, huruvida fartyg må anses sjövärdigt »med hänsyn till dess användning och den fart, vari det nyttjas eller är avsett att nyttjas».

Över huvud är — såsom nogsamt framgår av en jämförelse mellan annex 6 och annex 8 till luftfartskonventionen — gränsen i viss mån flytande mellan så kallad teknisk luftvärdighet och vad man brukar benämna operativ luftvärdighet. Vid sidan av luftvärdighetsbestämmelserna måste självfallet hänsyn tagas till de särskilda säkerhetsföreskrifter, som komma till uttryck genom andra stadganden i förslaget eller med stöd därav givna bestämmelser, exempelvis vad angår bemanningen och — för att använda den sjörättsliga terminologien — fartygets nyttjande.

I andra stycket av paragrafen har — såsom för närvarande enligt § 23 luftfartsförordningen i viss utsträckning är händelsen med luftfartscertifikat — upptagits bestämmelse om möjlighet att förnya luftvärdighetsbevis. Man har under förarbetena utgått från att därmed täckas ej blott upplivande av ett bevis, vars giltighetstid utgått, utan även förlängning av giltighetstiden för ett ännu giltigt sådant.

Det har, såsom redan antytts, ansetts lämpligt att sakkunnig, som verkställer förrättning jämlikt bemyndigande på grund av vad i 2 § andra stycket stadgas, utrustas med behörighet att förnya luftvärdighetsbevis.

4 §.

I paragrafen behandlas samma spörsmål som för närvarande äro besvarade i § 18 andra stycket luftfartsförordningen.

För sjörettens del må erinras om stadgandet i 8 § fartygstillsynslagen att på Konungen ankommer att bestämma, att av viss utländsk myndighet eller av viss klassificeringsanstalt företagen undersökning rörande fartyg må godkännas såsom vore den verkställd av vederbörande svenska tillsynsmyndighet, ävensom att över sådan undersökning utfärdat certifikat skall äga enahanda giltighet, som om det av svensk myndighet utfärdats.

Stadgandet i första stycket bör ses mot bakgrunden av bestämmelserna i luftfartskonventionen. I dess art. 31 stadgas, att varje i internationell luftfart nyttjat luftfartyg skall vara försett med luftvärdighetsbevis, utfärdat eller godkänt (rendered valid) av den stat där fartyget är registrerat. Jämlikt konventionen art. 33 skola bland annat luftvärdighetsbevis, som utfärdats eller godkänts av den fördragsslutande stat där fartyget är registrerat, av övriga fördragsslutande stater erkännas såsom giltiga (be recognized as valid), förutsatt att de fordringar enligt vilka sådana bevis utfärdades eller godkändes äro lika med eller överstiga de minimifordringar som tid efter annan må fastställas i enlighet med konventionen.

Av stadgandets avfattning framgår, att utländskt fartyg kan styrka sin luftvärdighet även genom svenskt eller här i riket godkänt luftvärdighetsbevis.

Under uttrycket bevis »utfärdat eller godkänt i främmande stat» innefattas jämväl bevis härrörande från klassificeringsanstalter såsom Bureau Veritas och Air Registration Board.

Vad särskilt angår termen »godkänt» må uppmärksamheten fästas vid annex 8 till luftfartskonventionen, där i del II 1 »render valid» definieras såsom en handling varigenom en fördragsslutande stat, i stället för att utfärda eget luftvärdighetsbevis, godtager annan sådan stats bevis såsom likvärdigt med sitt eget luftvärdighetsbevis (accepting a certificate of airworthiness issued by any other Contracting State as the equivalent of its own certificate of airworthiness). Vissa bestämmelser angående vad som skall iakttagas vid godkännande av främmande stats luftvärdighetsbevis äro givna i annex 8 del II 5.2 (»Method of rendering a certificate of airworthiness valid»).

I detta sammanhang må erinras om bestämmelserna i luftfartskonventionen art. 39 under a) och 40. Det förstnämnda stadgandet utsäger, att varje luftfartyg eller del därav, med avseende varå gäller en internationell norm i fråga om luftvärdighet eller flygegenskaper men som i något hänseende ej uppfyllde ifrågavarande norm då bevis därom utfärdades, skall hava, tecknad å beviset eller fogad vid detta, en fullständig förteckning å de hänseenden, i vilka sådana fordringar ej uppfylldes. Art. 40 stadgar, såvitt nu är i fråga, att luftfartyg med ett på angivna sätt påtecknat luftvärdighetsbevis icke må deltaga i internationell luftfart utan tillstånd av den stat eller de stater, vilkas territorium överflyges.

Stadgandet i andra stycket bör jämföras med de redan vid 1 kap. 2 § i förslaget berörda bestämmelserna i § 14 luftfartsförordningen. Enligt dessa bestämmelser gäller, att skyldigheten att innehava luftvärdighetsbevis icke är oefftergivlig. Luftfartsstyrelsen kan nämligen på ansökan av den, för vars räkning luftfarten äger rum, giva särskilt luftfartstillstånd. Sådant tillstånd kan dock meddelas endast, när fartyget med hänsyn till luftvärdighet uppfyller krav motsvarande vad av svenska fartyg fordras.

Man har å svensk sida utgått från att närmare föreskrifter om det i andra stycket av förevarande paragraf avsedda tillståndet lämpligen böra meddelas i administrativ ordning.

Bestämmelser svarande mot vad ovan återgivits av konventionen art. 33, 39 under a) och 40 hava icke upptagits i förslaget. Beträffande art. 33 är anledningen den, att närmare föreskrifter om godkännande av utländskt luftvärdighetsbevis icke föreslås skola intagas i lagen. Jämföras må emellertid 6 § i kapitlet. Vidkommande art. 39 under a) och 40 har man förutsatt att svenska luftvärdighetsbevis skola uppfylla de villkor, som krävas enligt internationella normer. Dessa bestämmelser i konventionen hava följaktligen betydelse endast för vissa utländska bevis vid tillämpningen av art. 33.

5 §.

I förevarande paragraf behandlas den mycket invecklade frågan om inverkan på luftvärdighetsbeviset av omständigheter, som kunna hava bety-

delse för luftvärdigheten, med andra ord frågan om vad annex 8 del II 6 till luftfartskonventionen kallar luftvärdighetsbevisets temporära ogiltighet (temporary invalidity of certificate of airworthiness). Här stå 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 tecknad försäkring blir ogiltig.

Enligt § 19 luftfartsförordningen gäller, att om luftfartyg, sedan det tagits i bruk, icke undergått besiktning, som skall företagas å viss på förhand bestämd tid, eller om det undergått sådan förändring eller lidit sådan skada, som kan hava betydelse för dess luftvärdighet, luftvärdighetsbeviset icke är gällande, så länge besiktning ej skett.

Under förarbetena till förslaget har det ansetts 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 hava betydelse för luftvärdigheten. Stadgande härom har upptagits i första stycket av förevarande paragraf. Ogiltigheten varar så länge fartyget ej förklarats luftvärdigt. Luftfartsstyrelsen har emellertid i förslaget tillagts behörighet att medgiva avvikelser härifrån, något som äger betydelse särskilt med avseende å förlängning av beviset under pågående resa samt företagna ändringar å fartyget.

En förutsättning för utövande av nämnda behörighet är naturligen att luftvärdigheten icke därigenom sättes i fara. Detta har ansetts så mycket mindre behöva framhållas i lagtexten, som förslaget i 1 § upptager en allmän bestämmelse att fartyg skall vara luftvärdigt.

Samma påföljd som i förut angivna fall har ansetts 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.

Det må tilläggas att, enligt vad de tillkallade experterna upplyst, hos oss utvecklats sig den praxis, att automatisk ogiltighet icke anses inträda under vissa omständigheter, såsom då godkännande i förväg inhämtas för tillämnad ändring eller då reparation utföres å särskild godkänd verkstad. Denna praxis har ansetts förenlig med den föreslagna lagtexten.

Har i andra fall än i första stycket avses förekommit omständighet som må antagas hava betydelse för luftvärdigheten, inträder däremot enligt förevarande paragraf andra stycket ogiltighet först när luftfartsstyrelsen meddelat förordnande därom.

Vad i paragrafen i angivna avseenden föreslås har ansetts stå i överensstämmelse med innehållet i annex 8 del II, särskilt under 6.2. Däri föreskrives, att om ett fartyg, som innehar gällande luftvärdighetsbevis, lidit skada, registreringsstaten skall avgöra, huruvida skadan är av sådan beskaffenhet att fartyget icke längre är luftvärdigt i enlighet med tillämpliga luftvärdighetsfordringar. Särskilda bestämmelser äro i annexet meddelade om förfa-

ringssättet för det fall, att fartyg från fördragsslutande stat befinner sig på annan sådan stats område.

Att ägare eller brukare av luftfartyg är pliktig att till luftfartsstyrelsen anmäla omständighet av betydelse för luftvärdigheten framgår av 7 § i förevarande kapitel.

Stadgandet i sista stycket av 5 § torde icke påkalla särskild motivering. Påpekas må emellertid att, med hänsyn till paragrafens bestämmelser om bevisets ogiltighet, främst stadgandet i första stycket andra punkten, det ansetts tillräckligt att göra insändande av ej längre gällande luftvärdighetsbevis beroende på särskilt beslut av luftfartsstyrelsen.

6 §.

Av vad vid 4 § anförts framgår, att meddelande av godkännande av utländskt luftvärdighetsbevis egentligen är att anse såsom en motsvarighet till eller ett annat sätt för utfärdande av eget luftvärdighetsbevis.

I enlighet därmed har det ansetts riktigt att i förevarande paragraf giva kapitlets bestämmelser om utfärdande, förnyelse och ogiltighet av luftvärdighetsbevis motsvarande tillämpning vid meddelande av godkännande här i riket av utländskt bevis eller då fråga uppkommer om förnyelse eller ogiltighet av sådant godkännande.

Det torde vara lämpligt att luftfartsstyrelsen i vissa hithörande fall samverkar med vederbörande utländska luftfartsmyndighet.

7 §.

Paragrafen vilar på samma tankegång som § 21 andra stycket luftfartsförordningen. Enligt detta författningsrum åligger det ägaren eller — om denne ej är svensk — den, som är förare eller för befälet ombord, ävensom den, för vars räkning fartyget eljest brukas, att till besiktningsman göra anmälan om varje omständighet, som kan vara av betydelse för fartygets luftvärdighet, samt att lämna alla för tillsyns utövande nödiga upplysningar.

Att i den nu föreslagna paragrafen saknas bestämmelse om förarens och befälhavarens förpliktelser beror på upptagandet i förslaget av särskilt befälhavarekapitel. Jämföras må 5 kap. 2 § i förslaget.

Orden »i enlighet med bestämmelser som meddelas av luftfartsstyrelsen» hava upptagits i lagtexten bland annat för att möjliggöra, att underrättelse till luftfartsstyrelsen förmedlas av vederbörande luftfartsföretag.

8 §.

Enligt § 21 första stycket luftfartsförordningen gäller, att det åligger envar, som har luftfartyg i sin besittning, att på begäran av besiktningsman lämna denne tillträde till fartyget.

Detta stadgande kompletteras av bestämmelserna i § 8 femte stycket tillämpningskungörelsen, att luftfartsmyndigheten äger, i den omfattning myndigheten finner erforderlig, föranstalta om materiellprovflygning och andra prov avseende flygmateriel; att därvid all för provens utförande er-

forderlig materiel ävensom drivmedel och dylikt samt det biträde av personal, som finnes nödvändigt, av flygmaterielens ägare eller innehavare skola ställas till myndighetens förfogande; samt att myndigheten äger förordna hos myndigheten anställd tjänsteman, besiktningsman för tillsyn över luftfartygs luftvärdighet eller annan lämplig person att utföra proven eller såsom myndighetens kontrollant hava överinseende över desamma.

Till jämförelse må framhållas, hurusom i 4 § fartygstillsynslagen stadgas att tillsynsmyndighet skall jämte till äventyrs åtföljande biträde äga tillträde till fartyg för verkställande av förrättning enligt fartygstillsynslagen, med befogenhet tillika att därvid taga del av de fartyget rörande, ombord befintliga handlingar. Därjämte förordnas i paragrafen, att tillsynsmyndighet skall låta sig angeläget vara att så anordna förrättning att därav såvitt möjligt rubbning i fartygets trafikförhållanden ej föranledes eller i övrigt större olägenhet förorsakas, än som kan anses oundgängligen nödigt.

Vid förslagets utarbetande har man ansett vad med förut återgivna bestämmelser åsyftas bliva tillgodosett genom de i förevarande paragraf upptagna stadgandena. Uttrycket »medverkan från fartygets sida» har sålunda antagits i sig innefatta sådana åtgärder som utförande av nödvändiga prov, inbegripet provflygning av fartyget, samt lossning av last. I enlighet härmed har det ansetts lagtekniskt lämpligast att liksom hittills detaljregleringen sker genom den administrativa lagstiftningen. Denna uppfattning har ock vunnit stöd vid överläggningar med de utsedda experterna.

Vad här förut sägs om luftfartyg gäller uppenbarligen även annan flygmateriel än själva fartyget. Med uttrycket förrättning har åsyftats jämväl tillsynen i övrigt.

Beträffande stadgandet i andra punkten må tilläggas, att det utsäger något, som i och för sig borde vara självklart. Då fartygstillsynslagen, såsom redan anförts, upptager en motsvarande bestämmelse och sådan av luftfartsföretagen tillmätts viss betydelse, har det funnits lämpligast att i förslaget ej avvika från fartygstillsynslagen.

Här, liksom i övrigt i förslaget, lämnas öppen frågan om statens ansvarighet för skada, som uppkommer genom åtgärder av dess ämbets- och tjänstemän.

9 §.

Det i förevarande paragraf upptagna stadgandet äger viss motsvarighet i den redan vid 1 kap. 2 § i förslaget nämnda § 15 luftfartsförordningen, enligt vilken paragrafs första punkt luftfartsmyndigheten äger medgiva att fartyg, även om det icke uppfyller fordringarna enligt § 14, må nyttjas till luftfart inom svenskt område för prövning av dess luftvärdighet eller andra egenskaper. Åt stadgandet har emellertid givits en mer allmän avfattning än i luftfartsförordningen. Uppmärksamheten har därvid varit fäst bland annat vid det fallet, att ett skadat fartyg måste flygas till en reparationsplats. Beaktats har ock stadgandet i annex 8 del II 6.2.2 med vissa bestämmelser om här åsyftad flygning.

Såsom stadgandets avfattning giver vid handen, har det avsetts skola tillämpas restriktivt; det är endast för det fall att särskild anledning därtill förekommer, som dispens från kravet på luftvärdighet må medgivas.

10 §.

Stadgandet i förevarande paragraf är motiverat av det med hänsyn till luftvärdigheten angelägna i att trygghet vinnes för att flygmateriel är av fullt tillfredsställande beskaffenhet. Det vilar sålunda i någon mån på samma grund som bestämmelsen angående viss farlig tillverkning i § 7 mom. 1 näringsfrihetsförordningen den 18 juni 1864.

Viss tveksamhet har förelegat rörande stadgandets behövlighet. Luftfartsstyrelsen har hittills ansett sig i, bland annat, § 7 tillämpningskungörelsen hava tillräcklig hemul för att utfärda bestämmelser av här avsett slag. På sjörättens område äro byggnads- och provningsreglementena, såsom redan vid rubriken till förevarande kapitel antytts, utfärdade av kommerskollegium på grund av bemyndigande i administrativ författning, som i sin ordning stöder sig på det allmänna stadgandet i 5 a § sjölagen.

Då man i Danmark och Norge önskat ett stadgande i nu förevarande ämne samt några reella invändningar knappast kunna framställas härutinnan, har man emellertid å svensk — liksom även å finsk — sida ansett sig böra upptaga stadgandet i förslaget.

Självklart är att vid meddelande av tillstånd enligt förevarande paragraf skola bestämmas erforderliga villkor.

Skulle i fråga om import av utländsk materiel särskilda stadganden visa sig erforderliga, torde på sätt skett beträffande sjögående fartyg regleringen kunna ske i administrativ ordning.

4 KAP.

Om luftfartygs bemanning

Liksom beträffande luftvärdigheten har i fråga om bemanningen å luftfartyg den erforderliga regleringen hittills huvudsakligen skett i administrativ ordning. De viktigaste stadgandena i detta ämne äro nämligen upptagna i kap. 4 luftfartsförordningen och vissa anslutande bestämmelser återfinnas i tillämpningskungörelsen §§ 10—15 samt § 31. Erinras kan ock om vissa av luftfartsstyrelsen meddelade så kallade utbildningsbestämmelser (BCL U).

Jämväl på sjörättens område är bemanningen reglerad huvudsakligen i administrativ ordning. Såsom redan vid föregående kapitel anmärkts, innehåller emellertid 5 a § andra stycket sjölagen vissa grundläggande bestämmelser om fartygs bemanning. Bemanningen uppmärksammas även i vissa andra stadganden i sjölagen, exempelvis 26 §, ävensom i fartygstillsynslagen. Bland administrativa författningar av betydelse för bemanningen av fartyg må särskilt nämnas tillsynsförordningen, nyttjandeförordningen

samt kungl. förordningen den 12 juni 1936 (nr 315) angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. (befälsförordning) och kungl. kungörelsen den 9 mars 1951 (nr 99) angående vissa undantag från behörighetsbestämmelserna i befälsförordningen m. m. ävensom kungl. förordningen den 22 maj 1925 (nr 263) angående vissa villkor beträffande hälsotillstånd och kroppsbeskaffenhet för vinnande av anställning å fartyg i viss fart m. m. och kungl. förordningen den 31 december 1917 (nr 932) angående läkarintyg för sjöfolk.

Detaljerade föreskrifter rörande luftfartygs bemanning hava av ICAO meddelats i annex 1 till luftfartskonventionen, avseende certifikat åt besättningsmedlemmar och annan luftfartspersonal. Även i annex 6, som rör luftfartygs nyttjande i internationell förvärvsmässig lufttrafik, finnas vissa bestämmelser om bemanningen. Tillägg och ändringar beträffande dessa annex hava varit talrika och kunna förväntas även framdeles ofta förekomma.

Med hänsyn till det anförda och vad nedan vid de olika paragraferna i kapitlet framhålles hava de sakkunniga ansett riktigast att i förslaget till luftfartslag upptaga endast de huvudsakliga stadgandena rörande bemanning.

1 §.

Denna paragraf innehåller de grundläggande bestämmelserna om luftfartygs bemanning. Rörande bemanningsföreskrifternas tillämplighet vid färd utom riket må jämföras 1 kap. 4 § i förslaget.

Till nu ifrågavarande paragraf saknas egentlig motsvarighet i luftfartsförordningen. Dess § 22 föreskriver nämligen endast att Konungen i den mån så anses nödigt meddelar närmare föreskrifter om bemanningen.

Sjölagen innehåller däremot, såsom redan vid rubriken till kapitlet erinrats, stadganden rörande bemanningen i 5 a §. I denna paragraf andra stycket förordnas sålunda, att fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt, samt att i intet fall för resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller eljest är sådan, att skeppstjänsten måste indelas på skift, fartyget må hava mindre däcksbesättning än som jämte befälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten å däck, medan fartyget är i gång, och ej heller, om det är ångfartyg, mindre maskinbesättning än som jämte maskinbefälet är i vardera av två vakter tillräcklig för skeppstjänsten i maskinen under fartygets gång. I fjärde stycket av 5 a § stadgas därjämte, att närmare föreskrifter i ämnet utfärdas av Konungen.

I överensstämmelse med vad som skett på sjörättens område har i första stycket av förevarande paragraf upptagits ett stadgande av innehåll att luftfartyg vid luftfart inom svenskt område skall vara bemannat på betryggande sätt. Därmed förstås icke blott att fartygspersonalen skall uppgå till erforderligt antal utan även att de enskilda medlemmarna av personalen skola innehava vederbörliga kvalifikationer liksom, där så föreskrives, certifikat angående sin kompetens. Jämföras må i detta sammanhang bestämmelsen i 14 kap. 1 § i förslaget rörande luftfartyg utan förare.

Såsom i huvudsak skett på sjörättens område har det, på sätt redan i det föregående antytts, ansetts nödvändigt att beträffande detaljfrågor överlämna regleringen åt Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.¹ Bestämmelse i sådant avseende är upptagen i andra stycket av paragrafen. Att reglera hithörande frågor i själva lagen får anses mindre lämpligt redan av den anledningen, att bemanningsföreskrifterna måste variera med hänsyn till luftfartygets art och den fart, vari det nyttjas.

I tredje stycket föreslås stadgande att ansvaret för att fartyget är vederbörligen bemannat åvilar ägaren eller den som brukar fartyget i ägarens ställe. Att även befälhavaren har skyldigheter härutinnan, framgår emellertid av 5 kap. 2 § i förslaget.

2 §.

Luftfartsförordningen saknar direkt bestämmelse om tillsyn å luftfartygs bemanning. Ett motsatt förhållande råder däremot på sjörättens område. Enligt 1 § fartygstillsynslagen skall nämligen tillsyn utövas för utrönande, huruvida bestämmelserna i 5 a § sjölagen och de med stöd därav utfärdade föreskrifterna äro iakttagna. Tillsynen avser sålunda jämväl bemanningen, på sätt ock betonades av föredragande departementschefen vid framläggande av proposition rörande tillsynslagen.²

I öppen dag ligger att en motsvarande reglering bör förekomma beträffande lufträtten och att tillsynen bör ankomma å luftfartsstyrelsen såsom chefsmyndighet. På grund därav föreslås i första stycket av förevarande paragraf, att luftfartygs bemanning skall vara underkastad tillsyn av luftfartsstyrelsen.

Såsom fallet är beträffande tillsyn å luftvärdighet har det funnits påkallat att möjliggöra för luftfartsstyrelsen att delegera tillsynen å bemanningen av luftfartyg till särskild sakkunnig eller myndighet. Stadgande härom har upptagits i andra stycket av förevarande paragraf. I motsats till vad som föreslås beträffande luftvärdighetsbevis skall emellertid enligt förslaget delegationen icke kunna omfatta behörighet att förnya luftfartscertifikat. Jämföras må vad som anföres vid 4 § i detta kapitel.

Under förarbetena till förslaget har rörande detta kapitel liksom beträffande det närmast föregående varit under övervägande att upptaga ett stadgande, i vad mån och enligt vilka regler tillsyn å utländskt fartyg må äga rum. Härom må hänvisas till motiveringen vid 3 kap. 2 §, som här äger motsvarande tillämplighet.

¹ Vid granskningen av förslaget till 1914 års ändringar i sjölagen uttalade lagrådet beträffande 5 a § sjölagen, att det icke borde åt den administrativa lagstiftningen överlämnas att föreskriva huru vitt gående föreskrifter som helst angående bemanningen. Departementschefen avvisade emellertid lagrådets erinran särskilt med hänsyn till angelägenheten att icke för Sveriges del försvåra anslutningen till de mellanfolkliga överenskommelser rörande sjöfartssäkerheten, som efter hand kunde komma att ingås. Jfr NJA II 1915 s. 368 ff.

² Se Kungl. Maj:ts proposition nr 121/1914 s. 17 f.

3 §.

Enligt § 23 luftfartsförordningen gäller bland annat, att villkoren för erhållande av certifikat om behörighet att göra tjänst å luftfartyg bestämmas av Konungen, som därvid jämväl bestämmer, i vilken utsträckning svenskt medborgarskap eller hemvist i Sverige skall vara villkor för erhållande av certifikat till viss tjänst. Nämnda § 23 kompletteras av tillämpningskungörelsen, särskilt §§ 13 och 15. Sistnämnda bestämmelser äro begränsade till att angiva de villkor, som i olika avseenden äro att beakta vid utfärdande av certifikat.

Vid förslagets utarbetande hava de sakkunniga ansett att bestämmelserna i detta ämne böra erhålla en mer allmän avfattning. Möjlighet bör nämligen finnas att för viss tjänst ombord å luftfartyg föreskriva särskilda villkor, även för fall då certifikat ej kräves.

Den föreslagna texten skiljer sig från luftfartsförordningen även såtillvida, som i förslaget uttryckligen säges att Konungen må delegera behörigheten att fastställa villkor. Detta har synts ändamålsenligt med hänsyn till, bland annat, den tidigare berörda, av ICAO bedrivna verksamheten på detta område. I ovannämnda annex 1 föreskrives nämligen såsom villkor för erhållande av certifikat, att vederbörande skall fylla vissa för varje slag av certifikat närmare angivna villkor i fråga om ålder, kunskaper, erfarenhet, skicklighet och fysisk lämplighet.

Det nu i § 23 luftfartsförordningen särskilt nämnda villkoret rörande hemvist här i riket har ansetts icke vara av den betydelse, att det behöver uttryckligen nämnas i lagtexten.

4 §.

Förevarande paragraf har till huvudsaklig uppgift att besvara frågan, i vilka fall den, som uppfyller de jämlikt 3 § fastställda villkoren för behörighet att å luftfartyg förrätta viss tjänst, äger rätt att erhålla svenskt luftfartscertifikat. Paragrafen äger viss motsvarighet i stadgandet i § 23 första stycket luftfartsförordningen, att certifikat om behörighet att göra tjänst å luftfartyg i den egenskap, certifikatet avser, utfärdas av luftfartsmyndigheten. De tjänster för vilka certifikat kan erhållas uppräknas visserligen icke i luftfartsförordningen, men däremot möter i § 10 tillämpningskungörelsen en sådan uppräknning.

Vid regleringen av detta ämne måste beaktas innehållet i luftfartskonventionen art. 32 under a). Däri stadgas att föraren och övriga för trafikuppgifter verksamma medlemmar av besättningen på varje luftfartyg som nyttjas i internationell luftfart skola vara försedda med kompetensbevis och luftfartscertifikat (certificates of competency and licenses), som utfärdats eller godkänts av den stat där fartyget är registrerat.

Enligt den schweiziska luftfartslagen art. 60 skola bland andra förarna av luftfartyg och den till förande av ett luftfartyg erforderliga hjälppersonalen, särskilt navigatörer, flygtelegrafister och färdmekaniker, för utöv-

ning av sin verksamhet innehåva ett av den schweiziska luftfartsstyrelsen utfärdat, periodisk förnyelse underkastat tillstånd. Förbundsrådet bestämmer, vilka kategorier av den övriga luftfartspersonalen som behöva tillstånd för utövning av sin verksamhet. Förbundsrådet meddelar föreskrifter om utfärdande, förnyelse och återkallelse av tillstånd.

I första stycket första punkten i förevarande paragraf upptages spørsmålet, beträffande vilka befattningar möjlighet skall förefinnas att erhålla svenskt luftfartscertifikat. I § 10 tillämpningskungörelsen uppräknas förare, navigatör, mekaniker och radiotelegrafist (radiotelefonist). Dessutom anges att luftfartsmyndigheten må föreskriva, att certifikat skall utfärdas även för annan person, som förrättar tjänst å luftfartyg. ICAO:s annex 1 föreskriver — såvitt det avser ombord å luftfartyg tjänstgörande personal — certifikat för förare av olika slags luftfartyg, navigatör, färdmekaniker, radiotelegrafist och radiotelefonist.

Att föraren av ett luftfartyg bör på sätt här föreslås utrustas med luftfartscertifikat lär vara självklart. Ehuru uppräknningen i annex 1 väl stämmer med § 10 tillämpningskungörelsen och det således kunde te sig lämpligt att även i förevarande paragraf angiva att certifikat skola utfärdas för innehavare av de uppräknade tjänsterna, hava de sakkunniga dock med hänsyn till ovissheten angående den kommande utvecklingen föredragit att i lagtexten nämna endast förare. I övrigt har det, liksom för närvarande är fallet, syntts böra ankomma på Konungen att bestämma för vilka befattningar luftfartscertifikat kan erhållas. Det har såsom självfallet förutsatts att vid tillämpningen av detta stadgande vederbörlig hänsyn kommer att tagas till internationella avtal angående de befattningar, för vilka certifikat erfordras.

De sakkunniga omnämna i detta sammanhang och i övrigt i detta kapitel allenast luftfartscertifikat. Det i konventionstexten använda uttrycket »certificates of competency and licenses» kunde visserligen synas tyda på att dubbla behörighetshandlingar skulle behöva utfärdas. Så är emellertid icke fallet, såsom framgår av, bland annat, ICAO:s eget språkbruk i annex 1.¹ Riktigheten av den sålunda uttalade uppfattningen bestyrkes av den schweiziska luftfartslagens förut återgivna art. 60.

Enligt andra punkten i förevarande stycke skall luftfartscertifikat angiva vad slags tjänst det gäller. Liksom för närvarande är förhållandet, skall det utfärdas för bestämd tid. Såsom i tredje punkten särskilt utsäges, kan certifikatets giltighet vara begränsad i vissa närmare angivna avseenden.

I andra stycket föreslås att luftfartscertifikat må förnyas, om de i § 3 avsedda villkoren äro uppfyllda då förnyelsen skall ske. Hava villkoren skärpts sedan certifikatet utfärdades, måste alltså de skärpta villkoren vara uppfyllda. Jämföras må § 6 i förevarande kapitel. Förnyelse av certifikat har

¹ I förordet till annex 1 uttalas sålunda: »The expression 'licence' used throughout this Annex has the same meaning as the expressions 'certificate of competency and license', 'license or certificate' and 'licence' used in the Convention.» Jämföras må Riese s. 213 f samt för sjörättens del Wüstendörfer s. 180.

ansetts icke böra få vidtagas av särskild sakkunnig eller utländsk myndighet, vilka knappast torde sitta inne med sådan erfarenhet rörande innehavarens förhållanden, som står luftfartsstyrelsen till buds.

En fråga, som i detta sammanhang övervägts vid förslagets utarbetande, har varit huruvida icke formulär till certifikat borde fastställas av Konungen, såsom enligt 32 § 2 mom. kungl. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) gäller i fråga om körkort. Då certifikatens innehåll väsentligen beror på därom av ICAO utfärdade föreskrifter, lär emellertid stadgande i sådan riktning icke vara påkallat.

Anmärkas må, att inom luftfarten för närvarande i viss utsträckning förekomma förutom luftfartscertifikat särskilda, i viss motsättning till språkbruket på sjörettens område såsom behörighetsbevis betecknade handlingar för den som må utföra instrumentflygning eller tjänstgöra såsom flyglärare. Detta förhållande överensstämmer med annex 1, som jämte luftfartscertifikat (licences) avhandlar sådana särskilda »ratings». Dessa definieras i annexet såsom tillstånd, som tecknas å certifikat och utgöra del därav samt angiva särskilda villkor, förmåner eller begränsningar förbundna med certifikatet. På grund av den mindre självständiga karaktär, som dessa senare tillstånd äga, har man ansett dem icke behöva särskilt omnämnas i lagtexten. De sakkunniga utgå emellertid från att hithörande spörsmål komma att uppmärksammas vid utarbetande av tillämpningsföreskrifter.

Särskilda bevis angående behörigheten i vissa andra avseenden, exempelvis av telestyrelsen utfärdade radiotelefonistcertifikat, kunna naturligen vara erforderliga. Bestämmelser i detta ämne torde i denna lag vara än mindre påkallade än i de i föregående stycke berörda fallen.

5 §.

Förevarande paragraf utgör för bemanningens del en viss motsvarighet till vad i 3 kap. 4 § är stadgat angående huru fartygs luftvärdighet skall styrkas. Det är med andra ord fråga om legitimation av behörighet att göra tjänst å luftfartyg.

Enligt § 24 första stycket luftfartsförordningen skall den, som gör tjänst å luftfartyg som brukas inom svenskt område, hava a) svenskt luftfartscertifikat eller b), i den mån sådant medgivits i avtal med främmande stat, certifikat utfärdat eller godkänt av offentlig myndighet i den staten eller ock c) särskilt av luftfartsmyndigheten utfärdat tillstånd att göra tjänst å fartyget i den egenskap, tillståndet avser. Rörande sådant tillstånd meddelas i andra stycket närmare bestämmelser. I tredje stycket av paragrafen stadgas, att Konungen med hänsyn till fartygets eller tjänstens beskaffenhet äger förordna, att den i första stycket uppställda fordran ej skall vara tillämplig i fråga om vissa delar av besättningen.

I detta sammanhang äro särskilt att beakta luftfartskonventionens bestämmelser rörande luftfartscertifikat. Såsom redan vid föregående paragraf anförts, skola enligt art. 32 under a) föraren och övriga för trafikuppgifter verksamma medlemmar av besättningen på varje luftfartyg som nyttjas i

internationell luftfart vara försedda med kompetensbevis och luftfartscertifikat, som utfärdats eller godkänts av den stat där fartyget är registrerat. I den redan vid 3 kap. 4 § i förslaget berörda art. 33 stadgas vidare, såvitt nu är i fråga, att kompetensbevis och luftfartscertifikat, som utfärdats eller godkänts av den fördragsslutande stat där luftfartyget är registrerat, skola av övriga fördragsslutande stater erkännas såsom giltiga, förutsatt att de fordringar enligt vilka sådana bevis eller certifikat utfärdades eller godkändes äro lika med eller överstiga de minimifordringar som tid efter annan må fastställas i enlighet med konventionen.

Dessutom innehålles i art. 32 under b), att envar fördragsslutande stat förbehåller sig rätt att för färd över dess eget territorium vägra erkänna kompetensbevis och luftfartscertifikat, som för någon av dess medborgare utfärdats av annan fördragsslutande stat.

De allmänna reglerna i nu förevarande hänseende givas i förslaget i första stycket av förevarande paragraf, därvid viss skillnad göres mellan luftfart i allmänhet inom svenskt område och luftfart med svenskt fartyg i internationell fart.

I det förra avseendet upptagas bestämmelser i första punkten av stycket. De motsvara i huvudsak § 24 första stycket a) och b) luftfartsförordningen och stå i överensstämmelse med förut återgivna art. 33 i luftfartskonventionen. Beträffande ifrågavarande fart tillerkännes sålunda certifikat, som utfärdats eller godkänts i främmande stat med vilken slutits överenskommelse om erkännande av luftfartscertifikat, samma legitimerande verkan som om certifikatet utfärdats eller godkänts här i riket. Då i punkten omnämnes i riket godkänt utländskt luftfartscertifikat, är detta av betydelse framför allt beträffande certifikat från stat som ej anslutit sig till luftfartskonventionen och med vilken icke föreligger annat avtal om erkännande av certifikat.

Vidkommande luftfart med svenskt fartyg i internationell fart, behandlad i styckets andra punkt, innebär stadgandet en skärpning i förhållande till vad i första punkten förordnas såtillvida, som det kräves svenskt certifikat eller här i riket godkänt utländskt sådant. Ett certifikat, som utfärdats eller godkänts i främmande stat och som enligt första punkten är giltigt för tjänst å utländskt fartyg eller å svenskt fartyg i inhemsk luftfart, är sålunda icke tillräckligt vid internationell luftfart med svenska fartyg, med mindre godkännande skett här i riket. Stadgandet, som saknar motsvarighet i luftfartsförordningen, är betingat av luftfartskonventionen art. 32 under a). Man har under förarbetena utgått från att generellt godkännande av exempelvis danska och norska certifikat för tjänst ombord å SAS' svenska fartyg bör kunna meddelas. En liknande tankegång möter i Kungl. Maj:ts vid 3 kap. 2 § nämnda skrivelse till luftfartsstyrelsen den 30 maj 1947, varigenom Kungl. Maj:t, såvitt nu är i fråga, förklarar hinder icke möta för styrelsen att godkänna av vederbörande danska eller norska luftfartsmyndigheter utfärdade certifikat för tjänstgöring ombord å luftfartyg såsom medförande behörighet för certifikatsinnehavaren att tjänstgöra i den egenskap,

certifikatet avser, jämväl å svenskt, visst bolag tillhörigt och i den av SAS bedrivna trafiken insatt luftfartyg.

De sakkunniga övergå härefter till paragrafens andra stycke. Detta saknar likaledes motsvarighet i luftfartsförordningen men står i överensstämmelse med luftfartskonventionens nyss berörda stadgande i art. 32 under b). Det har syntts ändamålsenligt att giva luftfartsstyrelsen möjlighet att i särskilda fall ingripa, därest certifikat här i riket förvägrats svensk medborgare och denne skulle här åberopa certifikat som utfärdats för honom i annan stat. Uppenbart är nämligen, att kännedom om de personliga förhållandena i hit-hörande frågor är av synnerlig vikt. En motsvarande uppfattning kommer ock till uttryck i den schweiziska luftfartslagen art. 62 andra stycket.

Tredje stycket i förslaget motsvarar § 24 första stycket c) luftfartsförordningen. Reglerna för meddelande av särskilt tillstånd, vilka nu återfinnas i luftfartsförordningen § 24 andra stycket, hava ansetts icke böra belasta själva lagen utan lämpligen kunna givas i administrativ ordning.

Stadgandet i tredje stycket av § 24 luftfartsförordningen har viss motsvarighet i 9 § i förslaget.

I samband med denna paragraf må uppmärksamheten dröja vid den förut refererade art. 33 i luftfartskonventionen samt konventionen art. 39 under b) och 40.

Art. 39 under b) stadgar att den som innehar ett certifikat utan att helt uppfylla de villkor, som fastslagits i den internationella norm vilken avser det slag av bevis eller certifikat han innehar, skall hava, tecknad å certifikatet eller fogad vid detta, en fullständig förteckning å de avseenden, i vilka han icke uppfyller sådana villkor. Till detta stadgande ansluter sig den vid 3 kap. 4 § i förslaget omnämnda bestämmelsen i art. 40 att, såvitt nu är i fråga, personal med ett på angivna sätt påtecknat certifikat icke må deltaga i internationell luftfart utan tillstånd av den stat eller de stater, vilkas territorium överflyges.

När bestämmelser svarande mot art. 33, 39 under b) och 40 i luftfartskonventionen icke upptagits i förslaget, beror detta av liknande skäl som dem vilka anförts rörande motsvarande spörsmål beträffande luftvärdighetsbevis. Jämföras må 3 kap. 4 § i förslaget.

6 §.

Stadgandet i första stycket av förevarande paragraf äger viss motsvarighet i § 23 första stycket sista punkten luftfartsförordningen, enligt vilken certifikat skall återkallas för dess återstående giltighetstid eller tills vidare, så snart förutsättningarna för att innehavaren kan göra tjänst ej längre äro för handen.¹ Jämföras må även § 14 tillämpningskungörelsen, som i detalj behandlar fall då återkallelse bör äga rum.

I fråga om den tid, för vilken certifikat må återkallas, har emellertid vid sidan av alternativen »återstående giltighetstid» och »tills vidare» uppta-

¹ Jfr den tyska luftfartslagen § 4 och Schleicher-Reymann s. 81.

gits även alternativet »viss tid». Återkallande för viss tid har nämligen i enlighet med uppfattningen i det praktiska livet ansetts stundom kunna vara en lämplig påföljd vid mindre förseelser. Vilket av de olika alternativen som i det enskilda fallet rätteligen bör tillämpas, ankommer det naturligen på luftfartsstyrelsen att pröva. När ordet »må» användes i texten, beror detta bland annat på att en tillfällig sjukdom hos certifikatsinnehavaren, även om denne under sjukdomstiden icke fyller villkoren för att förrätta sin tjänst, uppenbarligen icke bör föranleda, att certifikatet blir ogiltigt. Att innehavaren dock icke må utföra sin tjänst under sådan tid framgår av 5 kap. 10 § i förslaget.

De sakkunniga utgå från att detaljerade regler rörande återkallelse av luftfartscertifikat alltfört komma att upptagas bland de av Konungen meddelade tillämpningsföreskrifterna.

Andra stycket av den föreslagna paragrafen överensstämmer i viss mån med 3 kap. 5 § andra stycket i förslaget. Härmed må jämföras även de i 35 § vägtrafikförordningen meddelade bestämmelserna om omhändertagande av körkort.

I tredje stycket av paragrafen har upptagits ett mot 3 kap. 5 § tredje stycket i förslaget svarande stadgande. Av ordet »certifikatet» framgår, att stadgandet är tillämpligt endast å certifikat, som återkallats eller förklarats icke gällande. Tillräckliga skäl hava ansetts icke föreligga att till fall, då anmaning skett, begränsa skyldigheten att till luftfartsstyrelsen avlämna sådant certifikat.

7 §.

Paragrafen, som saknar motsvarighet i luftfartsförordningen, vilar på samma grund som 3 kap. 6 § i förslaget. Att ordet »ogiltighet» i sistnämnda paragraf här blivit ersatt med uttrycket »återkallelse» sammanhänger med att förevarande kapitel i motsats till 3 kap. reglerar allenast fall av återkallelse.

8 §.

Förevarande paragraf utgör viss motsvarighet till stadgandet i § 23 andra stycket luftfartsförordningen om skyldighet för innehavare av certifikat att anmäla omständighet av betydelse för avgörande, huruvida certifikatet bör återkallas, samt att underkasta sig undersökning och prov för utrönande därav. Man har emellertid ansett erforderliga regler i ämnet böra givas i administrativ ordning. För vinnande av viss överensstämmelse med dansk och norsk text samt med 3 kap. 7 § i förslaget har särskilt stadgande meddelats om den åt Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar givna behörigheten.

9 §.

Med denna paragraf må jämföras § 25 luftfartsförordningen ävensom § 24 tredje stycket samma förordning. Paragrafen har emellertid erhållit en något vidare avfattning än förstnämnda paragraf, som nämner endast utbild-

ning. Såsom exempel på fall, vilka jämte utbildning åsyftas med paragrafen, kan nämnas att försöksluftfart företages med varierande besättning eller att en besättningsmedlems certifikat utgår under pågående flygning utan att bestämmelsen i 5 § tredje stycket kan tillämpas. Betydelsen av att i dessa fall avvikelse kan få ske från de allmänna reglerna har betonats av det praktiska livets företrädare. Jämföras må ock 3 kap. 9 § i förslaget, med vilken det nu föreslagna stadgandet i princip överensstämmer.

Frågan om tillstånd för luftfart som avser utbildning samt om villkor för sådant tillstånd behandlas i 7 kap. i förslaget.

5 KAP.

Om luftfartygs befälhavare och om tjänsten ombord

Under det att på sjörättens område kapitlet om fartygs befälhavare intager en central plats, saknas motsvarighet därtill i luftfartsförordningen. De ganska fåtaliga bestämmelser, i vilka befälhavaren omtalas, förekomma på spridda ställen i luftfartsförordningen och i tillämpningskungörelsen.

Det sagda får emellertid ingalunda så förstås, som om de viktiga spörsmål, vilka här möta, inom lagstiftningsarbetet på lufträttens område över huvud lämnats obeaktade. Fastmera har särskilt inom den kända Comité international technique d'experts juridiques aériens (CITEJA) ett omfattande arbete ägt rum för att åvägabrunga en tillfredsställande rättslig reglering på området.¹ Här skall allenast omnämnas följande.

Ämnet upptogs av CITEJA redan år 1931, då ett förberedande förslag till konvention rörande luftfartygsbefälhavarens rättsliga ställning (Avant-Projet de Convention sur la situation juridique du Commandant de l'aéronef) framlades. Ämnet behandlades härefter inom CITEJA både före och efter det senaste världskriget. Vid dess möte i Kairo i november 1946 — då CINA² jämlikt den i Chicago avslutade interimsoverenskommelsen ersatts av den Provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen (Provisional International Civil Aviation Organization, kallad PICAQ) — beslöts bland annat att till PICAQ översända ett förslag till konvention rörande luftfartygsbefälhavarens rättsliga ställning (Projet de Convention concernant le Statut juridique du Commandant d'aéronef).

Detta förslag övervägdes och blev i någon mån reviderat av en av PICAQ tillsatt särskild juridisk kommitté, som utarbetade ett förslag till konvention rörande luftfartygsbefälhavarens rättsliga ställning (Draft convention on the legal status of the aircraft commander, as revised by the Paris Legal ad hoc Committee February 1947).

Mot det sålunda framlagda förslaget hava vissa erinringar framkommit, bland annat under ett nordiskt lufträttsmöte, som hölls i Köpenhamn i

¹ Se om denna kommitté närmare NJA II 1938 s. 298 f.

² Angående CINA se ovan s. 37.

april 1947, varvid man dock i det stora hela fann betänkligheter mot förslaget icke kunna hysas. Förslagets framtida öde lär för närvarande få betecknas såsom ovisst. Ämnet finnes visserligen uppfört på arbetsprogrammet för ICAO:s juridiska kommitté (Legal Committee), men blott bland de ämnen beträffande vilka arbete må igångsättas av kommittén först efter beslut av ICAO:s råd eller församlingsmöte.

Under det nordiska samarbetet har enighet nåtts om att i luftfartslagen bör upptagas ett särskilt befälhavarekapitel. Här mötande problem hava under överläggningarna dryftats med utgångspunkt från nyssnämnda konventionsförslag och sjölagarnas befälhavarekapitel. Icke minst med hänsyn till det, såsom redan framhållits, ovissa internationella läget har man emellertid inskränkt sig till en reglering av allenast de praktiskt viktigaste spörsmålen. Häri ligger exempelvis en orsak till att ett beträffande sjörätten så viktigt och livligt dryftat ämne som befälhavarens legala fullmakt icke upptagits till behandling i förslaget. Det bör emellertid tillika anmärkas, att från det praktiska livets sida gjorts gällande att egentligt behov av sådan reglering knappast föreligger.

1 §.

Paragrafen äger motsvarighet i § 11 första stycket tillämpningskungörelsen. I detta stycke uttalas, att å luftfartyg alltid skall finnas en befälhavare; att därest icke särskild befälhavare blivit anställd, föraren eller, om flera förare finnas, den främste av dem skall vara befälhavare; samt att befälhavaren äger högsta myndighet ombord å luftfartyg.

Ämnet är föremål för uppmärksamhet även i art. 1 i ovannämnda 1947 års konventionsförslag, som innehåller dels en allmän bestämmelse att varje luftfartyg, som utför en internationell flygning, skall medföra en person utrustad med en befälhavares befogenheter, dels stadganden om rätt för fartygets innehavare (operator) att utse befälhavare och om den ordning, i vilken medlemmarna av besättningen skola fullgöra befälhavarens förpliktelser, därest befälhavare ej utsetts eller är hindrad att fullgöra sina plikter och ersättare ej utsetts av fartygets innehavare.

Vid förslagets utarbetande har man förmenat regleringen åtminstone för närvarande kunna inskränkas till en bestämmelse, att å svenskt fartyg, som nyttjas till luftfart inom svenskt område, skall finnas en befälhavare och att denne utövar högsta myndigheten ombord. I den förra delen står bestämmelsen i full överensstämmelse med och utgör ett utflöde ur stadgandet i 4 kap. 1 § att fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt. I tydlighetens intresse har emellertid särskilt stadgande ansetts önskvärt. Att befälhavaren utövar högsta myndigheten ombord ligger väl i sakens natur men uttalas uttryckligen på liknande sätt som i 44 § sjömanslagen.

Övriga i art. 1 i konventionsförslaget berörda frågor hava ansetts icke böra upptagas, innan den internationella uppfattningen på detta område klarnat. Frågorna hava efter vad som upplysts icke i praktiken vållat egent-

liga vanskligheter. Vissa kompletterande bestämmelser kunna meddelas i administrativ ordning.

Slutligen må vid denna paragraf erinras om de i annex 6 till luftfartskonventionen, särskilt i kap. 9, upptagna föreskrifterna.

2 §.

Förevarande paragraf saknar egentlig motsvarighet i luftfartsförordningen, medan däremot § 22 tillämpningskungörelsen innehåller en utförlig förteckning å befälhavarens åligganden före luftfärd i de avseenden, om vilka nu är fråga. Ett ännu mera ingående stadgande om vad som åligger befälhavaren, särskilt innan resa anträdas, möter i 26 § sjölagen.

För befälhavare å luftfartyg gäller vidare enligt § 31 andra stycket tillämpningskungörelsen, att det åligger honom att göra sig underrättad om samt iakttaga de särskilda föreskrifter rörande luftfart, vilka äro gällande i främmande stat över vilken luftfartyget skall framföras. Med denna bestämmelse må jämföras stadgandet i 33 § sjölagen, att det åligger befälhavaren att göra sig underrättad om de, skeppsfarten rörande, påbud och föreskrifter, som äro gällande å de orter vilka han under resan skall anlöpa.

Genom förevarande paragraf göras vissa bestämmelser, som närmast röra innehavaren, tillämpliga å befälhavaren. Sjrätten betraktar exempelvis beträffande tillsynsplikten, såsom framgår bland annat av 292 § sjölagen, befälhavaren såsom den i första hand ansvarige och uppfattar redarens ansvar närmast såsom ett delaktighetsansvar. Enligt den i de nordiska länderna på lufträttens område härskande uppfattningen torde emellertid ansvaret i detta hänseende i främsta rummet böra åvila innehavaren. Vad i förevarande paragraf uttalas står i överensstämmelse med sistnämnda uppfattning.

Då befälhavaren genom paragrafen ålägges att tillse, att luftfärden jämväl i övrigt förberedes och genomföres i enlighet med gällande bestämmelser, förutsättes att befälhavaren förskaffar sig vederbörlig kännedom om dessa, såväl utländska som inländska sådana. Stadgandet står härutinnan i viss överensstämmelse med de återgivna föreskrifterna i § 31 andra stycket tillämpningskungörelsen och 33 § sjölagen, men har erhållit en mer allmän räckvidd.

Med avseende å de befälhavaren genom paragrafen ålagda förpliktelserna må framhållas, att enligt vad den praktiska sakkunskapen upplyst befälhavaren i betydande utsträckning ej kan övervaka alla detaljer. Detta förhållande gör sig gällande särskilt beträffande linjefarten. Å ena sidan är därvid den tid, som står till befälhavarens förfogande, i regel synnerligen begränsad. Å andra sidan hava luftfartsföretagen till främjande bland annat av lufttrafikens säkerhet, snabbhet och effektivitet inrättat särskilda organ med uppgift att förbereda flygningarna och sålunda underlätta befälhavarens arbete. Har befälhavaren exempelvis mottagit av sådant organ utfärdade handlingar rörande de i paragrafen avsedda förhållandena, bör han i

regel kunna lita på riktigheten av dessa. Tillsynsplikten innebär emellertid, att han icke får försumma att utöva tillsyn så långt det praktiskt är honom möjligt.

Vad nu sagts beträffande linjefarten kan åtminstone i dagens läge icke utan vidare tillämpas i fråga om annan luftfart. Den till förfogande stående tiden är därvid i regel längre, och de av andra personer utförda förberedelserna äro i många fall icke av sådan art och omfattning, att de utan kompletterande undersökningar må kunna godtagas av befälhavaren.

3 §.

De i förevarande paragraf upptagna allmänna bestämmelserna sakna motsvarighet i luftfartsförordningen. Ej heller tillämpningskungörelsen innehåller föreskrift i hithörande avseende utöver vad den vid föregående paragraf i förslaget berörda § 22 i kungörelsen stadgar rörande befälhavarens åligganden före luftfärd.

Å sjö rättens område kommer befälhavarens skyldighet att hava uppsikt över fartyg och dess besättning samt passagerare och gods till synes i ett flertal olika stadganden. Erinras må särskilt om 26 § och 170 § första stycket sjölagen.

Enligt art. 2 i det förut nämnda förslaget till befälhavarekonvention har befälhavaren på ett luftfartyg dels att utöva uppsikt över fartyget, besättningen, passagerarna och lasten, dels rätt och plikt att kontrollera och ge anvisningar till besättning och passagerare i hela den omfattning, som kräves för ordning och säkerhet, dels rätt att, av skälig grund, utskeppa vilket som helst antal av besättning eller passagerare vid mellanlandning, dels ock disciplinär myndighet över medlemmar av besättningen inom gränserna för deras tjänsteplikter och rätt att, då han så prövar nödigt, tillfälligt anvisa envar medlem av besättningen andra plikter än dem, för vilka han är anställd.

Vad i förevarande paragraf föreslås står i överensstämmelse med nyss återgivna bestämmelser i konventionsförslaget. Om behovet av att för befälhavaren stadga här upptagna rättigheter och förpliktelser torde meningarna icke kunna vara delade. De utgöra nämligen en nödvändig förutsättning för ett lyckligt genomförande av luftfärden. I sakens natur ligger, att befälhavaren vid tillämpningen av paragrafen har att iakttaga vad gott luftfartsskick (airmanship) kräver.

4 §.

En motsvarande bestämmelse återfanns redan i 60 § sjömanslagen den 15 juni 1922. Den till synes något hårda bestämmelsen ansåg sig 1946 års sjömanskommitté böra lämna oförändrad. Den nuvarande 60 § sjömanslagen överensstämmer i enlighet därmed i sak med tidigare lydelse av paragrafen.

Motivering av det föreslagna stadgandet torde icke vara erforderlig. Såsom belysande exempel på fall, då sådant stadgande är tillämpligt och nöd-

vändigt, har anförts att det kan gälla att stilla ett slagsmål eller att hindra en berusad att begå våld.

5 §.

Stadgandet står till sin grundtanke i överensstämmelse med vad som gäller på sjörättens område. Jämlikt 61 § sjömanslagen är befälhavaren, om någon av besättningen, när fartyget icke befinner sig i svensk hamn, begår brott av den art att svårare straff än fängelse kan följa därå och brottet icke av ortens myndighet beivras, pliktig tillse att så snart ske kan med den brottslige hålles förhör enligt bestämmelserna i 64 § sjömanslagen. Befälhavaren skall därjämte enligt nämnda 61 § tillse att den brottslige icke lämnar fartyget och äger för sådant ändamål, där det provas nödigt, hålla honom i fängsligt förvar ombord tills han kan överlämnas till svensk konsul eller till polismyndighet här i riket; dock att befälhavaren är ansvarig för att den brottslige ej behandlas strängare än nödigt är. Erinras må ock om stadgandet i 54 § tredje stycket sjömanslagen, att om det finnes anledning antaga att något olovligen medtagits ombord, befälhavaren äger låta i vittnens närvaro undersöka besättningens gömmor samt taga i förvar, låta föra i land eller, om så är nödvändigt, kasta över bord vad olovligen medtagits. Enligt 170 § andra stycket sjölagen skall vad i 54 och 61 §§ sjömanslagen är stadgat gälla också för passagerare.

Inom den utländska luftfartslagstiftningen erbjuder den schweiziska luftfartslagen i förevarande avseende särskilt intresse. I dess art. 99 föreskrives, att därest inom eller utom Schweiz ombord å ett i yrkesmässig luftfart nyttjat schweiziskt luftfartyg förövas ett brott eller en förseelse, befälhavaren har att vidtaga för säkrande av bevis nödiga åtgärder. Enligt samma artikel har vidare befälhavaren, intill dess vederbörande myndighet ingriper, att företaga de undersökningshandlingar, som icke tåla uppskov, och att, om så erfordras, skrida till preliminärt anhållande av misstänkta, till undersökning av passagerare och besättningsmedlemmar samt till beslag å föremål, som äro ägnade att tjäna såsom bevismedel. Samtidigt förklaras, att vissa artiklar i förbundslagen den 15 juni 1934 angående förbundsstraffprocessen (Bundesstrafrechtspflege), vilka röra preliminärt anhållande, beslag, undersökning av handlingar och avhörande av vittnen, skola äga motsvarande tillämpning. Det tillägges i artikeln, att om fartyget efter fastställandet av gärningen landar i utlandet, den schweiziske konsul, inom vilkens distrikt landningsorten befinner sig, skall underrättas och hans anvisning inhämtas.

Vid förslagets utarbetande har man varit väl medveten om de stora svårigheter, som här i än högre grad än på sjörättens område möta lagstiftaren. Ämnet har ock vid upprepade tillfällen varit föremål för ingående överväganden inom de nordiska kommittéerna. Från det praktiska livets sida hava med styrka framhållits de vanskligheter, med vilka en befälhavares verksamhet i detta hänseende stundom vore förenad. Man måste — har det ytt rats — vara försiktig med att ålägga befälhavaren att syssla med annat än det, som vore hans huvuduppgift; tiden för en flygning vore så begränsad,

att den icke gäve möjlighet till andra vidlyftigare åtgärder. Befälhavarna vore stundom unga och saknade i allmänhet praktisk erfarenhet rörande hithörande problem. Å andra sidan har med icke mindre styrka understrukits det betydande offentliga intresse, som talade för en bestämmelse av den art den schweiziska luftfartslagen upptagit, och betonats vikten av att befälhavaren utrustades med all den myndighet han behövde för att kunna med framgång utföra sin uppgift.

På grund av vad sålunda och i övrigt förekommit har man stannat vid att föreslå en bestämmelse, varigenom det ålägges befälhavaren vissa förpliktelser med hänsyn till utredning och hindrande av att den brottslige avviker. Tyngden av dessa förpliktelser lättas emellertid i förslaget genom de i paragrafen intagna orden »såvitt möjligt» och »så långt omständigheterna medgiva». Märkas må ock, att i första stycket avses blott sådana åtgärder, som icke utan våda kunna uppskjutas. Över huvud ligger det naturligen i det allmännas intresse, att här avsedda plikter icke sträckas utöver det nödvändiga. Ur denna synpunkt är det uppenbarligen av vikt, att de föreslagna åtgärderna begränsas till att avse tiden till dess överlämnande kan ske till person med större förtrogenhet med här avsedda frågor än den som i genomsnitt kan påräknas hos en luftfartygsbefälhavare med fackutbildning för andra uppgifter.

Att upptaga särskild bestämmelse rörande försändelse i post- eller televerkets vård har ansetts icke vara påkallat.

Det har varit ifrågasatt men förmenats icke vara riktigt att, på sätt som skett i schweizisk lagstiftning, inskränka bestämmelsernas tillämplighet till förvärvsmässig luftfart.

Anmärkas må slutligen, hurusom åt paragrafen givits sådan avfattning att därav framgår å ena sidan, att befälhavaren bär ansvaret för att vad här föreskrives blir vederbörligen iakttaget, men å andra sidan, att själva verkställigheten kan uppdragas åt annan.

De sakkunniga utgå från att vid utarbetandet av tillämpningsföreskrifter till luftfartslagen komma att övervägas de ändringar i kungl. förordningen den 3 februari 1928 (nr 49) angående beskickningar och konsulat, som må vara påkallade av förevarande paragraf.

6 §.

Enligt 8 kap. 5 § i förslaget äger, såvitt ej i förevarande lag eller eljest annat förordnas, Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar bestämma, vilka dagböcker och andra fartygshandlingar skola finnas för fartyg som nyttjas till luftfart inom svenskt område, huruvida handlingarna skola medföras ombord samt huru de skola upprättas, föras och förvaras. Likaledes tillkommer det enligt förslaget, 8 kap. 7 §, Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar att förordna angående skyldighet för den som förrättar tjänst å luftfartyg att medföra luftfartscertifikat eller annan handling.

Till dessa bestämmelser återkomma de sakkunniga i motiven till 8 kap. i förslaget. Jämföras må ock 2 kap. 15 §, 3 kap. 4 § och 4 kap. 5 §.

I detta sammanhang hava de sakkunniga inskränkt sig till att föreslå stadgande om skyldighet för befälhavaren att tillse, dels att föreskrivna dagböcker och andra fartygshandlingar finnas ombord, dels ock att dagböckerna föras i enlighet med givna bestämmelser.

Slutligen må till jämförelse erinras om de bestämmelser, som i sjölagens befälhavarekapitel givas vad angår dagböcker och andra fartygshandlingar.

7 §.

I 43 § första stycket sjölagen stadgas, att om fartyg råkar i sjönöd, befälhavaren är pliktig att göra allt vad i hans makt står för dess bevarande och att han icke må övergiva det, så länge hopp om dess räddning finnes. Är räddning omöjlig och faran så hotande att han nödgas övergiva fartyget, åligger det honom vidare att i synnerhet sörja för dagbokens och skeppshandlingarnas bevarande ävensom att draga försorg om bärgning av fartyg och gods och att därtill söka anskaffa nödigt biträde.

Förevarande paragraf i förslaget giver uttryck för samma tankegång som nyssnämnda lagrum. Att bärgning icke särskilt nämnes har ansetts icke innebära någon saklig avvikelse från sjölagen. Så allmänt avfattad som paragrafen är torde skyldighet för befälhavaren att vara verksam i sådant avseende framgå av vad som uttalas i paragrafen. Det må för övrigt framhållas, dels att bärgningen spelar en långt mindre roll på detta område än på sjöfartens, dels ock att förslaget i 11 kap. upptager särskilda bestämmelser om flygräddningstjänst.

Det har varit ifrågasatt att vid sidan av nöd nämna lidet haveri, men detta har ansetts mindre lämpligt, helst som begreppet haveri ännu icke blivit på ett tillfredsställande sätt fastslaget inom lufträtten.

Angående befälhavarens skyldighet att i vissa fall underrätta luftfartsstyrelsen om inträffad olyckshändelse och att därom avgiva rapport må hänvisas till 8 § i detta kapitel.

8 §.

I motiven till det av 1882 års sjölagskommitté framlagda betänkandet angående ny sjölag framhöll kommittén, att när sjöolycka timat, de många och viktiga intressen, som därav berördes, krävde att allt gjordes för att åstadkomma utredning och bevisning om anledningarna till olyckshändelsen.¹ Det vore också — yttras det — i sjörätten allmänt vedertaget att ålägga befälhavaren såsom en synnerligen maktpåliggande plikt att så fort som möjligt avgiva sjöförklaring, vars ändamål alltså vore att, medan ännu minnet av det timade vore friskt hos alla vederbörande, försäkra såväl befälhavaren själv som alla dem, vilkas rätt han hade att bevaka, om en i möjligaste måtto fullständig bevisning vare sig till bestyrkande av deras an-

¹ Jfr betänkandet (1887), motiv s. 43 ff.

språk på ersättning för dem genom olyckshändelsen tillfogad skada eller till bemötande av rättsanspråk, som av samma anledning kunde mot dem riktas. De närmare bestämmelserna om, bland annat, förfaringssättet vid sjöförklarings avgivande hade emellertid synts kommittén böra erhålla sin plats i kapitlet om laga domstol och rättegång i sjörättsmål. I befälhavarekapitlet hade allenast upptagits föreskrifter om den åtgärd, befälhavaren närmast hade att med anledning av den timade olyckan vidtaga.

Föreskrifter härom äro meddelade i 40 § sjölagen. Det må anmärkas, hurusom i motiven framhålles att det å ena sidan kunde vara synnerligen viktigt att sålunda ifrågasatt åtgärd vidtoges, även om man ännu ej fått visshet om att en inträffad olycka verkligen förorsakat någon skada, men att det å andra sidan ej kunde anses behöfligt att använda apparaten för varje obetydligt missöde.

Beträffande lufträtten möta vissa, av sjölagen tydiligen påverkade, bestämmelser i § 28 andra stycket tillämpningskungörelsen. Enligt detta gälder, att om genom olyckshändelse någon å luftfartyg ombordvarande person ljugit döden eller lidit svårare kroppsskada eller om svårare skada vållats å luftfartyg eller last eller om i följd av luftfartygs begagnande skada som nyss sagts tillfogats person eller egendom som icke befordras med luftfartyget, anmälan därom skall av luftfartygets befälhavare eller, om denne är därtill oförmögen, av någon av besättningen eller av luftfartygets ägare eller brukare snarast möjligt medelst telegraf eller telefon göras hos luftfartsmyndigheten.

Under förarbetena till det nu framlagda förslaget hava de sakkunniga funnit den sjörättsliga regleringen i huvudsak förtjäna efterföljd.

I 11 kap. 7 § i förslaget äro sålunda angivna de fall, då undersökning skall företagas angående timad olyckshändelse med mera, varjämte i följande paragraf meddelas vissa bestämmelser om undersökningsförfarandet. Här-om må i detta sammanhang allenast hänvisas till nämnda kapitel och vad i motiven därtill anføres.

Med förevarande paragraf åter åsyftas att sörja för att de i 11 kap. avsedda fallen vederbörligen komma till undersökningsmyndighets kännedom. Liksom i sjölagens befälhavarekapitel har man inskränkt sig till att här upptaga blott föreskrifter om de åtgärder, som befälhavaren närmast har att vidtaga med anledning av timad olyckshändelse.

I sakens natur torde ligga, att om befälhavaren — varmed självfallet förstås jämväl den som vid förfall för befälhavaren inträder såsom hans ersättare — är ur stånd att uppfylla vad i förevarande paragraf ålägges honom, luftfartygets ägare eller innehavare bör hava att, så snart det skedda blir honom veterligt, sörja för underrättelse och rapport till luftfartsstyrelsen. I tydlighetens intresse uttalas detta uttryckligen i andra stycket av paragrafen.

Såsom redan av motiven till sjölagens befälhavarekapitel framgår, kan det vara tvivelaktigt, i vilken omfattning underrättelseplikt bör föreligga. Motsvarande är fallet beträffande lufträtten. Med hänsyn härtill föreslås i

paragrafens tredje stycke, att underrättelseplikten, vari naturligen även skyldigheten att avgiva rapport är inbegripen, må begränsas eller utsträckas enligt regler, som meddelas av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar. En sådan befogenhet torde vara av betydelse ej minst med hänsyn till ICAO:s verksamhet med utarbetande av annex till luftfartskonventionen.

9 §.

I samband med CITEJA:s verksamhet för åvägabringande av en befälhavarekonvention har arbete inom densamma pågått för att åstadkomma en konvention rörande fartygspersonalens rättsliga ställning (*Convention relative à la situation juridique du personnel navigant de l'aéronautique*). Ett därvid mycket dryftat spörsmål var, om man borde göra en särskild konvention rörande befälhavaren och en annan rörande personalen eller i stället sammanslå de båda konventionerna till en. CITEJA beslöt på sitt möte i januari 1946, att de båda konventionerna skulle sammanslås till en.

Anmärkas må, att på ett kommissionsmöte inom CITEJA i juli 1946 förelågo och diskuterades av särskild rapportör utarbetade rapport och utkast till konvention rörande luftfartygspersonalens rättsliga ställning. I utkastet upptogs i 1 kap. definitioner, i 2 kap. bestämmelser om fartygspersonalens anställningskontrakt och dess rättsverkningar, i 3 kap. stadganden om befälhavaren samt i 4 kap. särskilda bestämmelser. Vid överläggningarna tillkännagåvo emellertid vissa experter — däribland representanterna för Amerikas Förenta Stater och Storbritannien — att deras regeringar vore intresserade av ett snabbt åvägabringande av en konvention rörande befälhavarens ställning men däremot ansågo det icke vara lämpligt att utarbeta en text, som avsågo att reglera fartygspersonalens ställning över huvud.

Det flerstädes i motiven till detta kapitel omförmälda konventionsförslaget av 1947 gällde ock blott fartygsbefälhavarens rättsliga ställning. Frågan om fartygspersonalens ställning i det hela står ej heller för närvarande på den internationella dagordningen.

Vid utarbetandet av det nu framlagda förslaget har man i enlighet med vad som förekommit såväl under de internationella förhandlingarna som ock under utredningsarbetet ansett sig icke nu böra företaga någon reglering av fartygspersonalens ställning över huvud. Det förtjänar att erinras därom, att på sjörättens område sedan 1922 regleringen av fartygspersonalens tjänsteavtal är utbruten ur sjölagen och given i sjömanslagen.

Man har sålunda begränsat sig till att i förevarande paragraf föreslå, att den som gör tjänst å luftfartyg 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. Stadgandet överensstämmer i sak med 50 § första stycket sjömanslagen. Paragrafen ansluter sig naturligt till de i kapitlets föregående paragrafer beträffande befälhavaren meddelade bestämmelser-

na, till vilka den i huvudsak utgör ett komplement. Av paragrafens avfattning framgår, att den närmast avser befälhavarens underordnade. I sakens natur ligger emellertid, att exempelvis den allmänna bestämmelsen om skyldighet att med omsorg och nit fullgöra sina åligganden i lika eller än högre grad gäller befälhavaren.

Då det i förevarande stadgande är fråga om en reglering av tjänsteavtalet mellan fartygets innehavare och de därå tjänstgörande, har stadgandet ansetts hava sin rätta plats i femte kapitlet i förslaget och icke — såsom övervägts — i bemanningskapitlet. Det erinras från sjö rättens område om förhållandet mellan 1 kap. sjö lagen med dess allmänna bemanningsstadgande och sjö manslagen.

10 §.

Trafiksäkerheten kräver ovillkorligen att den, som utövar tjänst å luftfartyg, befinner sig i det fysiska och psykiska tillstånd, att han kan på betryggande sätt fullgöra det som åligger honom.

Annex 2 till luftfartskonventionen (Rules of the Air) stadgar härutinnan i 2.5, att ingen må föra ett luftfartyg eller tjänstgöra såsom flygbesättningsmedlem å ett luftfartyg, då han står under inflytande av berusande dryck eller narkotiskt medel eller drog, på grund varav hans förmåga att sköta tjänsten är försvagad (while under the influence of intoxicating liquor or any narcotic or drug, by reason of which his capacity so to act is impaired).

På liknande grund vilar stadgandet i 28 § 1 mom. vägtrafikförordningen, att fordon icke får på väg föras av någon, som på grund av sjukdom, uttröttnings eller påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller eljest saknar nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna föra fordonet.

Ifrågavarande ämne har varit föremål för behandling jämväl av särskilda delegerade för nordiskt samarbete angående enhetliga nordiska trafiknykterhetsregler.¹ I deras den 23 februari 1955 offentliggjorda betänkande föreslås sålunda upptagande i luftfartslagen av bestämmelse av innehåll att å luftfartyg, vilket nyttjas inom svenskt område, såsom förare eller i annan befattning, varav enligt vad luftfartsstyrelsen bestämmer trafiksäkerheten skall anses vara direkt beroende, icke får tjänstgöra någon som på grund av sjukdom, uttröttnings eller påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller eljest saknar nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna föra luftfartyget eller utöva befattningen.

Vid utarbetandet av förevarande förslag hava de lufträttssakkunniga funnit en regel motsvarande 28 § 1 mom. vägtrafikförordningen och väsentligen överensstämmande med de delegerades förslag böra upptagas i detta sammanhang. De lufträttssakkunniga hava emellertid ansett bestämmelsen

¹ Jfr även trafiknykterhetsutredningens vid 13 kap. 6 § nämnda betänkande.

böra göras tillämplig å alla dem som göra tjänst å luftfartyg. Därigenom torde icke uteslutas att vid utmätande av straff för överträdelse av stadgandet viss gradering sker mellan olika medlemmar av fartygspersonalen.

Den föreslagna bestämmelsen vänder sig, såvitt angår uttröttning, mot den som påbörjar en resa trots uttröttning eller ehuru han måste räkna med att bliva uttröttad under resan. Självfallet kan det dock i en viss situation vara nödigt, att en person flyger trots en under resan påkommen trötthet. Liknande synpunkter göra sig för övrigt gällande beträffande sjukdomsfall.

11 §.

I detta kapitel upptagna bestämmelser avse enligt dess 1 § svenskt fartyg, som nyttjas till luftfart inom svenskt område.

På grund därav framställa sig två olika spörsmål, nämligen dels om reglernas tillämplighet under sådant fartygs färd utom riket dels ock om deras tillämplighet vid utländskt fartygs färd inom riket.

Vidkommande det första spörsmålet må hänvisas till 1 kap. 4 § i förslaget och vad i samband därmed anförts. Det må emellertid anmärkas, att det i fråga om befälhavarekapitlet relativt sällan torde inträffa att utländsk rätt skall vinna tillämpning jämlikt överenskommelse med främmande stat eller eljest med hänsyn till allmänna rättsgrundsatser.

Beträffande spörsmålet om tillämplighet av reglerna i förevarande kapitel vid utländskt fartygs färd inom svenskt område har det synts lämpligt att till Konungen överlämna att träffa avgörande härutinnan. Att därvid liksom beträffande utländskt fartygs luftvärdighet och bemanning stor försiktighet kommer att iakttagas lär ligga i sakens natur. Hänvisas må främst till vad vid 3 kap. 2 § anförts.

Med tanke särskilt på stadgandet i 9 § i kapitlet må erinras om att enligt 43 § andra stycket sjömanslagen tvist angående tjänsteförhållandet ej må dragas inför utländsk myndighet; ett handlande i strid häremot medför enligt 33 § sjömanslagen rätt för befälhavaren att avskeda sjömannen. Likaledes må erinras om lagen den 30 juni 1952 (nr 532) om undantag från svensk domstols behörighet såvitt angår vissa tvister mellan befälhavare och besättning å utländskt fartyg samt om kungl. kungörelsen den 19 december 1952 (nr 776) med förordnande jämlikt nyss anförda lag.

Undantagsfall lära emellertid kunna förekomma, då det kan vara av betydelse att svensk rätt bringas i tillämpning beträffande utländskt luftfartyg. Under förarbetena har anförts den möjligheten att bestämmelserna i det land, där luftfartyget är registrerat, äro av sådan art, att de icke kunna anses försvarliga ur trafiksäkerhetens synpunkt. Såsom exempel må nämnas bristande motsvarighet till stadgandet i 10 § i kapitlet.

Det må till sist anmärkas att i förutnämnda förslag till befälhavarekonvention i art. 9 utsäges, att konventionen skall tillämpas då ett luftfartyg utför en internationell flygning, därest fartyget är registrerat i en konventionsstat eller nyttjas av statsborgare i någon sådan stat.

6 KAP.

Om flygplatser och markorganisationen i övrigt

En motsvarighet till den utveckling, som luftfartygen undergått sedan luftfartsförordningens tillkomst, erbjuda förhållandena på det område, som numera plägar betecknas såsom markorganisation i vidsträckt bemärkelse.¹ Såsom belysande kunna i detta avseende mot varandra ställas å ena sidan vad departementschefen anförde vid avlåtandet av proposition nr 127 till 1922 års riksdag med förslag till förordning om luftfart och å andra sidan det program, som innehålles i art. 28 i luftfartskonventionen.²

Departementschefen anförde:³ På åtskilliga viktiga, luftfarten berörande områden vore det av största vikt att, trots det att behovet av en reglering med visshet kunde sägas förr eller senare komma att med styrka framträda, likväl ännu förfara med den yttersta försiktighet, enär erfarenheterna vore osäkra och långt ifrån fullständiga. Dit hörde bland annat frågorna om ofentlig kontroll å flygplatser. Beträffande sådan kontroll kunde det för närvarande icke gärna ifrågasättas, att andra flygplatser än sådana, som vore inrättade för detta ändamål eller regelmässigt brukades därtill, skulle vara underkastade kontroll. Redan med denna kontroll kunde naturligtvis ett hinder för lufttrafiken sägas uppstå, men både dess egna utövare och allmänheten borde anses hava berättigade krav på att i dessa fall inga andra platser bleve brukade än sådana, som fyllde rimliga krav på trygghet och säkerhet.

I enlighet härmed fick luftfartsförordningen sin avfattning.

En annan bild giver luftfartskonventionen art. 28. Enligt denna förbinder sig envar fördragsslutande stat att, i den mån den finner det möjligt: a) på sitt territorium sörja för flygplatser, radio- och meteorologisk tjänst samt annan markorganisation för att underlätta internationell luftfart i överensstämmelse med de normer och tillämpningsförfaranden, som tid efter annan förordas eller fastställas i enlighet med konventionen; b) antaga och tillämpa fastställda standardsystem för förbindelsetjänst, koder, markeringar, signaler, belysning ävensom andra normer och regler för driften, vilka tid efter annan må förordas eller fastställas i enlighet med konventionen; samt c) deltaga i internationellt arbete för att trygga utgivande av flygkartor i överensstämmelse med de normer, som tid efter annan må förordas eller fastställas i enlighet med konventionen.

I luftfartskonventionen må vidare uppmärksammas art. 15, avseende flyg-

¹ Jfr Riese s. 222: »Unter Bodenorganisation (infrastructure, Air navigation facilities) ist die Gesamtheit der auf der Erdoberfläche bestehenden oder zuerrichtenden Anlagen zu verstehen, die der Luftfahrt zu dienen bestimmt sind.»

² Bland senare utredningar rörande markorganisationen må anmärkas luftfartsutredningens betänkande rörande reguljär luftfart samt luftfartsmyndighetens organisation (SOU 1934: 48) och 1944 års flygplatsutrednings betänkande med förslag rörande utbyggnad av civila flygplatser m. m. (SOU 1946: 58). Båda utredningarna avse företrädesvis ekonomiska och tekniska frågor.

³ Anförda Kungl. Maj:ts proposition s. 21.

plats- och liknande avgifter, samt kap. XV, som huvudsakligen ur luftfartspolitisk synpunkt behandlar flygplatser och annan markorganisation i fråga om internationell lufttrafik. Påpekas må ock transitöverenskommelsen art. I avd. 4 och lufttrafiköverenskommelsen art. I avd. 5.¹

Av de i anslutning till luftfartskonventionen art. 37 inom ICAO utarbetade annexen till konventionen avser ett flertal hithörande ämnen. Ehuru innefattande detaljer av huvudsakligen teknisk-administrativ karaktär, må här nämnas annex 3 (meteorologiska koder), annex 4 (flygkartor), annex 5 (måttenheter att användas vid förbindelse med luftfartyg), annex 10 (tele-tjänst för luftfarten), annex 11 (flygtrafikledning, omfattande flygkontrolltjänst, flyginformationstjänst och alarmeringstjänst), annex 14 (flygplatser) och annex 15 (informationstjänst för luftfarten).

I detta sammanhang kan icke lämnas obeaktad den ganska ingående behandling, som i den schweiziska luftfartslagen art. 36—50 ägnas markorganisationen.

Under det att på många andra områden lufträtten ofta kan berikas genom sjörättens äldre erfarenhet, gör detta förhållande sig mindre gällande beträffande markorganisationen. Visserligen förekomma rörande sjöfarten åtskilliga författningar, som förete beröringspunkter med den i förevarande kapitel föreslagna regleringen.² Uppenbart är emellertid att förhållandena på luftfartens och sjöfartens områden i förevarande avseende äro så olikartade, att den rättsliga regleringen i allmänhet måste gå skilda vägar. Häri ligger ock grunden till att de sakkunniga beträffande förevarande kapitel i allmänhet ej upptaga paralleller från sjöfartens område.

Det må anmärkas, att uttrycket flygplats, fattat i vidsträckt bemärkelse, går ganska långt, så att det avser ej blott landområden utan även sjö- och isområden, där luftfartyg kunna komma att avgå och landa, inbegripet tillhörande för en flygplats erforderliga områden. Såsom exempel på det i det

¹ Belysande för ämnets omfattning, om ock något vittgående, är Rieses uttalande s. 222: »Die Sicherheit und Regelmässigkeit der Luftfahrt hängen weitgehend von einer möglichst vollkommenen Bodenorganisation ab: die Erstellung von Flughäfen, die allen technischen Anforderungen entsprechen, die Beseitigung oder deutliche Kennzeichnung aller Flughindernisse, die Erleichterung der Orientierung bis zur Markierung und Befuerung der Flugwege sind ebenso unerlässliche Voraussetzung für den Luftverkehr wie Schiene und Strasse für den Verkehr auf der Erde; hinzu kommen die Hilfsdienste, die der Flugsicherung dienen, wie die luftpolizeiliche Verkehrsregelung, der Wetterdienst, die Funkverbindungen und die Verteilung der Rufzeichen, die Radar- und sonstigen Blindflug- und Blindlande-Hilfsmittel, das Kartenwesen; endlich die Erstellung von Hangars, Werften und Reparaturwerkstätten, die Versorgung mit Treibstoff und Ersatzteilen usw.»

² Främst må nämnas vattenlagens stadganden om allmän farled samt om inrättande, utvidgande eller förbättrande av allmän hamn samt lagen om expropriation den 12 maj 1917. Vidare må framhållas kungl. förordningen den 8 maj 1874 (nr 26 s. 11) angående hamnordningar och andra ordningsföreskrifter för allmänna hamnarna i riket, kungl. kungörelsen den 21 april 1950 (nr 153) med vissa tillämpningsföreskrifter till nyssnämnda förordning, kungl. kungörelsen den 21 april 1950 (nr 152) om fastställelse av hamn- och grundpenningtaxor samt taxor å sluss-, kanal- och andra farledsavgifter, kungl. kungörelsen den 1 juni 1951 (nr 321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m. m., kungl. kungörelsen den 4 juni 1937 (nr 332) angående meddelande av bestämmelser om biträde av lots inom hamn, kungl. förordningen den 4 juni 1937 (nr 330) angående lotsverket (lotsförordning), särskilt dess 4 kap. om fyrar och andra säkerhetsanordningar för sjöfarten, kungl. förordningen den 4 juni 1937 (nr 335) om fyr- och båkavgift samt kungl. instruktionerna den 18 juni 1937 (nr 680) för sjökarteverket och den 30 augusti 1943 (nr 681) för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess lokala förvaltningar.

följande använda uttrycket »andra för luftfarten avsedda anläggningar» må nämnas radiofyrar. Däremot avser uttrycket icke sådant som exempelvis ett luftfartsföretags verkstadsanläggningar.

För att främja överskådligheten hava bestämmelserna i detta kapitel sammanförts med underrubriker, nämligen allmänna bestämmelser (kapitlet 1—3 §§), om tillstånd i vissa fall (4—8 §§), om godkännande (9 §), om luftfartshinder och expropriation (10 och 11 §) samt övriga bestämmelser (12—16 §§).

Allmänna bestämmelser

1 §.

Enligt § 26 mom. 1 luftfartsförordningen gäller bland annat, att plats, som inrättas eller regelmässigt brukas till flygplats för ett eller flera luftfartyg och som ej innehaves av staten, ävensom, i den omfattning Konungen bestämmer, annan för luftfarten avsedd anläggning skall godkännas i den ordning Konungen bestämmer samt att anläggningen är underkastad tillsyn av behörig offentlig myndighet. Härtill ansluta sig bestämmelserna i §§ 17 och 18 tillämpningskungörelsen, genom vilka meddelandet av särskilda bestämmelser i det stora hela delegeras till luftfartsmyndigheten, dock att såsom en allmän förutsättning uppställles att en flygplats måste med hänsyn till flygtekniska krav fylla de för dess uppgivna ändamål nödvändiga fordringarna. Jämföras må även §§ 21 och 40 tillämpningskungörelsen.

I den schweiziska luftfartslagen inledes avsnittet om markorganisationen med ett stadgande i art. 36, att förbundsrådet utfärdar närmare föreskrifter om anläggning och drift av land- och vattenflygplatser.

Vid förslaget utarbetande hava de sakkunniga funnit sådan kontroll å nu ifrågasvarande anläggningar, som gällande rätt medgiver, alltfört böra kunna utövas. Det har därför synts lämpligt att i viss anslutning till förut återgivna stadganden i luftfartsförordningen inleda förevarande kapitel med ett allmänt stadgande att Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar meddelar bestämmelser om inrättande, underhåll och drift av flygplats och av annan för luftfarten avsedd anläggning ävensom angående tillsynen därå.

Att vissa inskränkningar i det sålunda meddelade bemyndigandet förefinnas framgår av kapitlets bestämmelser i övrigt, exempelvis dess 5 och 9 §§. Även frånsatt detta lär det icke vara att befara att regleringen utsträcker alltför långt, exempelvis till vissa flygplatser av mera enkelt slag.

Bemyndigandet i denna paragraf avser naturligen icke enbart förhållanden inom flygplatsens område. För att flygplats skall kunna inrättas är det uppenbarligen av nöden, att ej heller utanför densamma flyghinder förekomma. När i stadgandet talas om drift av flygplats samt av annan för luftfarten avsedd anläggning, är detta så att förstå, att därav omfattas även reglering av förhållanden, vilka kunna inverka störande på driften. Sålunda kunna med stöd av paragrafen bestämmelser utfärdas exempelvis om annan

trafik än lufttrafik inom flygplatsens område. Man har för övrigt under förarbetena utgått från att beträffande sjöflygplatser sådan reglering kan avse även vattenområde, som kommer att tagas i anspråk av luftfartyg vilka avgå, landa eller eljest röra sig på vattnet. Att den i paragrafen omhandlade tillsynen äsyftar icke blott själva anläggningen och dess underhåll utan jämväl driften av anläggningen torde icke behöva framhållas.

I sakens natur ligger, att delegation med stöd av denna paragraf i allmänhet torde komma att ske till luftfartsstyrelsen. I vissa fall lär emellertid annan myndighet, exempelvis telestyrelsen, kunna komma i fråga.

Det har ansetts icke vara erforderligt att i själva lagen upptaga motsvarighet till en i § 26 mom. 1 luftfartsförordningen förekommande bestämmelse, att envar som har anläggningen i sin besittning är pliktig att låta behörig offentlig myndighet få tillträde till densamma.

Angående särskilda bestämmelser om begagnande till civil luftfart av militära flygplatser och annan militär markorganisation må hänvisas till 1 § i det föreslagna 15 kap.

Vid utarbetandet av tillämpningsföreskrifter till luftfartslagen torde komma under övervägande frågan, huruvida icke Kungl. kungörelsen den 30 december 1948 (nr 794) med förordnande om ämbetsskydd för vissa befattningshavare bör utsträckas att omfatta jämväl befattningshavare som handhar säkerhets- eller ordningstjänst inom markorganisationen.

2 §.

Enligt 8 kap. 2 § i förslaget, till vilken senare återkommes, äger Konungen eller den Konungen därtill bemyndigad, såvitt ej annat föranledes av överenskommelse med främmande stat, bestämma flygvägar, som luftfartyg har att följa vid färd inom svenskt område.

Vid sidan av begreppet flygvägar (routes) förekommer emellertid inom luftfarten ett annat begrepp, nämligen luftleder, luftfartsleder eller, enligt en terminologi som de sakkunniga föredraga, luftfarleder (airways). Från luftfartsstyrelsens sida har sålunda betonats, att uttrycket flygvägar icke vore att likställa med uttrycket luftfarleder. Ett luftfartyg hade rätt att flyga även utanför luftfarled. Färdades det i luftfarled, vore det emellertid pliktigt att beakta de instruktioner, som trafikledningen under vissa förhållanden utfärdade. Å andra sidan borde fartyget då vara tryggt mot kollisionsskador med mera. Detta gällde ej minst med hänsyn till den militära luftfarten. Önskvärt vore över huvud, att luftfarten vore skyddad inom luftfarlederna. Lagen borde enligt styrelsens mening innehålla bestämmelse om rätt för Konungen att fastställa kontrollerade luftområden (controlled airspaces), omfattande luftfarleder, ytterzoner och närzoner.¹ Ett sådant stadgande hade sin naturliga plats bland bestämmelserna om markorganisationen.

¹ Enligt ICAO:s efter luftfartsstyrelsens yttrande ändrade terminologi betecknas såsom kontrollzon (control zone) »kontrollerat luftrum med utsträckning från marken och uppåt» samt såsom kontrollområde (control area) »kontrollerat luftrum, som sträcker sig uppåt från viss angiven höjd över marken». Till kontrollområden räknas för närvarande förutom luftfarled jämväl inflygningsområde (terminal control area) till en flygplats.

I luftfartskonventionen art. 44 nämnes bland ICAO:s ändamål att uppmuntra utvecklingen av luftfarleder.

Det torde i detta sammanhang förtjäna erinras om bestämmelserna i 5 kap. vattenlagen. Enligt dess 3 § skall vattendomstolen, om ansökan gjorts om inrättande av allmän farled, efter det frågan vederbörligen utretts med överlämnande av eget yttrande till Konungens prövning hemställa, huruvida farleden bör komma till stånd och, i sådant fall, huruvida särskilda villkor böra föreskrivas för dess inrättande och begagnande.

De sakkunniga hava funnit stadgande i förevarande avseende vara erforderligt med hänsyn till ämnets vikt för luftfarten. De föreslå sålunda i förevarande paragraf, som saknar motsvarighet i luftfartsförordningen, att Konungen äger förordna om inrättande av luftfarled ävensom bestämma annat område, inom vilket lufttrafiken skall vara underkastad särskild reglering.

Det behöver knappast framhållas, att med sådant kontrollerat luftområde, varom nu är fråga, kunna i form av navigationshjälpmedel vara förenade vissa anläggningar på marken, å vilka bland annat 1 § är att tillämpa.

Att närmare ingå på detaljer i förevarande ämne faller utanför de sakkunnigas uppdrag.

3 §.

Det i denna paragraf behandlade ämnet, flygsäkerhetstjänsten, är i hudsak icke föremål för reglering i vare sig luftfartsförordningen eller tillämpningskungörelsen. Däremot har luftfartsstyrelsen bland bestämmelserna för civil luftfart upptagit ett antal föreskrifter under rubriken »Flygsäkerhetstjänst» (BCL F), nämligen om informationstjänst för luftfarten, teletjänst, flygräddningstjänst, flygtrafikledning och väderlekstjänst.¹

I den schweiziska luftfartslagen uttalas i avdelningen om markorganisationen i art. 40, att den schweiziska luftfartsstyrelsen ordnar flygsäkerhetstjänsten och att därunder innefattas särskilt kommunikationstjänst (Übermittlungsdienst), trafikkontroll, beredande av navigationshjälp, flygväderlekstjänst och kungörande av flyghinder. Däremot nämnes i detta sammanhang icke flygräddningstjänsten.

Med hänsyn till flygsäkerhetstjänstens synnerliga vikt hava de sakkunniga ansett luftfartslagen icke kunna helt förbigå ämnet. De hava dock vid förslagets utarbetande funnit riktigast att utbryta regleringen av flygräddningstjänsten till behandling i samband med utformandet av bestämmelserna om bärgning och om undersökning av luftfartsolyckor, upptagna i 11 kap. i förslaget. Vad i övrigt bör innefattas under flygsäkerhetstjänsten måste bli beroende av den tekniska utvecklingen och de ekonomiska möjligheterna. Häri ligger även, att regleringen av ämnet synts fortfarande böra

¹ De av luftfartsstyrelsen sålunda utfärdade föreskrifterna anknyta till följande av ICAO:s annex, nämligen de om informationstjänst för luftfarten till annex 4 och 15, de om teletjänst till annex 5 och 10, de om flygräddningstjänst till annex 12, de om flygtrafikledning till annex 11, samt föreskrifterna om väderlekstjänst till annex 3.

vara överlämnad till den administrativa lagstiftningen. I enlighet härmed uttalas i förevarande paragraf allenast, att flygsäkerhetstjänst anordnas till trygghet och underlättande av luftfarten. Jämföras må 43 § första stycket lotsförordningen.

Vid nu berörda förhållande har för de sakkunniga anledning ej förelagat att ingå på frågan, i vilken omfattning flygsäkerhetstjänst lämpligen må omhändervhas av annan än staten, exempelvis genom bestämmande av villkor för tillstånd enligt 4 eller 8 § i detta kapitel.

Det må slutligen anmärkas, att de sakkunniga, i enlighet med den uppfattning som omfattats av de tillkallade experterna, utgått från att särskild ersättning icke skall avkrävas luftfarten för sådant som flygtrafikledning och väderlekstjänst, med mindre detta följer av villkor i tillstånd till luftfartsverksamhet.

Om tillstånd i vissa fall

Under det att luftfartsförordningen — såsom nedan närmare utvecklas — sammanfört reglerna dels om tillstånd för utövning av luftfart i regelbunden trafik dels ock om tillstånd för anläggning av flygplats till allmänt bruk i ett kapitel, kap. 8, har det vid förslagets utarbetande, i enlighet med önskemål från det praktiska livets sida, ansetts främja lagens lättillgänglighet, att tillståndsreglerna vad angår markorganisationen överflyttas till en underavdelning i markorganisationskapitlet. Därvid hava emellertid icke förbisetts de systematiska skäl, som kunna anföras till förmån för luftfartsförordningens gruppering.

Det torde icke behöva påpekas att från tillstånd enligt förevarande avdelning, vilket innebär ett medgivande efter företrädesvis luftfartspolitiska överväganden, principiellt skiljer sig i 9 § omnämnt godkännande, som givres efter prövning av de tekniska förhållandena.¹ Härutinnan föreligger full överensstämmelse med exempelvis järnvägsrätten med dess, beträffande enskilda järnvägar, gjorda distinktion mellan koncession, å ena, och iakttagande, å andra sidan, av bestämmelserna i kungl. kungörelsen den 11 december 1874 (nr 107 s. 1) angående ordningen för avsyning och besiktning av enskilda järnvägar och deras upplåtande för allmän trafik.

4 §.

Enligt § 33 luftfartsförordningen gäller, att särskilt tillstånd av Konungen erfordras, förutom för utövning av luftfart i regelbunden trafik å viss luftfartsled (linjefart), jämväl för anläggning av flygplats till allmänt bruk, där annan än staten skall utöva driften. Vid avlåtandet av 1922 års proposition med förslag till förordning om luftfart framhöll chefen för kommunikationsdepartementet, att i förslaget, i fråga om nödvändigheten av särskilt Kungl. Maj:ts tillstånd, med yrkesmässig lufttrafik likställts bland

¹ Angående här behandlade ämnen jämför bl. a. Köpfl i s. 44 ff.

annat anläggning av flygplats till allmänt bruk.¹ Huvudsakligen samma skäl som beträffande den yrkesmässiga lufttrafiken påkallade nämligen — anfördes det — en motsvarande föreskrift också för sådant företag.

På liknande sätt stadgas i den tyska luftfartslagen § 7, att anläggning och drift av en flyghamn kräva tillstånd, en föreskrift vilken dock ej gäller för statsdrift som tjänar allmänt intresse.

I den schweiziska luftfartslagen art. 37 uttalas, att för inrättande och drift av flygplatser, vilka tjäna den allmänna samfärdseln, kräves en koncession, som meddelas av det schweiziska post- och järnvägsdepartementet.

Vid förslagets utarbetande har det stått klart, att gällande rätts ståndpunkt i detta avseende alltjämt i princip bör vidhållas. Att såsom under förarbetena ifrågasatts bibehålla kravet på Konungens tillstånd endast för de större eller livligare trafikerade flygplatserna och att beträffande andra flygplatser till allmänt bruk överflytta tillståndsgivningen till luftfartsstyrelsen föreslås — såsom av första stycket framgår — därför icke. Allenast en mindre modifikation härutinnan har i förslaget gjorts genom andra stycket av förevarande paragraf, vartill senare återkommes.

Principiell överensstämmelse med gällande rätt råder enligt förslaget även därutinnan, att staten icke behöver särskilt tillstånd för inrättande och drivande av flygplats till allmänt bruk. Givet är visserligen, att såväl beträffande luftfartsverkets egna anläggningar som med avseende å flygplatser, vilka må anläggas av andra statsorgan, ett i en eller annan form lämnat medgivande erfordras. Ämbetsverkens instruktioner och formerna för beviljande av anslag lära emellertid härvidlag erbjuda tillräcklig garanti. Anmärkas må dock, hurusom det danska och det finska förslaget i detta avseende intaga en annan ståndpunkt.

Påpekas må, att här liksom i 1 § i kapitlet även driften av flygplats nämnes.

I det i första stycket upptagna stadgandet göres, såsom redan antytts, en viss modifikation genom bestämmelsen i andra stycket, att Konungen äger föreskriva att flygplats med hänsyn till dess art, trafikens ringa omfattning och varaktighet eller andra särskilda omständigheter må inrättas och drivas utan Konungens tillstånd. Därvid har uppmärksamheten varit fäst bland annat vid sjöflygplatser, flygplatser på snö och is samt vissa »naturliga» flygplatser på barmark. Då dispensrätten lagts i Konungens hand, lär det icke vara att befara, att denna rätt begagnas i andra fall än sådana, då de skäl, som giva tillståndstvång dess berättigande, icke göra sig gällande med större styrka. Exemplifieringen i stycket är ock ägnad att understryka vikten av en sådan tillämpning. Sålunda utövad, lär bestämmelsen icke medföra någon olägenhet men vara ägnad att förebygga onödig omgång.

Man har under förarbetena utgått från att föreskrift enligt ifrågavarande stycke huvudsakligen kommer att givas i formen av generella bestämmelser.

¹ Jfr Kungl. Maj:ts proposition nr 127/1922 s. 25.

Förevarande lagrum äger icke motsvarighet i luftfartsförordningen men torde stå i full överensstämmelse med dess andemening. En liknande förut-sättning för meddelande av tillstånd föreskrives däremot i 1 § lagen den 21 maj 1931 (nr 110) om upplagshus och upplagsbevis. Stadgande härutinnan saknades i det till lagrådet remitterade förslaget i ämnet, men infördes i pro-positionen efter hemställan av lagrådet, som anförde bland annat:¹ Det re-mitterade förslaget hade, otvivelaktigt med rätta, såsom det främsta föremå-let för den undersökning, som föranleddes av en koncessionsansökning, framhållit de ekonomiska och så att säga personliga kvalifikationerna hos den koncessionssökande. Däremot vore icke avsett, att vid prövningen hän-syn skulle kunna tagas även till förhållanden, som mer omedelbart berörde det allmännas intresse i fråga om upplagshusrörelsens utveckling. Även om det enskilda initiativet till en i stort sett fri näringsverksamhet i allmänhet icke borde på sådant sätt inskränkas, syntes dock i detta fall särskilda skäl tala för att dylika förhållanden icke lämnades helt obeaktade vid konces-sionsprövningen. Det borde ej förbises, att upplagshusen vore avsedda att tjäna jämväl i viss mån allmännyttiga uppgifter. Särskilt syntes det icke va-ra oberättigat, att lagen medgäve den prövande myndigheten en ej alltför be-gränsad omdömesfrihet i det fall, att staten funnit sig böra inrätta upplags-hus, exempelvis för folkförsörjningens eller jordbrukskreditens tillgodose-ende genom spannmålslagring, eller i övrigt lämnat rörelsen sitt ekonomiska stöd.

Av skäl, som i huvudsak överensstämma med vad lagrådet sålunda anfört, hava de sakkunniga funnit riktigast att även beträffande lufträtten fram-hålla betydelsen av hänsynen till det allmänna. Uppmärksamheten har här-vid varit fästad jämväl vid vikten av att vederbörlig hänsyn tages till de kringboendes säkerhet och trevnad samt till anläggningens inverkan ur mi-litär synpunkt.

6 §.

Enligt § 35 luftfartsförordningen gäller, att vid meddelande av tillstånd enligt § 33 tillståndets giltighet må begränsas till viss tid, åt kronan förbe-hållas lösningsrätt ävensom i övrigt föreskrivas, på vad sätt och under vilka villkor anläggningen må utföras och nyttjas.

Vid avlåtandet av 1922 års proposition med förslag till förordning om luftfart anförde departementschefen, med tanke närmast på medgivande till den yrkesmässiga lufttrafiken:² Huruvida ifrågavarande medgivande be-nämndes tillstånd eller koncession, syntes tämligen likgiltigt.³ Av vikt vore däremot, huru villkoren närmare bestämdes. Det hade ansetts lämpligt att lämna vägen öppen för praxis. Det vore därför föreslaget, att Kungl. Maj:t

¹ Se NJA II 1932 s. 15 f. Angående frågan under vilka omständigheter koncession bör förväg-ras jämför Köpfl. s. 75 ff.

² Jfr Kungl. Maj:ts proposition nr 127/1922 s. 24. Se ock Riese s. 232.

³ Angående innebörden av termen koncession se Köpfl. s. 44 ff och Riese s. 230 ff.

närmare bestämde villkoren. Därmed hade vunnits möjlighet till smidigare och snabbare anpassning efter de verkliga behoven. Då det emellertid uppstått tvivel huruvida, om intet därom uttryckligen stadgades, Kungl. Maj:t skulle kunna vid meddelandet av tillstånd knyta villkoret om inlösningsrätt för staten eller bevilja tillståndet endast för viss tid, hade föreskrift i sådant hänseende införts i förslaget. Det må tilläggas att departementschefen avisade tanken, att båda dessa villkor skulle göras obligatoriska så att intet tillstånd finge av Kungl. Maj:t meddelas annat än för viss tid och med förbehåll för statens inlösningsrätt.

Under utredningen har annat icke framkommit än att det hittills i Sverige tillämpade systemet i fråga om villkor vid meddelande av tillstånd i stort sett verkat fullt tillfredsställande. Förslaget ansluter sig därför i detta avseende i sak till gällande rätt. Såsom ändringar närmast av redaktionell art är nämligen att anse att i förslaget uttryckligen uttalas, att vid meddelande av tillstånd skola bestämmas de villkor, som må erfordras för dess åtnjutande, ävensom att Konungen må förordna myndighet att i särskilda avseenden bestämma villkoren.

Bland frågor av rent saklig innebörd, som dryftats under förarbetena, har varit den, huruvida man borde exemplifiera de omständigheter som företrädesvis förtjäna beaktande i detta sammanhang. Särskilt har ifrågasatts att i lagtexten såsom förutsättning för erhållande av tillstånd nämna villkor i ekonomiskt, tekniskt och taxehänseende. Enighet har väl rått om den stora vikten av att dessa ämnen städse bliva vederbörligen beaktade. Mot en exemplifiering kan emellertid anföras bland annat, att därigenom villkor i andra hänseenden skulle alltför mycket träda i bakgrunden. Ett ämne av vikt är sålunda frågorna om ansvarig chef för flygplatsen och om annan personal. I vissa fall synes vidare böra föreskrivas särskilda villkor för statsfartygs användande av en flygplats. Å det praktiska livets sida har bestämt förordats att icke upplaga någon exemplifiering utan att överlämna till den koncessionerande att helt obunden fastställa erforderliga villkor. Vid angivna förhållanden hava de sakkunniga vidblivit gällande rätts ståndpunkt härutinnan, vilken såvitt känt ej medfört någon olägenhet i praktiken. Det kan anmärkas, att en sådan lösning står i huvudsaklig överensstämmelse med den schweiziska luftfartslagen art. 37, som i fråga om villkor för koncession utsäger allenast att för varje flygplats skall utses en ansvarig chef.¹

Jämväl stadgandet, att tillståndet må begränsas till viss tid och att lösningsrätt må förbehållas kronan, har under förarbetena varit föremål för ingående överläggningar. I detta sammanhang har bland annat övervägts att utbygga föreskriften, att lösningsrätt må förbehållas kronan, med närmare bestämmelser om vad som skall lösas och huru ersättningen skall beräknas. Härvid har beaktats jämväl att inlösen kan komma att ske ej blott vid slutet av den tid, för vilken tillståndet gäller, utan även dessförinnan. Ej heller i detta ämne hava emellertid tillräckliga skäl ansetts föreligga för att

¹ Se ock Riese s. 231.

avvika från gällande rätt. De föreskrifter, som må finnas erforderliga, få förty efter förhandlingar i samband med ansökan om tillstånd upptagas bland villkoren för detta.

Under de nordiska överläggningarna har varit under överbägande att i förslaget upptaga bestämmelse om överlåtelse av tillstånd, svarande mot 2 § lagen om upplagshus och upplagsbevis och 18 § kungl. förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. Invändningar hava emellertid framförts mot upptagande av sådan bestämmelse. Man har därför stannat vid att låta frågan bliva beroende av vad tillståndet innehåller.

7 §.

Denna paragraf, som saknar direkt motsvarighet i luftfartsförordningen, äger viss förebild i 41 § lagen om upplagshus och upplagsbevis.

I motiven till nämnda 41 § yttras:¹ I enlighet med den uppfattning, som gjorts gällande från det praktiska livets sida, hade i förslaget upptagits bestämmelser om koncessionens förverkande. Materiellt förutsattes, för att koncessionen finge förklaras förverkad, antingen att betryggande säkerhet ej längre förefunnes för fullgörande av de förpliktelser för upplagshållare, om vilka i denna lag stadgades, eller ock att upplagshållaren åsidosatt stadgandena i lagen eller föreskrifterna i koncessionen eller reglementet. Till sitt innehåll skilde sig vad sålunda föreslagits icke från vad de sakkunniga förmenade även utan särskilt stadgande skulle hava blivit en följd av föreskrifterna i 1 § av förslaget. Det syntes emellertid icke kunna helt förnekas, att det innebure en i någon mån större trygghet att ämnet funne sin reglering genom uttryckligt lagstadgande.

Vid utarbetandet av förslaget hava de sakkunniga letts av motsvarande uppfattning. De hava sålunda ansett ämnet böra regleras i lagen och icke blott, såsom ifrågasatts, genom upptagande av villkor i vederbörandes tillstånd. Jämväl förverkandegrunderna överensstämma i huvudsak med 41 § upplagsbevislagen. Med uttrycket »för verksamheten gällande föreskrifter» hava avsetts föreskrifter, vare sig de meddelats i lag eller författning eller ock intagits bland villkoren för tillståndet. Av prövning i det särskilda fallet måste naturligen bero, huruvida åsidosättandet är att anse såsom väsentligt; såsom väsentligt åsidosättande lärers kunna anses även ett åsidosättande genom upprepade förseelser av en i och för sig mindre allvarlig art. Likaledes måste i det särskilda fallet prövas, om icke lämpligen rättelse kan åstadkommas under hand. I detta sammanhang har överbägs men såsom ett tveeggat svärd avvisats utvägen att genom vitesföreläggande framtinga rättelse. Det måste nämligen beaktas, att den bristande efterlevnaden av givna föreskrifter kan bottna i ekonomiska svårigheter, vilka kunna förvärras genom vitesbetalning.

I förslaget har icke till behandling upptagits frågan om koncessionsinnehavares ersättningsskyldighet gentemot den trafikerande allmänheten, vil-

¹ NJA II 1932 s. 137.

ket ämne såvitt angår stat och kommun är föremål för utredning genom särskilda sakkunniga.

8 §.

Förevarande paragraf saknar motsvarighet i luftfartsförordningen, som vad angår markorganisationen kräver tillstånd allenast för anläggning av flygplats till allmänt bruk.

Under förarbetena till förslaget har emellertid beaktats, hurusom även vissa andra anläggningar för luftfarten än de i 4 § avsedda kunna vara av den betydelse, att genom lagen bör skapas möjlighet att kräva tillstånd för deras inrättande och drift. Såsom exempel kunna nämnas olika navigationshjälpmedel samt flygplatser för enskilt bruk, såvitt inrättandet av sådan genom platsens belägenhet äventyrar den allmänna trafiksäkerheten eller är betänkligt ur militär synpunkt. Med hänsyn härtill föreslås i förevarande paragraf att Konungen skall äga dels bestämma, att för inrättande och drift av annan anläggning för luftfarten än sådan som avses i 4 § fordras tillstånd av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar, dels ock föreskriva villkoren därför. Jämföras må § 21 tillämpningskungörelsen.

Angående frågan, till vilken myndighet tillståndsgivningen må uppdragas, hänvisas till vad vid 1 § anförts.

Om godkännande

9 §.

Denna paragraf handlar om det med hänsyn till tekniska omständigheter föreskrivna godkännandet av vissa anläggningar.

Enligt den redan vid 1 § i kapitlet delvis återgivna § 26 luftfartsförordningen kräves godkännande i den ordning Konungen bestämmer av plats, som inrättas eller regelmässigt brukas till flygplats för ett eller flera luftfartyg och som ej innehaves av staten, ävensom, i den omfattning Konungen bestämmer, av annan för luftfarten avsedd anläggning; sådant godkännande gäller, så länge anläggningen uppfyller de villkor, som må föreskrivas för dess brukande. Jämföras må även §§ 17—19 samt § 21 tillämpningskungörelsen.

Beträffande första stycket av paragrafen må anmärkas, att uttrycket »plats, som inrättas eller regelmässigt brukas till flygplats för ett eller flera luftfartyg», vilket uttryck i praktiken visat sig föranleda tvekan, i förslaget ersatts med stadgande om godkännande av flygplats till allmänt bruk ävensom, i den omfattning Konungen bestämmer, av annan flygplats. Man har nämligen ansett godkännande av flygplats till allmänt bruk alltid böra förekomma men godkännande beträffande övriga flygplatser böra krävas endast i den omfattning Konungen bestämmer. I sistnämnda fall äro nämligen omständigheterna så växlande, att en allmän regel i lagen svårigen låter sig uppställa, i vilken omfattning godkännande över huvud bör krävas. I detta sammanhang äro ock att beakta stadgandet i 12 § i förevarande kapitel

samt möjligheten att upptaga erforderliga villkor i tillstånd till luftfartsverksamhet av vissa slag, med andra ord vissa från godkännandet skilda operativa regler.

En annan olikhet i förhållande till gällande rätt ligger däri, att i paragrafen särregel saknas beträffande flygplats, som innehaves av staten. Skäl att från kravet på godkännande undantaga sådan flygplats har nämligen funnits icke föreligga. En belysande parallell förefinnes härutinnan på järnvägsrättens område. I § 9 kungl. instruktionen den 22 juni 1928 (nr 216) för järnvägsstyrelsen med underlydande linjebefäl äro nämligen ingående bestämmelser givna om besiktning av ny bansträcka, som tillhör statens järnvägar. Hänvisas må därjämte till den föreslagna 15 kap. 1 §.

I detta sammanhang torde böra tilläggas, att man räknat med att innehavare av sådan flygplats, som icke är underkastad godkännande, dock bör, enligt bestämmelser som utfärdas i administrativ ordning, äga rätt att få flygplatsen godkänd för enskilt bruk. Detta kan nämligen äga betydelse bland annat för giltigheten av försäkring å luftfartyg, vilket använder flygplatsen.

Föreskriften att vid godkännandet skola knytas erforderliga villkor torde ej kräva motivering. Självfallet böra sådana villkor, i likhet med villkoren för tillstånd, anpassas efter omständigheterna i det särskilda fallet.

Att luftfartsstyrelsen i regel, men ej med nödvändighet alltid, bör komma i fråga som godkännande myndighet är uppenbart; jämföras må vad vid 1 och 8 §§ i förevarande kapitel anförts.

I andra stycket av förevarande paragraf hava upptagits föreskrifter om indragning av meddelat godkännande. Anmärkas må, att om på grund av teknikens utveckling kraven skärpts sedan godkännandet givits, hänsyn är att taga till de sålunda skärpta kraven. Ur säkerhetssynpunkt otidsenliga anordningar innebära uppenbarligen en alltför stor fara för luftfarten.

Såsom av formuleringen framgår, inträder emellertid ogiltigheten icke automatiskt. Med hänsyn till, bland annat, å luftfartyg möjligen tecknad försäkring är det nämligen angeläget, att ovisshet icke föreligger, huruvida viss anläggning är godkänd eller icke. Det åligger fastmera den myndighet, som meddelat godkännandet, att med beaktande av föreliggande omständigheter avgöra, om detsamma skall indragas eller icke.

För att den sålunda föreslagna regleringen skall verka helt tillfredsställande, har det ansetts nödigt att, på sätt föreslås i tredje stycket av paragrafen, ålägga innehavaren av anläggningen att, där omständighet förekommit som kan medföra att kraven för godkännande ej längre äro uppfyllda, så snart ske kan anmäla omständigheten till luftfartsstyrelsen. Denna måste nämligen ständigt äga noggrann kännedom om markorganisationens tillstånd. Att luftfartsstyrelsen, därest indragning av godkännandet ankommer på annan myndighet, har att göra denna underkunnig i ämnet ligger i sakens natur och har synts icke behöva särskilt utsägas.

Med hänsyn till trafiksäkerheten vore det emellertid betänkligt, om flygplatsinnehavarens skyldigheter under alla förhållanden vore inskränkta till

sådan anmälan. Omständigheter av beskaffenhet att medföra att kraven för godkännande ej längre äro uppfyllda kunna vara av olika slag. Ett under förarbetena framhållet exempel är att ett häftigt åskregn förorsakar en översvämning, som snart går tillbaka men tillfälligt medför att en flygplats blir oanvändbar åtminstone för mindre flygplan. Ett annat sådant fall är att på en flygplats en rullbana skadas så att den icke kan användas innan reparation skett, medan övriga banor kunna brukas lika väl som förut. I dessa och liknande händelser har myndighetens prövning ansetts icke kunna avvaktas utan innehavaren böra vara pliktig att på eget initiativ i erforderlig omfattning förbjuda anläggningens vidare användning. Det föreslås förty i andra punkten av förevarande stycke, att där inträffad omständighet är av beskaffenhet att medföra fara vid anläggningens begagnande, innehavaren skall, 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 §.

För luftfarten mycket viktiga äro frågorna dels huru man lämpligen skall kunna skydda bestående eller planerade flygplatser eller andra anläggningar för luftfarten från att bliva mindre användbara till följd av att exempelvis luftfarten hindrande byggnader uppföras, dels ock huru markbehovet för sådana anläggningar skall säkerställas. Härutinnan saknar luftfartsförordningen bestämmelser. Sådana finnas emellertid meddelade i byggnadslagen den 30 juni 1947 samt i lagen den 12 maj 1917 om expropriation. På grund av ämnets betydelse må en kortfattad redogörelse för dessa bestämmelser här givas såvitt de avse civil luftfart.

Vad först angår byggnadslagen återfinnas de tillämpliga bestämmelserna i dess 81—85 §§ under rubriken »Om förbud mot bebyggelse till hinder för försvaret eller luftfarten».¹

I 81 § är upptaget ett allmänt förbud mot nybyggnad i närheten av statlig flygplats eller av annan än staten tillhörig flygplats för allmänt bruk, såframt därigenom flygplatsens användning för avsett ändamål försvåras eller eljest avsevärt men åsamkas luftfarten; dock att länsstyrelsen må medgiva undantag när synnerliga skäl äro därtill. Med nybyggnad har i paragrafen sidoordnats inrättande av virkes- eller annat varuupplag, materialgård och ljusanordning. Förbudet mot inrättande av ljusanordning avser, enligt vad departementschefen anförde vid framläggande av proposition till 1947 års riksdag med förslag till byggnadslag med mera, närmast strålkastarbelysning, ljusreklam och dylikt, som från luften kan förväxlas med signalsystem eller belysningsanläggning på flygplats.² Anmärkas må, att

¹ Se i detta ämne Bexelius-Nordenstam-Aurén, Byggnadslagstiftningen, 2 uppl. (Stockholm 1950) s. 128 ff.

² Kungl. Maj:ts proposition nr 131/1947 s. 257.

det i föreliggande kommentar till 76 § byggnadsstadgan den 30 juni 1947 (nr 390) — vilken paragraf innehåller närmare bestämmelser om byggnadslov för nybyggnad och övriga nu ifrågavarande åtgärder — framhålles att skyldigheten att söka byggnadslov till inrättande av ljusanordning uppenbarligen avser endast sådan anordning, som är av någon betydelse.¹ Enligt 82 § byggnadslagen gäller därjämte, att därest beslut meddelats om anläggande eller utvidgning av statlig flygplats eller om tillstånd till anläggande eller utvidgning av annan flygplats för allmänt bruk, länsstyrelsen äger förordna att vad i 81 § stadgas skall äga motsvarande tillämpning.

Av intresse är i detta sammanhang stadgandet i 99 § byggnadsstadgan. Finner — heter det i denna paragraf — byggnadsnämnden vid prövning av ansökan om lov till nybyggnad eller inrättande av varuupplag, materialgård eller ljusanordning i närheten av anläggning, som avses i 81 § byggnadslagen eller omfattas av förordnande enligt 82 § samma lag, tvekan råda, huruvida hinder varom förmäles i sagda paragrafer föreligger, skall nämnden inhämta yttrande därom av luftfartsstyrelsen, såvida frågan rör civil flygplats. Sådant yttrande skall jämväl inhämtas, innan länsstyrelsen beviljar dispens från det allmänna förbudet i 81 § eller från förordnande enligt 82 §. Om byggnadslov eller dispens meddelas i strid mot innehållet i sådant yttrande, skall byggnadsnämnden eller länsstyrelsen ofördröjligen om beslutet underrätta den myndighet, som avgivit yttrandet. Enligt stadgande i 167 § 4 mom. byggnadsstadgan äger luftfartsstyrelsen föra talan mot sådant beslut.

I 83 § byggnadslagen äro meddelade vissa bestämmelser om rätt till ersättning för sakägare. Där med hänsyn till befintlig eller tillämnad anläggning, som avses i 81 § eller i förordnande enligt 82 §, nybyggnad eller inrättande av varuupplag, materialgård eller ljusanordning ej kan ske i den omfattning eller på det sätt som eljest varit tillåtet och markens ägare till följd härav kan nyttja denna allenast på sätt som står i uppenbart missförhållande till markens tidigare värde, är han berättigad till ersättning för den skada han härigenom lider; kan marken av nämnda orsak över huvud ej användas för enskilt bebyggande och kan dess ägare till följd härav nyttja marken allenast på sätt nyss sagts, skall anläggningens ägare vara skyldig att lösa marken, där ej sådan skyldighet jämlikt 21 eller 48 § åligger staden. Enahanda rätt till ersättning för skada tillkommer innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt till marken, som upplåtits innan inskränkningen i möjligheterna att nyttja marken inträdde. Jämföras må ock 22 § i lagen.

Genom 84 § föreskrives, att om i fastställd generalplan eller stadsplan med hänsyn till anläggning, som avses i 81 § eller i förordnande enligt 82 §, blivit bestämt att mark skall användas för annat ändamål än enskilt bebyggande och staden på grund av bestämmelserna i 21 eller 48 § löst marken, staden skall, såvitt den kan nyttja marken allenast på sätt som står i uppenbart missförhållande till den erlagda löseskillingen, vara berättigad

¹ Bexelius-Nordenstam-Aurén, a. a. s. 601.

till ersättning av anläggningens ägare för sin förlust. Slutligen meddelas i 85 § föreskrift rörande vissa fall, då överenskommelse i ersättningsfrågan ej kan träffas.

De nu återgivna stadgandena i byggnadslagen ingå i de för stad gällande bestämmelserna. Jämlikt 88 § skall emellertid vad i lagen är stadgat för stad äga motsvarande tillämpning för köping ävensom i fråga om annat samhälle, där vid byggnadslagens ikraftträdande bestämmelserna för stad i stadsplanlagen den 29 maj 1931 (nr 142) skulle tillämpas. Vidare äger enligt 90 § Konungen förordna att vad i lagen är stadgat för stad skall äga motsvarande tillämpning för tätare befolkad ort på landet. Ytterligare föreskrives beträffande landet i övrigt i 121 §, att med avseende å område, för vilket stadsplan, byggnadsplan eller utomplansbestämmelser fastställts, vad i 81—85 §§ är stadgat skall äga motsvarande tillämpning. Jämlikt samma lagrum äger länsstyrelsen beträffande annat område föreskriva, att vad i 81 § är stadgat skall lända till efterrättelse, ävensom meddela sådant förordnande som avses i 82 §; och skall i sådant fall vad i 83—85 §§ är stadgat äga motsvarande tillämpning inom området. Jämföras må ock 144 § byggnadsstadgan.

Föreskrifter om beaktande av luftfartens intressen vid planläggning återfinnas flerstädes i byggnadsstadgan.¹ Enligt dess 157 § skall sålunda vid uppgörande av regionplan tillses, att erforderliga områden avsättas för flygplatser. Med avseende å generalplan gäller enligt 17 och 109 §§ byggnadsstadgan, att sådan plan skall uppgöras under iakttagande av att den civila luftfartens behov vederbörligen tillgodoses. Liknande föreskrifter hava meddelats även med avseende å uppgörande av stadsplan och byggnadsplan; jämföras må 26, 112 och 117 §§ byggnadsstadgan. Ehuru detta icke uttryckligen angivits i stadgan, skall hänsyn till luftfartens intressen tagas även vid fastställande av utomplansbestämmelser.

Det må i detta sammanhang framhållas, att en efter fastställelse av plan tillkommen flygplats kan hindra ett utnyttjande av de byggnadsmöjligheter planen anger. Departementschefen anförde i detta avseende vid framläggandet av propositionen rörande byggnadslagen, att om mark på grund av sådan anläggning icke kunde bebyggas i den utsträckning eller på det sätt som förutsattes i tidigare fastställd plan, denna syntes, om anläggningen vore av permanent natur, lämpligen böra ändras så att planen komme att ansluta sig till de nya förhållandena.²

Beträffande därefter expropriationslagen må här anmärkas allenast, huru- som i dess inledande paragraf stadgas att fastighet som tillhör annan än kronan må tagas i anspråk genom expropriation, om Konungen prövar det nödigt för, bland annat, anläggning för den allmänna samfärdselns främjande. Likaledes må särskild rätt, som i avseende å fastighet tillkommer annan än kronan, exproprieras, om Konungen prövar det nödigt för sådant

¹ Den i detta stycke lämnade framställningen ansluter sig nära till vad som framhålles i Bexelius-Nordenstam-Aurén, a. a. s. 130 f.

² Kungl. Maj:ts proposition nr 131/1947 s. 258.

ändamål. Enligt 2 § i lagen kan expropriation avse även upplåtelse av nyttjanderätt eller servitutsrätt till fastighet.

Det ligger i sakens natur, att de sakkunniga vid fullgörande av sitt uppdrag förehaft frågan, huruvida nu gällande bestämmelser kunna anses tillräckliga för sitt ändamål eller böra utbyggas. Upprepade överläggningar i ämnet hava förty ägt rum med olika företrädare för det praktiska livet. Redan på ett tidigt skede av utredningen uttalades under överläggningarna från luftfartsstyrelsens sida, att även om man ur luftfartens synpunkt hyste vissa ytterligare önskemål, man i Sverige för närvarande av ekonomiska skäl näppeligen kunde gå längre än som skett genom byggnadslagen och expropriationslagen. Sedermera har ock luftfartsstyrelsen, efter det att de sakkunniga begärt dess uttalande huruvida bestämmelserna i byggnadslagen och expropriationslagen finge anses fylla befogade önskemål från luftfartens sida, i skrivelse den 15 november 1951 anfört hurusom styrelsen vid närmare studium av berörda frågor funnit att vissa av dem vore av den art, att de syntes kunna lösas inom ramen för gällande lagstiftning, samt att övriga frågor vore av den art eller storleksordning, att de icke för det dåvarande ansåges påkalla ändring av gällande bestämmelser. Icke heller eljest hava några önskemål om revision under utredningen framkommit från de av Kungl. Maj:t utsedda experterna.¹

I överensstämmelse med vad sålunda förekommit hava de sakkunniga funnit ändring i ifrågavarande stadganden icke böra av dem nu föreslås. Byggnadslagstiftningen är så ny, att större praktisk erfarenhet av dess verkningar för luftfarten lärers böra avvaktas, innan man skrider till en allmän revision av densamma. Önskvärt är också för en möjligen blivande sådan revision, att man kan tillgodogöra sig de erfarenheter, som i grannländerna komma att göras beträffande där nyligen tillkommen eller förberedd lagstiftning på området.

Uppenbart torde vara, att för Sveriges del, i motsats till vad förhållandet synes vara i Danmark och Norge, möjligen blivande framtida lagändringar i ämnet av systematiska skäl hava sin rätta plats icke i luftfartslagen utan åtminstone i allmänhet i lagstiftning utanför denna. På grund av betydelsen av här berörda frågor och deras nära praktiska sammanhang med luftfarten har emellertid hänvisning till byggnadslagen och expropriationslagen ansetts vara lämplig och böra infogas i förevarande paragraf.

11 §.

Detta stadgande saknar motsvarighet i luftfartsförordningen. En viss likhet förete bestämmelserna i § 21 tillämpningskungörelsen. Enligt dessa gäller, att ny luftfyr ej må uppsättas eller befintlig luftfyras ljussken för-

¹ Det må anmärkas, att luftfartsstyrelsen i skrivelse den 30 mars 1955 till 1951 års byggnadsutredning framhållit vikten av att byggnadsstadgan medgäve utfärdande av höjdbegränsningsbestämmelser för kranar, byggnadsställningar och andra tillfälliga anordningar. Då detta spörsmål redan är föremål för annan kommittés uppmärksamhet, hava de luftträttssakkunniga funnit sig icke böra upptaga detsamma.

ändras, såvida ej tillstånd erhållits av luftfartsmyndigheten, vilken därom skall samråda med chefen för försvarsstaben; att därest luftfyrens ljusken är synligt från öppet hav eller inre farvatten, luftfartsmyndigheten skall före tillståndets utfärdande samråda med lotsstyrelsen rörande fyrens anordnande eller ljusskenets förändring; samt att för luftfartsleds utmärkande genom teckens anbringande erfordras tillstånd av luftfartsmyndigheten.

Ett något mera allmänt stadgande möter i 49 § tredje stycket lotsförordningen. Enligt detta skall lotskapten (numera benämnd lotsdirektör), som finner att vid eller i närheten av allmän farled anordnats belysning varigenom sjöfarande kunna vilseledas, därom göra anmälan hos länsstyrelsen; har sådan anmälan inkommit, äger länsstyrelsen, efter prövning av förhållandena, meddela de föreskrifter, som må finnas erforderliga till undanröjande av anmärkta olägenheter, ävensom stadga lämpliga viten för underlåtenhet att ställa sig nämnda föreskrifter till efterrättelse.

Bestämmelser i detta ämne återfinnas i annex 14 till luftfartskonventionen, främst i del V. Jämföras må ock den schweiziska luftfartslagen art. 41 och 42.¹

I viss anslutning till lotsförordningen föreslås i förevarande paragraf, att Konungen eller den Konungen därtill bemyndigad äger meddela vissa bestämmelser till undvikande av fara för trafiksäkerheten. Såsom paragrafens lydelse giver vid handen, avses därmed främst förebyggande av att märken och belysningsanläggningar anordnas på sådant sätt, att trafiksäkerheten utsättes för fara. Vid sidan av märken och belysningsanläggningar nämnas andra inrättningar. Med detta uttryck åsyftas bland annat byggnader och andra anordningar, som utgöra luftfartshinder men icke ligga i närheten av statlig flygplats eller av annan än staten tillhörig flygplats till allmänt bruk, exempelvis under en luftfarled. I sakens natur ligger, att sådan administrativ reglering icke kan göras lika genomgripande som de under byggnadslagstiftningen fallande bestämmelserna om byggnader och anordningar. Såsom exempel på förebyggande åtgärder, som kunna ifrågakomma, må nämnas anordnande av hindermarkering. Att även naturföremål kunna behöva markeras har synts icke behöva särskilt framhållas i lagen.

Den sålunda föreslagna fullmakten lär emellertid böra vara begränsad med hänsyn till markägaren eller annan med denne jämförlig rättsägare. De sakkunniga hava visserligen utgått från att i paragrafen avsedda bestämmelser även utan särskilt lagstadgande skulle erhålla sådan avfattning, att genom deras tillämpning avsevärd skada eller olägenhet icke komme att tillskyndas angivna rättsägare. I tydlighetens intresse uttalas emellertid i paragrafen, att sådana bestämmelser må meddelas endast om dessa icke föranleda avsevärd skada eller olägenhet för ägare av mark eller innehavare av särskild rätt därtill.

För fall som icke omfattas av det sålunda givna bemyndigandet lär, om

¹ Jfr ock Riese s. 246 f samt Köpfl i s. 274 f.

frivillig överenskommelse icke kan träffas, den som påyrkar viss åtgärd vara hänvisad till den vid föregående paragraf berörda lagstiftningen.

Beträffande påföljd av underlåtenhet att ställa sig meddelade bestämmelser till efterrättelse har vad lotsförordningen innehåller funnits böra ersättas med ett mera allmänt bemyndigande. Uppmärksamheten har härvid varit fästad bland annat vid föreläggande av vite och föreläggande av äventyr att åtgärd företages på vederbörandes egen bekostnad.

Övriga bestämmelser

12 §.

Den i förevarande paragraf berörda frågan är ej behandlad i luftfartsförordningen, fränsett de i andra sammanhang hemmahörande bestämmelserna i §§ 15 och 25 om utgångspunkt för viss luftfart samt i § 31 därom, att Konungen bestämmer huruvida luftfartyg vid färd från eller till utrikes ort skall nedstiga å eller avgå från vissa bestämda landningsplatser. I § 19 tillämpningskungörelsen äro däremot meddelade bestämmelser i ämnet av mera generell natur. Å ort, där godkänd flygplats till allmänt bruk finnes, skall den användas vid luftfartygs upp- och nedstigning. Flygplan, avsett för befordran av personer mot avgift, får för upp- och nedstigning använda endast godkänd flygplats eller militär flygplats utom i fall av nöd eller då upp- eller nedstigningen äger rum på vatten, is eller snö. Undantag från vad i paragrafen stadgas må medgivas av luftfartsmyndigheten.

Det må anmärkas, att den schweiziska luftfartslagen intager en mycket sträng ståndpunkt i förevarande avseende. Jämföras må dess art. 8 och 17.

De sakkunniga hava funnit detta ämne vara av den vikt, att det icke kan helt förbigås i lagstiftningen. Reglering i formen av lag har emellertid befarats komma att bliva alltför stel. De omständigheter, som i detta avseende böra komma i betraktande, äro nämligen av mycket olika art och kunna tänkas väsentligen ändras från tid till annan. Hänsyn till ekonomin hos en måhända för betydande kostnader anlagd flygplats lär ofta tala för att å ort, där sådan flygplats finnes, denna också skall allmänligen användas. I samma riktning talar ock angelägenheten av att undvika okontrollerad flygning i den närmaste omgivningen av en till allmänt bruk upplåten flygplats. Hänsyn till passagerares säkerhet verkar därhän, att godkända flygplatser i allmänhet skola användas vid flygningar med betalande passagerare. Å andra sidan torde möjligheten att företaga start och landning på varje därför lämplig plats icke böra i onödan beskäras. Särskild uppmärksamhet påkallar i detta sammanhang bland annat flygning med helikopter eller liknande luftfartyg. De sakkunniga hava därför funnit det lämpligast, att det alltjämt är överlämnat åt Konungen eller den Konungen därtill förordnar att meddela erforderliga bestämmelser, en uppfattning som vunnit anslutning jämväl från det praktiska livets sida.

Beträffande nyttjande av militära flygplatser för civil luftfart må hänvisas till 15 kap. 1 § i förslaget.

Ett i samband med 12 § i förslaget dryftat viktigt spörsmål rör förhållandet mellan, å ena sidan, luftfartens intresse av att landning må få ske på varje lämplig plats och, å andra sidan, markägares och med honom jämförlig rättsägares intresse att skyddas för därav möjligen kommande skada eller olägenhet. Jämföras må § 12 i den tyska luftfartslagen som — efter att i mom. 1 hava föreskrivit att luftfartyg må landa utanför flygplatser, som upplåtits till allmänt bruk, endast när flygningens säkerhet så påfordrar eller tillstånd av viss myndighet föreligger — i mom. 2 stadgar bland annat, att markägaren icke kan förbjuda landning i de i mom. 1 angivna fallen men har rätt till ersättning för den skada, som tillfogas honom genom landningen. Det har emellertid ansetts att ämnet, åtminstone för närvarande, icke bör regleras i lag utan överlämnas till avgörande enligt allmänna rättsregler.

13 §.

Redan vid 6 § har, i samband med behandlingen av de ämnen som böra beaktas vid meddelande av tillstånd att inrätta och driva flygplats till allmänt bruk, berörts frågan om de för flygplatsens användning tillämpliga taxorna.

Beträffande statens civila flygplatser finnes för närvarande av Konungen fastställd taxa å avgifter för deras begagnande. Tillämpningsbestämmelser i anslutning till taxan hava utfärdats av luftfartsstyrelsen. En sådan ordning beträffande dessa flygplatser har ansetts alltför jämt vara lämplig och böra erhålla särskilt stöd i luftfartslagen. Med avseende å sådana till allmänt bruk upplåtna flygplatser, där annan än staten skall utöva driften, har frågan om avgifter synts böra regleras på enahanda sätt. I enlighet härmed föreslås i första stycket, att där flygplats eller annan för luftfarten avsedd anläggning är upplåten till allmänt bruk, avgift för begagnandet må uppbäras efter regler som meddelas av Konungen.

Angående de i paragrafen avsedda avgifterna har det ansetts ändamålsenligt att, på sätt i fråga om vissa andra avgifter är stadgat, föreskriva att de må, när de äro förfallna till betalning, uttagas genom utmätning utan föregående dom eller utslag; jämföras må 14 § andra stycket kungl. förordningen den 10 augusti 1877 om nya utsökningslagens införande. Stadgande i sådan riktning föreslås därför i andra stycket av förevarande paragraf.

Det lär falla utanför de sakkunnigas uppdrag att ingå på frågan om de grunder för avgiftsberäkning, vilka äro mest ägnade att skapa rättvisa mellan dem som begagna här ifrågavarande anläggningar. De sakkunniga utgå från att vid fastställande av avgifter enligt förevarande paragraf för begagnande av sjöflygplats vederbörlig hänsyn kommer att tagas till förekommande hamnavgifter. Det erinras i detta sammanhang om kungl. kungörelsen den 21 april 1950 om fastställelse av hamn- och grundpenningtaxor samt taxor å sluss-, kanal- och andra farledsavgifter, i vilken någon ändring icke torde vara påkallad.

Att i vissa fall luftfartyg må hindras att lämna flygplats till dess avgift guldits eller säkerhet därför blivit ställd framgår av 12 kap. 2 § i förslaget.

14 §.

Denna paragraf äger viss motsvarighet i § 26 mom. 2 luftfartsförordningen men företer vissa avvikelser från denna, delvis beroende på olikheter mellan Pariskonventionen och luftfartskonventionen.

Luftfartskonventionens hithörande föreskrifter återfinnas främst i art. 15. Enligt denna skall varje flygplats i en fördragsslutande stat, som upplåtits till allmänt bruk av dess inhemska luftfartyg, med förbehåll för bestämmelserna i art. 68 hållas öppen på enahanda villkor jämväl för luftfartyg från alla övriga fördragsslutande stater. Likaledes skola enhetliga bestämmelser gälla för samtliga fördragsslutande staters luftfartyg i fråga om användning av hela den markorganisation, däri inbegripet radio- och väderlekstjänst, som må inrättas till allmänt bruk för att befrämja säkerhet och snabbhet i luftfarten. De avgifter, som en fördragsslutande stat uttager eller tillåter uttaga av övriga fördragsslutande staters luftfartyg för användning av nämnda flygplatser och markorganisation, må icke överstiga, för luftfartyg som icke nyttjas i regelbunden internationell trafik, vad ifrågavarande stats inhemska luftfartyg av samma klass skulle erlægga i liknande trafik samt, för luftfartyg som nyttjas i regelbunden internationell trafik, vad ifrågavarande stats inhemska luftfartyg skulle erlægga i liknande internationell trafik. Ytterligare föreskrives i artikeln, att alla sådana avgifter skola offentliggöras och delgivas ICAO för att, efter framställning av därav intresserad fördragsslutande stat, de för användning av flygplatser och övrig markorganisation föreskrivna avgifterna skola granskas av organisationens råd, som har att avgiva utlåtande och förslag i ämnet att övervägas av stat eller stater som därav beröras. Slutligen stadgas, att arvoden, pålagor eller andra avgifter icke må av någon fördragsslutande stat läggas å en fördragsslutande stats luftfartyg eller därmed befordrade personer eller gods endast för rätt att färdas över, inkomma till eller avgå från dess territorium.

Angående åberopade art. 68 må hänvisas till 8 kap. 2 § i förslaget.

I förevarande paragraf återgives innehållet i art. 15 luftfartskonventionen, i den omfattning vari det ansetts höra hemma i luftfartslagen.

15 §.

Stadgandena i förevarande paragraf, som saknar motsvarighet i luftfartsförordningen, hava sitt ursprung i samma tankegång, som ligger till grund för bestämmelserna i 4 kap. i förslaget.

Ehuru luftfartskonventionen saknar bestämmelser om behörighetshandlingar för andra än besättningsmedlemmar å luftfartyg, kunna enligt kap. 4 i annex 1 till luftfartskonventionen certifikat och så kallade ratings ifrågakomma även för annan personal än den, som ingår i besättningen å luftfartyg.

Såsom av paragrafens lydelse framgår, avses därmed endast tjänst, varav trafiksäkerheten är beroende, och det ankommer på Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar såväl att avgöra, vilken tjänst som är av sådan art, som ock att bestämma villkor för behörighet att förrätta tjänsten och behovet att innehava certifikat för styrkande av behörigheten.

Genom paragrafens avfattning är möjlighet beredd att taga vederbörlig hänsyn till de bestämmelser i ämnet, som må utfärdas av ICAO. Att närmare ingå på dessa faller emellertid utanför de sakkunnigas uppdrag.

16 §.

Att vad i 5 kap. 10 § i förslaget stadgas angående tjänst å luftfartyg i förevarande paragraf föreslås skola äga motsvarande tillämpning i fråga om viss markpersonal torde icke behöva motiveras. De särdeles stränga krav på befattningshavarens förmåga att fullgöra vad honom åligger, som sálunda uppställas, hava emellertid ansetts böra föreskrivas endast beträffande personal i ställning av betydelse för trafiksäkerheten. De sakkunniga hava funnit, att en uppräknig i lagen av de befattningar, som böra komma i fråga, med hänsyn till de skiftande förhållandena och den fortskridande utvecklingen svårligen kan företagas.

Enligt det vid 5 kap. 10 § omnämnda förslaget rörande trafiknykterhet bör sådant stadgande omfatta den som på flygplats eller annan för luftfarten avsedd anläggning tjänstgör i befattning, varav enligt vad luftfartsstyrelsen bestämmer trafiksäkerheten skall anses vara direkt beroende. Vid utarbetandet av förslaget till luftfartslag har man emellertid med hänsyn till frågans vikt ansett det böra ankomma på Konungen att angiva, vilka befattningar stadgandet bör omfatta. Det har härvid befunnits lämpligt att såsom exempel särskilt framhålla trafikledare och markmekaniker. Dessa exempel lära ock vara ägnade att angiva, att förevarande paragraf åsyftar endast personal i marktjänst i ställning av mer omedelbar betydelse för trafiksäkerheten.

7 KAP.

Om tillstånd till luftfartsverksamhet

Stadganden rörande tillstånd till luftfartsverksamhet återfinnas för närvarande främst i luftfartsförordningen kap. 8 samt i tillämpningskungörelsen §§ 16, 29 och 30. Ytterligare må framhållas av luftfartsstyrelsen utfärdade så kallade driftsbestämmelser (BCL D).

De i detta kapitel berörda frågorna, vilka äro av central betydelse ej minst för den internationella luftfarten, hava i stor utsträckning rönt inflytande av luftfartskonventionen jämte därtill anslutande överenskommelser. För bättre förstående av dessa avtals tillblivelse och utformning må här — i nära anslutning till Kungl. Maj:ts redan i inledningen omnämnda proposition nr 333 till 1945 års riksdag — en kortfattad översikt lämnas angående vad som förevar i samband med den internationella luftfartskonfe-

rensen i Chicago 1944 rörande kontrollen av trafikfrekvensen på internationella luftfartslinjer och det därmed sammanhängande spørsmålet om luftens frihet.¹

Det luftfartspolitiska läget vid tidpunkten för konferensens öppnande karakteriserades på ett avgörande sätt av krigets verkningar bland annat i fråga om flygplansproduktionen. Vissa stater med stor tillverkningskapacitet för civila flygplan hade, såsom Storbritannien, under kriget lagt om sin produktion till att huvudsakligen omfatta stridsflygplan, medan andra länder, såsom Frankrike, nödgats helt inställa tillverkningen. Samtidigt hade den amerikanska flygindustrien kunnat icke blott fortsätta utan även utvidga tillverkningen av flygplan användbara för civil trafik. En fördel för den brittiska civila luftfarten var å andra sidan den omständigheten, att det brittiska imperiets utsträckning möjliggjorde etablerandet av flyglinjer i alla världsdelar med utnyttjande uteslutande av brittiska baser, medan Förenta Staterna endast förfogade över ett relativt begränsat antal baser utanför den amerikanska kontinenten. Delvis under inverkan av nämnda förhållanden framträdde redan före konferensen väsentliga skiljaktigheter mellan den brittiska och den amerikanska uppfattningen i luftfartsfrågor. Från brittisk sida framhölls önskvärdheten av att kontrollera luftfarten, framför allt trafikfrekvensen, vilket lämpligast borde ske genom en internationell myndighet, medan man å amerikanskt håll hyllade principen om fri konkurrens inom lufttrafiken med kontroll endast beträffande tekniska och administrativa frågor.

I viktiga hänseenden kom ett canadensiskt förslag till luftfartskonvention att ligga till grund för förhandlingarna vid konferensen. De i detta förslag intagna bestämmelserna om luftens frihet, vilka begränsade sig till att beröra den internationella lufttrafiken i linjefart, inneburo att varje stat, som anslöte sig till konventionen, skulle äga rätt 1) att fritt överflyga annan medlemsstats område, 2) att göra så kallade tekniska mellanlandningar (det vill säga mellanlandningar för andra än trafikändamål) å dylikt område, 3) att avlämna passagerare, post och gods från hemlandet i annan medlemsstat samt 4) att i dylik stat upptaga passagerare, post och gods för befordran till hemlandet. Under förhandlingarna föreslogs å amerikanskt håll, att man vid sidan av nämnda fyra principer skulle införa en femte dylik, innebärande rätt för en medlemsstat att befordra passagerare, post och gods mellan två andra medlemsstater.

De olika principerna för luftens frihet skulle enligt det canadensiska förslaget automatiskt tillämpas konventionsstater emellan, alltså utan kompletterande tvåsidiga avtal, men tillämpningen skulle vara betingad av samtidigt iakttagande av konventionsförslagets bestämmelser om kontroll och reglering av luftfarten och trafikfrekvensen. Beträffande kontrollen av tra-

¹ Anmärkas må, att man numera i allmänhet begagnar sådana uttryck som kontroll av trafikkapaciteten eller kontroll av kapaciteten i stället för att tala om kontroll av trafikfrekvensen, medan man med trafikfrekvensen närmast avser endast ett av de element, som tillsammans skapa trafikkapaciteten, nämligen turernas täthet.

fikfrekvensen föreslogs en kompromiss mellan de tidigare omnämnda brittiska och amerikanska ståndpunkterna. Sålunda skulle den från brittisk sida ifrågasatta kontrollen genom ett internationellt organ ersättas med en klausul angående automatisk reglering av trafikfrekvensen enligt ett särskilt utbildat system.

Redan under ett tidigt skede av konferensen upptogs underhandsöverläggningar mellan de amerikanska, brittiska och canadensiska delegationerna rörande problemen om luftens frihet och kontroll av trafikfrekvensen. Från amerikansk sida önskade man rätt till fri ökning av trafikfrekvensen på de internationella luftfartslinjerna, medan den brittiska delegationen företrädde en restriktiv inställning beträffande denna fråga. Under de allmänna debatterna i ämnet uttalade sig det övervägande antalet av de i konferensen deltagande staterna, däribland Sverige, till förmån för den amerikanska uppfattningen.

Efter långvariga förhandlingar nödgades man till sist konstatera, att försöken till sammanjämkning av de brittiska och amerikanska ståndpunkterna definitivt misslyckats. Sedan den brittiska delegationen låtit förstå, att man icke kunde ansluta sig till principerna om luftens frihet utan att samtidigt erhålla ur brittisk synpunkt godtagbara garantier för kontrollen av trafikfrekvensen, beslöt konferensen att bestämmelserna om luftens frihet skulle utgå ur konventionsförslaget. Däremot förklarade sig den brittiska delegationen beredd godtaga de två första principerna för friheten i luften under förutsättning att bestämmelserna därom innefattades i ett särskilt, från konventionen fristående avtal. Konferensen enades sedermera om att upptaga principerna för luftens frihet i två från konventionen fristående dokument, det ena, transitöverenskommelsen, omfattande de två första principerna och det andra, lufttrafiköverenskommelsen, innehållande samtliga fem principer. Uppdelningen skedde i syfte att bereda de undertecknande staterna tillfälle att bestämma i hur hög grad de önskade binda sig i denna fråga.

Av de nu i luftfartskonventionen upptagna bestämmelserna avser art. 5 rätt till icke regelbunden flygning (right of nonscheduled flight).¹ Enligt denna artikel medger envar fördragsslutande stat, att alla luftfartyg från annan fördragsslutande stat, vilka icke nyttjas i regelbunden internationell trafik, må, utan skyldighet att förut inhämta tillstånd därtill, under iakttagande av bestämmelserna i konventionen flyga till eller utan mellanlandning överflyga dess territorium ävensom där landa för andra än trafikändamål, dock under förbehåll om rätt för den överflugna staten att påfordra landning. Envar fördragsslutande stat förbehåller sig emellertid rätt att av flygsäkerhetsskäl påfordra att luftfartyg, som önskar färdas över områden som äro otillgängliga eller utan tillfredsställande markorganisation, skall

¹ Någon fast beteckning på den icke regelbundna luftfarten i motsats till linjefarten finnes icke. Jfr Riese s. 162 f. Själv använder Riese termen »Gelegenheitsverkehr». En särskilt beträffande fransk rätt brukad term är den från bilrätten bekanta »beställningstrafik» (transport à la demande). I engelsk rätt möter man beteckningarna »charter transport» och »contract transport».

följa föreskrivna flygvägar eller inhämta särskilt tillstånd till sådan flygning. Om sådant luftfartyg nyttjas för befordran av passagerare, gods eller post mot vederlag eller hyra (for remuneration or hire) i icke regelbunden internationell lufttrafik, skall det jämväl, under förbehåll för bestämmelserna i art. 7, hava rätt att taga ombord eller avlämna passagerare, gods eller post, dock med förbehåll om rätt för den stat, där sådant sker, att föreskriva sådana bestämmelser, villkor eller begränsningar som den finner önskvärda.¹

Art. 6 i konventionen berör den regelbundna lufttrafiken (scheduled air services). Jämlikt artikeln må ingen regelbunden internationell lufttrafik över eller till en fördragsslutande stats territorium bedrivas utan särskilt tillstånd eller annat bemyndigande av den staten samt i enlighet med villkoren i tillståndet eller bemyndigandet.

Enligt återopade art. 7, avseende så kallat cabotage, äger envar fördragsslutande stat vägra annan fördragsslutande stats luftfartyg tillstånd att inom dess territorium för befordran mot vederlag eller hyra taga ombord passagerare, post och gods med bestämmelse till annan plats inom territoriet. Envar fördragsslutande stat förbinder sig att ej träffa någon överenskommelse, varigenom sådan förmån särskilt och med ensamrätt förlänas annan stat eller lufttrafikföretag i annan stat, samt att ej heller från annan stat mottaga sådan förmån med ensamrätt.

Vad härefter angår transitöverenskommelsen, innehåller denna i art. I avd. 1, att envar fördragsslutande stat tillerkänner övriga fördragsslutande stater följande rättigheter (freedoms of the air) med avseende å regelbunden internationell lufttrafik, nämligen rätt att överflyga dess territorium utan att landa samt rätt att landa för andra än trafikändamål (de så kallade första och andra friheterna). Vissa undantag gälla härvid med hänsyn till militära eller utomordentliga förhållanden. Rättigheterna må enligt art. I avd. 2 utövas allenast i överensstämmelse med bestämmelserna i luftfartskonventionen. Fördragsslutande stat, som beviljat lufttrafikföretag i annan fördragsslutande stat rätt att landa för andra än trafikändamål, må enligt avd. 3 av artikeln påfordra, att dessa företag utföra skälig kommersiell flygning å platser, där sådana mellanlandningar företagas. Därvid må dock lufttrafikföretag, som trafikera samma sträcka, ej behandlas olika, varjämte hänsyn skall tagas till luftfartygs kapacitet, den normala trafikeringen av ifrågavarande internationella luftfartslinjer samt de fördragsslutande staternas rättigheter och skyldigheter. Beträffande flygvägar, flygplatser och avgifter må, på sätt närmare stadgas i avd. 4 av samma artikel, vissa villkor ställas. Vidare förbehåller sig jämlikt avd. 5 envar fördragsslutande stat rätt att förvägra eller återkalla certifikat eller tillstånd för annan stats luftfartsföretag, där den icke finner det utränt, att den reella äganderätten till

¹ I detta sammanhang må erinras om den nedan omnämnda, av ICAO:s råd den 28 mars 1952 antagna rapporten rörande definition å regelbunden internationell lufttrafik (Doc. 7278—C/841), i vilken rapport uttalas, att staternas rätt att föreskriva sådana bestämmelser, villkor och begränsningar icke finge utövas på sådant sätt att bedrivande av denna viktiga form av luftbefordran gjordes omöjligt eller ineffektivt.

och den verkliga kontrollen över företaget innehavas av medborgare i en fördragsslutande stat, eller där sådant företag underlåter att ställa sig till efterrättelse lagarna i den stat, över vilken det uppehåller trafik, eller att fullgöra sina förpliktelser enligt överenskommelsen. Ytterligare innehåller överenskommelsen bland annat bestämmelser om tvisters biläggande (art. II).

Vidkommande den praktiskt mindre betydelsefulla lufttrafiköverenskommelsen, skiljer sig denna från transitöverenskommelsen främst därigenom, att de fördragsslutande staterna enligt art. I avd. 1 i fråga om genomgående trafik på route, som skäligen må anses utgöra direkt linje från och tillbaka till den stats hemland vilkens nationalitet vederbörande luftfartyg äger, tillerkänna övriga fördragsslutande stater även dels rätt att avlämna passagerare, post och gods, som tagits ombord inom den stats territorium vilkens nationalitet luftfartyget äger, dels rätt att taga ombord passagerare, post och gods för befordran till den stats territorium, vilkens nationalitet fartyget äger, dels ock rätt att taga ombord passagerare, post och gods för befordran till annan fördragsslutande stats territorium samt att avlämna passagerare, post och gods från sådant territorium (de så kallade tredje, fjärde och femte friheterna). Beträffande den femte friheten gäller dock jämlikt art. IV avd. 1, att envar fördragsslutande stat må förklara sig icke önska bevilja eller mottaga de därmed avsedda rättigheterna och skyldigheterna samt att fördragsslutande stat icke skall vara skyldig bevilja några rättigheter enligt den femte friheten till annan fördragsslutande stat, som ej likaledes förbundit sig därtill. Lufttrafiköverenskommelsen upptager vidare i art. I avd. 4 en med luftfartskonventionen art. 7 likalydande bestämmelse rörande cabotage.

Närmast med hänsyn till den betydelse, som i förut anförda stadganden tillmättes skillnaden mellan regelbunden och icke regelbunden luftfart, må några ord här finna plats rörande ett inom ICAO utfört arbete i syfte att uppdraga rågången mellan dessa båda begrepp. På begäran av församlingsmötet antog organisationens råd den 28 mars 1952 till ledning för medlemsstaterna vid tolkning eller tillämpning av art. 5 och 6 i luftfartskonventionen ett utlåtande med dels en av anmärkningar åtföljd definition å regelbunden internationell lufttrafik (Definition of a Scheduled International Air Service), dels ock en undersökning av de rättigheter som meddelats genom konventionen art. 5.¹ Enligt vad som framhålles i förordet till utlåtandet ämnar rådet överse definitionen, om och när det befinnes nödvändigt med hänsyn till erfarenheten.²

Definitionen är, i översättning, av följande lydelse: »Med regelbunden internationell lufttrafik förstås en följd av flygningar, av vilka envar äger dessa kännetecken: a) den går genom två eller flera staters luftrum; b) den utföres av luftfartyg för befordran av passagerare, post eller gods mot er-

¹ Doc. 7278—C/841.

² En sådan översyn har ock företagits våren 1955, dock utan att föranleda ändring i själva definitionen. Se Doc. 7576—C/880.

sättning, på sådant sätt att varje flygning står öppen för allmänheten; c) den bedrivs för att betjäna trafiken mellan samma två eller flera punkter, antingen 1) enligt en kungjord tidtabell eller 2) medelst flygningar så regelbundna eller ofta återkommande att de tydligt utgöra en systematisk serie.»¹

Det må tilläggas att — sedan enligt beslut av ICAO:s församlingsmöte medlemsstaterna tillfrågats, huruvida de godtagit den av rådet antagna definitionen eller någon annan definition eller metod för att skilja mellan regelbunden och icke regelbunden internationell luftfart — luftfartsstyrelsen i skrivelse den 22 december 1953 dels erinrat om det pågående lagstiftningsarbetet, som tills vidare gjort det omöjligt att i den svenska lagstiftningen införa en sådan definition, dels ock som egen mening uttalat, att definitionen utgjorde en godtagbar grundval för den nya lagstiftningen och för dess tillämpning i praktiken.

Av de inom ICAO utarbetade annexen till luftfartskonventionen innehåller främst annex 6 föreskrifter av betydelse i nu förevarande sammanhang.

I samband med rubriken till 7 kap. må beträffande uttrycket tillstånd hänvisas till vad vid 6 kap. 6 § i förslaget anförts.

Vidkommande uttrycket luftfartsverksamhet må framhållas, att därmed i främsta rummet avsetts utövande av flygning i någon form. Till luftfartsverksamhet har emellertid också ansetts böra räknas sådan verksamhet, som avses i 7 § i kapitlet. Däremot omfattar begreppet luftfartsverksamhet icke inrättande och drift av flygplats, i vilket ämne bestämmelser upptagits i 6 kap. i förslaget.

På sätt framgår särskilt av 3 och 6 §§ i förevarande kapitel äger kapitlet tillämpning jämväl å luftfartsverksamhet inom riket, bedriven av utländsk person eller med utländska luftfartyg. Vad åter angår tillämpning utom riket av kapitlets bestämmelser lär av 1 kap. 4 § i förslaget framgå, att sådan tillämpning i regel icke kan komma i fråga, vare sig det gäller luftfartspolitiskt betingade tillstånd eller det rör fall, där tillståndsprövningen är att anse mera såsom ett utövande av samhällets ordningsmakt.

1 §.

Med paragrafen avses att besvara dels frågan i vad mån utövande av luftfart förutsätter särskilt tillstånd, dels ock spørsmålet å vem det ankommer att meddela sådant tillstånd. Dess två första stycken äga viss motsvarighet

¹ Ur rådets utlåtande må följande framhållas: Med den engelska textens uttryck »for remuneration» (mot ersättning) åsyftades detsamma som med »for remuneration or hire» (mot vederlag eller hyra) i luftfartskonventionen art. 5. När det gällde att avgöra, huruvida en serie flygningar utgjorde regelbunden internationell lufttrafik, finge varje flygning, som fyllde de i definitionen angivna villkoren, tagas i betraktande liksom man även finge bortse från varje flygning, som icke uppfyllde dessa villkor. Det utgjorde icke en förutsättning för regelbunden internationell lufttrafik, att alla flygningarna i en serie utfördes av samma företag. Utförde ett förvärvsmässigt drivet luftfartsföretag en flygning utan ersättning, skulle sådan flygning anses såsom icke regelbunden, även om den utfördes i nära anslutning till regelbunden internationell lufttrafik. Det engelska uttrycket »serving traffic between two or more points» (för att betjäna trafiken mellan två eller flera punkter) ginge vidare än »operated between two or more points» (bedriven mellan två eller flera punkter). Samtliga led i definitionen måste vara uppfyllda.

i § 33 luftfartsförordningen, enligt vilken gäller dels att för utövning av luftfart i regelbunden trafik å viss luftfartsled (linjefart) erfordras tillstånd av Konungen, där annan än staten skall utöva driften, dels ock att för utövning av annan luftfart mot ersättning erfordras tillstånd av luftfartsmyndigheten. Tredje stycket rör ett ämne, som nu behandlas i §§ 16, 29 och 30 tillämpningskungörelsen. Jämföras må även den i tillämpningskungörelsen § 1 upptagna definitionen å yrkesmässig luftfart.

Enligt den tyska luftfartslagen § 11 kräves tillstånd för företag, som yrkesmässigt befordra personer eller gods medelst luftfartyg (»Luftfahrtunternehmen»), ävensom för offentliga tävlingar eller uppvisningar, i vilka luftfartyg deltaga (»Luftfahrtveranstaltungen»). Stadgandet gäller dock icke statsdrift som tjänar allmänt intresse.

Den schweiziska luftfartslagen upptager i art. 27—35 bestämmelser om yrkesmässig luftfart. Av dessa stadga art. 27 och 28, att yrkesmässig befordran av personer och gods i linjefart kräver koncession av det schweiziska post- och järnvägsdepartementet, samt art. 33, att yrkesmässigt utförande av flygningar av varje slag, vilka icke falla in under art. 27, ävensom drivande av skolor för utbildning av luftfartspersonal kräva särskilt tillstånd av den schweiziska luftfartsstyrelsen.

Vad först angår första och andra styckena i den nu föreslagna paragrafen, göres liksom i gällande luftfart och i överensstämmelse med vad fallet är på sjö- och bilrättens områden skillnad mellan linjefart och annan fart. Nogsamt bekant är emellertid, med vilka svårigheter det på alla dessa områden är förenat att uppdraga en skarp gräns mellan dessa båda typer. Övergångsformer förekomma ofta, beträffande vilkas hänförlighet till den ena eller den andra typen tvekan kan föreligga.

I likhet med vad som skett på sjörättens område, i vilket avseende må hänvisas till 88 § andra stycket samt 106 och 115 §§ sjölagen, har det funnits nödigt att till rättstillämpning och doktrin överlämna avgörandet, huruvida viss trafik är att anse såsom regelbunden eller icke.¹ Härvidlag kommer helt naturligt tillbörligt beaktande att skänkas åt den vid rubriken nämnda, inom ICAO utarbetade vägledande definitionen. Likaledes torde viss ledning kunna vara att hämta från tillämpningen av motsvarande bestämmelse i 4 § kungl. förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., enligt vilken paragraf med linjetrafik i förordningen förstås yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods å viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätt i fråga om automobilens utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt.² I enlighet härmed inskränker sig förslaget i nu berörda avseenden till att tala om utövande av luftfart i regelbunden trafik (linjefart) å ena sidan samt eljest utövad luftfart å den andra.

¹ Se särskilt Riese s. 164 ff och A. Meyer, Der internationale Luftlinienverkehr und der internationale entgeltliche Gelegenheitsverkehr nach geltendem Recht und de lege ferenda unter besonderer Berücksichtigung einer Koordinierung des europäischen Luftverkehrs, Zeitschrift für Luftrecht 1954 s. 238 ff.

² Jfr särskilt rättsfallen NJA 1935 s. 471, 1946 s. 38, 1949 s. 520 och 1953 s. 688.

Med det sagda står i överensstämmelse att i förslaget saknas motsvarighet till kravet i § 33 luftfartsförordningen, att trafiken för att anses såsom regelbunden skall äga rum å viss luftfartsled. Ett sådant krav skulle ock, enligt vad man förmenat, kunna — även om uttrycket luftfartsled får tolkas såsom liktydigt med flygväg — innebära en icke avsedd begränsning av stadgandets tillämpningsområde, exempelvis när trafiken icke alltid följer samma väg.

I motsats till gällande rätt men på visst sätt i överensstämmelse med ICAO:s vid rubriken berörda definition har i förslaget upptagits bestämmelse, att endast i förvärvssyfte utövad linjefart kräver tillstånd. Detta uttryck är att förstå så, att luftfarten såsom sådan skall utövas i förvärvssyfte. Om exempelvis en entreprenör med luftfartyg befordrar sina arbetare till ett kraftverksbygge i ödemarken och åter, kan luftfarten icke anses ske i förvärvssyfte.

Även beträffande icke regelbunden trafik har det ansetts riktigt att såsom förutsättning för tillståndstvång angiva, att trafiken skall äga rum i förvärvssyfte. Genom upptagande av sådan förutsättning uteslutas från stadgandets tillämpningsområde flygningar, som utföras mot ersättning men icke kunna anses ske i sist angivna syfte.

Med vad förut anförts är naturligen icke förnekad att trafik, som icke sker i förvärvssyfte, kan underkastas tillståndstvång enligt tredje stycket i paragrafen, till vilket senare återkommes, och än mindre att trafiken är föremål för kontroll med hänsyn till trafiksäkerheten.

I överensstämmelse med vad i 6 kap. 4 § i förslaget stadgas rörande flygplats till allmänt bruk men i motsättning till den uppfattning, som i förevarande sammanhang kommit till uttryck i övriga nordiska lagförslag, föreslås i de båda första styckena det undantaget från skyldighet att innehava tillstånd, att sådant icke kräves där staten skall utöva driften. De synpunkter, som anlagts beträffande undantaget i 6 kap. 4 §, hava nämligen ansetts vara av betydelse även i nu förevarande avseende.

En ändring i förhållande till gällande rätt föreslås i andra stycket, varigenom åt Konungen medgives att förordna om undantag från skyldigheten att innehava tillstånd till annan luftfart än linjefart. Denna ändring är betingad av, bland annat, luftfartskonventionen art. 5. Genom det föreslagna dispensstadgandet ernås möjlighet att från tillståndstvånget undantaga icke regelbunden luftfart, bedriven av andra ICAO-staters luftfartyg. Å andra sidan måste emellertid betonas, att utnyttjandet av denna befogenhet icke kan ske i alltför stor utsträckning. Försök att kringgå de svenska tillståndsbestämmelserna måste naturligen hindras. Att den icke regelbundna luftfarten ej beredes tillfälle att obehörigen inkräkta på linjefartens område, är härvid en maktpåliggande angelägenhet.¹

Tilläggas må, att man med hänsyn till säkerheten och allmän ordning kan

¹ Jfr rekommendation nr 5 av den i Strassburg i april och maj 1954 på inbjudan av ICAO avhållna konferensen för samordning av lufttrafik inom Europa (Doc. 7575—CATE/1); se ock Riese s. 166 f, A. Meyer, a. a. s. 247 f samt den schweiziska tillämpningsförordningen art. 163.

även i de fall, där tillstånd icke erfordras till viss luftfart, av därvid nyttjade luftfartyg kräva anmälan i förväg såsom förutsättning för rätt att flyga in över svenskt område.¹

Att närmare ingå på dessa spörsmål faller emellertid utanför de sakkunnigas uppdrag.

I paragrafens tredje stycke hava upptagits vissa fall av luftfartsverksamhet, beträffande vilka det kan ifrågakomma att med hänsyn till säkerheten kräva tillstånd.² Allmänhetens trygghet kommer härvid i första rummet i betraktande. Härmed sammanhänger att tillstånd kan föreskrivas, vare sig luftfarten sker i förvärvssyfte eller icke och även om verksamheten utövas av staten.

Bland de former av luftfartsverksamhet, för vilka tillstånd må föreskrivas, upptages främst luftfart som avser utbildning, med vilket uttryck åsyftas såväl egentlig skolning som den övningsflygning vilken kan vara erforderlig för att redan förvärvade färdigheter skola vidmakthållas. Härefter nämnas anordnande av flyguppvisning eller flygtävling och, slutligen, utövande av annan luftfartsverksamhet av särskild art. Orden »av särskild art» angiva, att med verksamheten skall vara förenad ett moment av särskild fara för tredje man eller luftfartens utöware. Det förutsättes alltså att de risker, som äro förbundna med varje form av flygning, i väsentlig mån överskridas. En uttömmande uppräknings, vilken snart nog bleve föråldrad, har ansetts icke böra komma i fråga.

Avgörandet huruvida tillstånd skall krävas har inom den angivna ramen ansetts böra läggas i Konungens hand.

En i detta sammanhang mötande fråga, nämligen huruvida läraren eller eleven skall vara ansvarig för skada som må orsakas under utbildningsflygning, har ansetts böra lösas enligt allmänna rättsregler, i följd varav bestämmelse icke upptagits i förslaget.

2 §.

Med denna paragraf må jämföras 6 kap. 5 § i förslaget. Vad i motiven därtill anförts äger här motsvarande tillämpning. Givet är att, såsom framhållits vid tidigare utredningar om luftfart, ansökan om tillstånd till luftfart icke må bifallas utan att fullgoda ekonomiska och tekniska förutsättningar äro för handen.

¹ Bestämmelser härom finnas för närvarande meddelade i luftfartsstyrelsens »Regulations regarding the entry and transit of civil aircraft on international flights», AIP FAL 1—1. Jämföras må även vad som anfördes nedan vid 6 § och vid 8 kap. 2 § i förslaget.

² I luftfartsstyrelsens bestämmelser (BCL D 1.1) meddelas följande förklaring: Den svenska civila luftfarten indelas med avseende å beskaffenheten av flygverksamheten i tre huvudgrupper, nämligen yrkesmässig luftfart, luftfart för utbildning (skolflyg) och privat luftfart (privatflyg). Den yrkesmässiga luftfarten indelas i lufttrafik (trafikflyg) och annan yrkesmässig luftfart än lufttrafik (förvärvsflyg). Inom gruppen lufttrafik skiljer man mellan regelbunden lufttrafik (linjefart) och icke regelbunden lufttrafik. Inom den icke regelbundna lufttrafiken särskiljas verksamhetsgrenarna taxiflyg, ambulansflyg och godsflyg. Inom gruppen förvärvsflyg åter skiljes mellan verksamhetsgrenarna rundflyg, målflyg, reklamflyg m. fl.

Förevarande paragraf svarar mot § 34 luftfartsförordningen, vilken innehåller att tillstånd som i § 33 sägs ej må, såvitt det avser blott inrikes luftfart, meddelas åt utländsk medborgare eller utländska bolag, föreningar, andra samfälligheter eller stiftelser; att dylikt tillstånd ej heller må meddelas åt svenskt handelsbolag, om däri finnes utländsk bolagsman, eller åt aktiebolag, med mindre dess aktiebrev äro ställda till viss man och dess aktiekapital, enligt vad aktieboken utvisar, till minst två tredjedelar är i svensk ägo; samt att om åt handelsbolag meddelats tillstånd och förutsättning, som nu stadgats, upphör att föreligga, tillståndet skall omedelbart vara förfallet.

Det nu gällande stadgandet är att se mot bakgrunden av art. 16 i Paris-konventionen, enligt vilken envar av de fördragsslutande staterna hade rätt att till förmån för inhemska luftfartyg utfärda bestämmelser om förbehåll och inskränkningar beträffande yrkesmässig befordran (transport commercial) av personer och gods mellan två punkter inom dess eget område. Jämföras må ock art. 17 i konventionen, som innehåller att luftfartyg, hemmahörande i en fördragsslutande stat som fastställt förbehåll och inskränkningar i enlighet med art. 16, må underkastas samma förbehåll och inskränkningar i varje annan fördragsslutande stat, även om denna icke pålägger andra främmande luftfartyg samma förbehåll och inskränkningar.

Motsvarande bestämmelse möter i luftfartskonventionen art. 7, som återgivits ovan vid rubriken till detta kapitel.

När propositionen angående luftfartsförordningen framlades, anförde chefen för kommunikationsdepartementet i fråga om cabotage följande.¹ I viss analogi med vad rörande sjöfarten ibland avtalades om cabotage hade i skilda förslag till konventioner om luftfarten intagits ett förbehåll om rätt för en stat att åt där hemmahörande luftfartyg reservera yrkesmässig lufttrafik mellan orter inom landet. För små, relativt kapitalfattiga länder syntes det vara av vikt att begagna denna rätt, så länge man icke visste, av vilka luftfartsföretag och på grund av vilket kapital de mest lockande stora flygvägarna komme att utnyttjas. Ett land löpte eljest lätt den risken, att även en inrikes ekonomiskt givande flygväg helt hastigt bleve upptagen av ett kapitalstarkt och konkurrenskraftigt främmande företag. Att för det dåvarande begagna denna rätt så, att den åt inhemska företag reserverade trafiken komme att omfatta även sådan inrikes luftfart, som vore kombine-

¹ Se Kungl. Maj:ts proposition nr 127/1922 s. 24 f. — Angående gällande svensk sjörätts ställning till cabotage se kungl. förordningen den 10 november 1724 angående främmandes fart på Sverige och Finland samt kungl. förklaringen den 28 februari 1726 över samma förordning, innefattande bl. a. förbud för främmande att gå på frakt med några svenska effekter, att intaga i den ena inrikes orten och föra till en annan (Modée, Utdrag utur publique handlingar, placater, förordningar, resolutioner och publicationer, I, Stockholm 1742, s. 575, 645). Jämför 128 § tullstadgan den 7 oktober 1927 (nr 391) samt angående cabotagetillstånd för fartyg från vissa främmande makter Svensk lagsamling, delen Tullväsendet, s. 38 f. Genom tid efter annan givna beslut — senast den 10 december 1954 för år 1955 — har Kungl. Maj:t bemyndigat kommerskollegium att i särskilda fall, när så funnes påkallat, medgiva undantag från gällande förbud att här i riket idka kustfart och insjöfart med utländska fartyg.

rad med luftfart på främmande ort, syntes däremot icke tillrådligt. Då all yrkesmässig luftfart vore underkastad den allmänna förutsättningen av Kungl. Maj:ts tillstånd, kunde Sverige uppenbarligen ändock skydda sig mot ett företag, som med inrikes fart kombinerade utrikes fart; om den inrikes farten vore det väsentliga, syntes sålunda ett sådant företag icke böra givas tillstånd till trafik. Den internationella luftfarten skulle också lida betydande avbräck, om icke tillstånd till yrkesmässig trafik skulle kunna meddelas åt ett utländskt företag av det skälet, att i dess reguljära route inginge landning på två svenska platser, exempelvis en route Amsterdam—Malmö—Stockholm.

De av kommunikationsministern sålunda gjorda uttalandena lära fortfarande i det väsentliga vara bärkraftiga. I överensstämmelse därmed ansluta sig de nu föreslagna reglerna om cabotage ganska nära till § 34 luftfartsförordningen, ehuru det befunnits lämpligt att i ämnet företaga vissa jämkningar. De inledande orden i första stycket första punkten i förslaget rörande tillstånd, »såvitt angår luftfart endast mellan orter inom riket», föreslås sålunda skola ersätta den hittillsvarande formuleringen tillstånd, »såvitt det avser blott inrikes luftfart». Därmed har man velat angiva, att såsom cabotage är att anse icke blott luftfart som helt rör endast förbindelse mellan orter inom riket, utan även internationell luftfart i den mån däri ingår befordran från en ort inom riket till en annan likaledes inom riket belägen ort.¹ Det innebär sålunda icke cabotage, om vissa passagerare å ett från Amsterdam kommande luftfartyg stiga av i Malmö, medan de övriga fortsätta till Stockholm. Däremot föreligger cabotage, om nya passagerare stiga ombord i Malmö för att utnyttja flyglägenheten till Stockholm.²

Första stycket företer vidare den olikheten i förhållande till gällande rätt, att uppräknningen av de utländska rättssubjekt, åt vilka tillstånd till cabotage ej må givas, ersatts med ett angivande av att sådant tillstånd icke må meddelas den som ej uppfyller det i 2 kap. 2 § första stycket uppställda villkoret för att registrering här i riket av äganderätt till luftfartyg må ske utan Konungens tillstånd.

Hittillsvarande bestämmelse i § 34 andra stycket första punkten luftfartsförordningen rörande skydd mot utländska intressen i svenska juridiska personer har kompletterats. Med viss förebild i 2 § andra stycket lagen den 30 maj 1916 (nr 156) om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom eller gruva eller aktier i vissa bolag upptages sålunda i förevarande paragraf första stycket andra punkten, förutom bestämmelser som i sak motsvara vad nu gäller, särskild föreskrift för det fall att aktier med olika röstvärde finnas, nämligen att så stor del av aktiekapitalet skall vara i svensk ägo att minst två tredjedelar av röstetalet för bolagets samtliga aktier tillkomma svenska aktieägare. Vidare har i tredje punkten i första stycket upptagits stadgande rörande förening, annat samfund, stiftelse eller annan så-

¹ Jfr ordalagen i 1726 års i föregående not anförda förklaring.

² Jfr A. Meyer, Cabotage s. 38 ff, 63 ff.

dan inrättning, innebärande att styrelsens samtliga medlemmar skola vara svenska medborgare.

I andra stycket av förevarande paragraf har den tanke, som ligger bakom stadgandet i § 34 andra stycket andra punkten luftfartsförordningen, erhållit en mera vid avfattning, täckande samtliga fall då tillstånd till cabotage meddelats. Samtidigt har, efter mönster närmast från dansk och norsk rätt, tillståndshavaren föreslagits skola äga möjlighet att genom rättelse inom tid som vederbörande myndighet bestämmer åstadkomma att tillståndet icke förfaller.

Slutligen hava de sakkunniga i tredje stycket upptagit ett stadgande som innehåller viss uppmjukning av bestämmelserna om cabotage. När skäl därtill äro, skall enligt förslaget Konungen äga medgiva undantag från kravet på svensk nationalitet såsom förutsättning för tillstånd. Vad sålunda föreslås står i överensstämmelse med föreskriften i 2 kap. 2 § andra stycket i förslaget. Med hänsyn till den svenska luftfartens, särskilt linjefartens, läge och utveckling torde det i vissa fall kunna bli önskvärt att tillstånd till cabotage kan givas även åt utländsk företagare. Också för vår del synes med visst fog kunna anföras vad i motiven till den schweiziska luftfartslagen — som i art. 34 och 35 innehåller med förslaget besläktade stadganden — yttras därom, att principen rörande cabotage icke finge bli en hämsko på det egna landets luftfartspolitik; att beakta vore nämligen att en stor del av det egna landets luftfart utvecklade sig över utländskt område.¹

Beviljande av cabotageförmån åt luftfartsföretag, hemmahörande i en främmande stat, medför enligt luftfartskonventionen art. 7, såvitt fråga är om luftfart mot ersättning, såsom redan antytts hinder att vägra andra utländska företag motsvarande förmån. Det är därför att förvänta att den här inrymda dispensrätten kommer att åtminstone i sådant fall begagnas med stor försiktighet.² Motsvarande försiktighet lärer ock vara att iakttaga vid eftergivande av de kray som i paragrafen uppställas i fråga om svenska juridiska personer, i vilka utländska intressen förefinnas. Av internationella hänsyn måste det naturligen förebyggas, att cabotage medgives företag, där den reella äganderätten till och den verkliga kontrollen över företaget icke ligga i svensk hand.

4 §.

Vad i denna paragraf föreslås står i huvudsak i överensstämmelse med 6 kap. 6 § i förslaget. Vid utformandet av första stycket andra punkten har dock varit att beakta att meddelande av tillstånd i vissa fall ankommer på annan än Konungen. Till motivering av paragrafen må hänvisas till vad vid nämnda paragraf anförts. Endast följande skall här tilläggas.

Beträffande de villkor, som i detta sammanhang äro av betydelse, må erin-

¹ Jfr ock A. Meyer, Cabotage s. 78 f.

² Se A. Meyer, Cabotage s. 55 ff.

ras om annex 6 till luftfartskonventionen samt om de av luftfartsstyrelsen meddelade, redan vid kapitlets rubrik berörda så kallade driftsbestämmelserna.

Rörande den i andra stycket avsedda lösningsrätten bör måhända framhållas, att icke blott flygmateriel och anläggningar här i riket utan även anläggningar i utlandet samt goodwill kunna komma i fråga till inlösen.

Till sist må uppmärksamheten fästas vid frågan om verkningarna av att innehavares nationalitet ändras. Denna fråga är att bedöma enbart med ledning av villkoren för tillståndet, såvida det icke gäller cabotage, varom hänvisas till 3 § i kapitlet.

5 §.

Paragrafen överensstämmer med stadgandet i 6 kap. 7 § i förslaget; dock har liksom i föregående paragraf varit att beakta, att tillstånd till luftfartsverksamhet i vissa fall meddelas av annan än Konungen.

Motiven till 6 kap. 7 § torde giva erforderlig vägledning även vid tolkningen av förevarande paragraf. Dock bör måhända tilläggas, att det i vissa fall torde vara lämpligt att tillstånd förklaras förverkat endast i fråga om sådan del av verksamheten, beträffande vilken föreskrifterna särskilt åsidosatts eller oförmögenheten är mera påtaglig.¹

6 §.

Förevarande paragraf, som tar sikte på internationella avtals betydelse för meddelande av tillstånd till luftfartsverksamhet, saknar direkt motsvarighet i luftfartsförordningen.

Under utredningen har ingående övervägts frågan, vilken inverkan luftfartskonventionen, transitöverenskommelsen och lufttrafiköverenskommelsen ävensom andra luftfartsavtal böra anses äga vid utformandet av de svenska bestämmelserna rörande tillståndstvång. Under hänvisning till den vid rubriken till förevarande kapitel lämnade redogörelsen och med uppmärksamheten fäst närmast vid den regelbundna internationella lufttrafiken må följande här anföras.

Såväl transitöverenskommelsen som lufttrafiköverenskommelsen innebära, att de fördragsslutande staterna tillerkänna varandra vissa rättigheter med avseende å regelbunden internationell lufttrafik. Dock kvarstå enligt dessa överenskommelser för överflugen stat viss prövningsrätt och vissa möjligheter att föreskriva särskilda villkor för lufttrafiken. Under närmare angivna förhållanden kunna sålunda certifikat eller tillstånd (certificate or permit) återkallas. Dessa förhållanden äga motsvarighet vid bilaterala luftfartsöverenskommelser, sådana de numera i regel avfattas i viss anslutning till ett av Chicagokonferensen i dess slutakt intaget formulär (form of standard agreement for provisional air routes). Enligt en sådan överenskommelse tillerkänna de fördragsslutande staterna varandra vissa rättigheter att utövas av lufttrafikföretag, som utses av den fördragsslutande stat åt vilken rättigheterna beviljas. Denna stat utser i enlighet därmed — oftast i en bilaga

¹ Erinras må ock om stadgandet i luftfartskonventionen art. 87.

till överenskommelsen eller genom särskild diplomatisk notväxling — ett eller flera företag att utöva rättigheterna. Icke desto mindre utsäges oftast uttryckligen i själva överenskommelsen, att den fördragsslutande stat, som beviljar rättigheterna, såsom en förutsättning för den överenskomna trafiken skall lämna särskilt trafiktillstånd. Jämlikt rådande praxis och alltså i full överensstämmelse med § 33 luftfartsförordningen lämnas sådant tillstånd av Konungen.

Vid dryftande av frågan rörande de internationella överenskommelsernas betydelse för avfattningen av bestämmelserna om tillståndstvång har å ena sidan framhållits, att dessa överenskommelser hade sådan karaktär att tillståndsprövning icke längre vore tillåten beträffande luftfartsverksamhet, som utövades av luftfartyg från annan fördragsslutande stat inom ramen för avtalen. Å andra sidan har den åsikten uttalats, att tillståndsprövning alltför vore icke blott tillåten utan även påkallad men att rätten att göra vissa invändningar mot en ansökan om tillstånd i viss mån beskures genom det internationella avtalet, exempelvis så att behovsprövning ej kunde förekomma. Såsom en mellanståndpunkt torde kunna betecknas en under utredningen framförd tanke, att man visserligen icke vore nödgad att uppgiva tillståndstvånget men att man i de fall, då den ifrågavarande luftfarten stödde sig på avtal mellan Sverige och främmande stat, borde kunna uppmjuka tillståndstvånget och överlåta åt Konungen att avgöra, om avtalet vore tillfyllest eller om därutöver erfordrades särskilt tillstånd; såsom en påbyggnad på avtalet borde dock ett formellt tillstånd till trafiken lämnas, varigenom tillfälle bereddes att meddela närmare föreskrifter med avseende å trafikens ordnande.

Då de sakkunniga haft att taga ståndpunkt i ämnet, har det synts dem icke böra ifrågakomma att frångå själva principen om nödvändigheten av att innehava tillstånd. Därmed är emellertid icke sagt, att tillståndet alltid måste föreligga skilt från överenskommelsen eller ens att ett till överenskommelsen anslutande trafiktillstånd med närmare villkor för den ifrågavarande luftfartsverksamhetens utövande i varje fall skulle krävas. Om särskilt tillstånd skall fordras eller om och i vilken utsträckning en luftfartsöverenskommelse träder i stället för sådant tillstånd, läser icke kunna avgöras genom en allmän regel utan bliva beroende av överenskommelsens eget innehåll.¹ Huru överenskommelser med främmande stat lämpligast böra avfattas utgör en luftfartspolitisk fråga, vars besvarande faller utanför de sakkunnigas uppdrag.

Till förekommande av oklarhet i den beträffande tillstånd till luftfartsverksamhet särskilt betydelsefulla frågan om förhållandet mellan överenskommelse med främmande stat och luftfartslagens bestämmelser har i förevarande paragraf uttryckligen uttalats, att utan hinder av vad i detta kapitel är stadgat iakttages vad genom överenskommelse med främmande stat må vara avtalat.

¹ Jfr A. Meyer, vid 1 § i kapitlet a. a. s. 228, där överenskommelsen förutsättes i allmänhet ersätta det av den nationella lagen krävda tillståndet. Se även A. Meyer, Cabotage s. 48.

Uppmärksamheten har i det föregående, såsom redan anförts, varit fäst närmast vid den regelbundna internationella lufttrafiken. Beträffande den icke regelbundna internationella luftfarten må hänvisas till framställningen vid 1 § första och andra styckena i förevarande kapitel rörande betydelsen av luftfartskonventionen art. 5.

7 §.

Såsom redan vid rubriken till förevarande kapitel anförts avser denna paragraf, vilken saknar motsvarighet i luftfartsförordningen, att bereda möjlighet att fordra tillstånd till viss verksamhet som, utan att innebära direkt utövande av flygning, dock ansetts böra hänföras till luftfartsverksamhet. Paragrafen utgör endast ett fullmaktsstadgande, tillkommet huvudsakligen för att kunna tillgodose kravet på säkerhet i vissa situationer, där allmänheten måste anses äga rätt att fordra viss garanti för att säkerheten övervakas, men i andra hand även med hänsyn till betydelsen av ekonomiska och luftfartspolitiska faktorer. Att beakta är bland annat att en reglering kan underlätta för luftfartsstyrelsen att med biträde av utländsk luftfartsmyndighet utöva vederbörlig tillsyn beträffande svenska luftfartyg utom riket. Stadgandet har erhållit en allmän avfattning, som gör det möjligt att genom administrativ lagstiftning anpassa sig efter vad utvecklingen må kräva. Med avseende å avfattningen må för övrigt jämföras 275 § sjölagen och § 510 i den tyska Handelsgesetzbuch.

En viss motsvarighet till förevarande stadgande föreligger i de i 32 § kungl. förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. upptagna bestämmelserna om uthyrningsrörelse, varmed förstås yrkesmässig uthyrning av automobil utan att förare ställs till förfogande. I förevarande paragraf upptages emellertid icke något krav på yrkesmässighet vid upplåtelsen eller på utgående av vederlag därför.

Det föreslagna stadgandet avser, såsom av dess lydelse framgår, endast sådan upplåtelse som innebär att mottagaren nyttjar fartyget för egen räkning. Befraktningsfaller i dess typiska form utanför det område regleringen gäller; fartygets ägare är därvid fortfarande att anse såsom dess innehavare och utövar av luftfartsverksamhet.

Med upplåtelse av luftfartyg jämställas i paragrafen upplåtelse av tillbehör eller reservdelar till sådant fartyg. Bakom detta jämställande ligga främst utländska erfarenheter av yrkesmässigt tillhandahållande av sådana föremål åt luftfarten. Dessa erfarenheter hava ansetts giva vid handen, att verksamhet av denna art stundom behöver underkastas reglering.

Ehuru den i Konungens hand lagda fullmakten erhållit en allmän avfattning, lär den bliva av huvudsaklig betydelse när upplåtet luftfartyg skall användas i verksamhet som må bedrivas utan tillstånd. Såsom exempel hava under förarbetena anförts fall, då luftfartyg för längre eller kortare tid upplåtes till medlem i sammanslutning, som innehar fartyget, eller då luftfartyg uthyres till allmänheten. Man har vid utredningen utgått från att vid

fullmaktens begagnande regleringen icke kommer att utsträckas till att omfatta sådana fall som tillfällig upplåtelse av ett luftfartyg åt en god vän, även om ersättning därvid skall utgå. Samma uppfattning har gjort sig gällande i fråga om den uthyrning eller utlåning av tillbehör och reservdelar, som mer eller mindre regelbundet förekommer de olika luftfartsföretagen emellan, ävensom beträffande rent tillfälliga upplåtelser av sådana föremål.

Slutligen må i detta sammanhang uppmärksammas lagen den 22 juni 1939 (nr 299) om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg m. m. Lagen syftar till att vid krig eller krigsfara, vari riket befinner sig, eller eljest under utomordentliga, av krig föranledda förhållanden hindra att svenska sjögående fartyg komma under utländskt inflytande. Vid utarbetandet av nu förevarande lagförslag har man utgått från att, i den nämnda syfte bör tillgodoses för luftfartens del, detta bör ske icke i luftfartslagen utan i särskild beredskapslagstiftning. Jämföras må vad vid 1 kap. 3 § i förslaget anförts rörande luftfartskonventionen art. 89.

8 KAP.

Vissa bestämmelser att iakttaga vid luftfärd

I luftfartsförordningen meddelas i kap. 6 »Föreskrifter att iakttaga under luftfärd», i kap. 7 vissa bestämmelser »Om luftfärd till och från utrikes ort» samt i kap. 9 ett antal stadganden »Om fartygshandlingar m. m.».

Under de nordiska överläggningar, som föregått förslagets utarbetande, har enighet rått därom, att bestämmelserna i nämnda kapitel i det stora hela stå i det sammanhang med varandra att de lämpligen böra sammanföras till ett kapitel.¹ I detta hava ansetts böra infogas även vissa stadganden i luftfartsförordningen kap. 10, innehållande »Särskilda bestämmelser». Det sålunda förordade kapitlet har i det svenska förslaget synts böra erhålla rubriken: »Vissa bestämmelser att iakttaga vid luftfärd», vilken rubrik användes även i det finska förslaget. Det danska och det norska förslaget upptaga däremot benämningen »Bestämmelser om lufttrafik m.v.».

I förevarande kapitel är det huvudsakligen fråga om föreskrifter, utfärdade med stöd av bemyndiganden i kapitlet. Det ankommer sålunda enligt 1 kap. 4 § tredje stycket i förslaget på Konungen att bestämma, i vilken omfattning sådana föreskrifter skola tillämpas i fråga om svenskt luftfartyg under färd utom riket. Sätillvida faller det alltså utanför de sakkunnigas uppdrag att inlåta sig på frågan om föreskrifternas giltighet i rummet. Beträffande bestämmelserna i övrigt må i huvudsak hänvisas till 1 kap. 4 § första stycket i förslaget och vad i samband därmed anförts. Med hänsyn till det sagda komma de sakkunniga att vid de särskilda paragraferna i kapitlet beröra frågan om giltighet i rummet endast när särskilda skäl därtill föreligga.

¹ Se emellertid även 1 kap. 3 § i förslaget.

1 §.

Förevarande paragraf äger motsvarighet i stadgandet i § 27 första stycket luftfartsförordningen, att luftfärd inom svenskt område skall äga rum enligt de föreskrifter, som Konungen, i den mån så finnes nödigt, utfärdar angående åtgärder till undvikande av sammanstötning mellan luftfartyg eller andra olyckshändelser eller eljest till allmänhetens betryggande mot faror eller obehag.

Såsom en viss parallell må anföras bestämmelsen i 219 § sjölagen, att angående vad å fartyg bör iakttagas till undvikande av sammanstötning, därom gälle vad av Konungen förordnas. Det må anmärkas, att enligt 223 a § sjölagen skall lika med sammanstötning, varom i sjölagen sägs, anses där i följd av fartygs manövrering eller eljest skada av ett fartyg förorsakas å annat fartyg eller därå varande personer eller gods, utan att sammanstötning mellan fartygen äger rum. I detta sammanhang bringas i erinran de så kallade sjövägsreglerna, nämligen dels 1948 års internationella sjövägsregler, vilka skola äga tillämpning jämlikt kungl. kungörelsen den 11 december 1953 (nr 734), dels ock för sjöfarten i svenskt inre farvatten fortfarande gällande bestämmelser i avdelning II kungl. förordningen den 26 oktober 1906 (nr 93 s. 1) angående åtgärder till undvikande av ombordläggning samt signaler för angivande av nöd å fartyg. Särskilt må härvid framhållas, att de internationella sjövägsreglerna enligt regel 1 a skola följas även av sjöflygplan på öppna havet och i alla därmed förbundna farvatten som äro farbara för sjögående fartyg, såvida icke annat följer av bestämmelse som vederbörande myndighet med stöd av regel 30 utfärdat beträffande sjöfarten i någon hamn, flod eller sjö eller annat inre farvatten, däri inbegripet för sjöflygplan förbehållet vattenområde; sjöflygplan, som till följd av sin särskilda konstruktion icke kan helt uppfylla de internationella sjövägsreglernas föreskrifter om förande av ljus och signalfigurer, skall följa föreskrifterna så noga som omständigheterna tillåta.

Det viktigaste tillämpningsområdet för det i förevarande paragraf givna bemyndigandet är uppenbarligen det, som avses med kungl. kungörelsen den 31 oktober 1952 (nr 667) angående tillämpning av vissa internationella trafikregler för luftfart m. m. Genom denna kungörelse sattes i kraft de såsom annex 2 till luftfartskonventionen utfärdade, av ICAO:s råd den 27 november 1951 antagna trafikreglerna för luftfart (Rules of the Air). Ikraftsättandet skedde sålunda, att i kungörelsens 1 § förordnas att dessa trafikregler skola, i huvudsaklig överensstämmelse med en av luftfartsstyrelsen gjord översättning av reglerna och en i samarbete med chefen för flygvapnet och efter samråd med de danska och norska luftfartsmyndigheterna för svenska förhållanden gjord bearbetning därav, tillämpas beträffande lufttrafik över svenskt område, dock, såvitt lufttrafik med svenska militära luftfartyg angår, endast i den utsträckning, som chefen för flygvapnet efter samråd med luftfartsstyrelsen bestämmer.

Själva trafikreglerna återfinnas i den av luftfartsstyrelsen utgivna serien

Bestämmelser för civil luftfart under benämningen Trafikregler för luftfart (BCL T 1).

Med hänsyn till ämnets administrativa karaktär torde här icke böra närmare redogöras för trafikreglernas innehåll. På grund av ämnets stora vikt må dock följande anmärkas. Kap. 1 innehåller begreppsförklaring. Kap. 2 rör trafikreglernas tillämpning, nämligen deras territoriella giltighet, val av bestämmelser, skyldighet att iakttaga trafikreglerna, befälhavares myndighet samt slutligen användning av rusdrycker, narkotika eller andra gifter. Kap. 3 upptager allmänna bestämmelser, avseende skydd av liv och egendom, förebyggande av sammanstötning — däribland kortfattade regler om luftfartygs framförande på vattnet, vilka bland annat innehålla att luftfartyg, som framföres på vattnet, skall iakttaga tillämpliga internationella bestämmelser angående undvikande av ombordläggning —, upplysning angående flygning samt signaler och flygkontrolltjänst. Kap. 4 meddelar VFR-bestämmelser (visuellflygbestämmelser) och kap. 5 IFR-bestämmelser (instrumentflygbestämmelser). Författningen kompletteras av bilagor, däribland en rörande signaler och en rörande ljus som skola föras av luftfartyg. Ett bihang till trafikreglerna upptager skiljaktigheter mellan dessa och annex 2.

I detta sammanhang förtjänar erinras om den redan vid 1 kap. 4 § i förslaget berörda art. 12 i luftfartskonventionen. Enligt denna förbinder sig envar fördragsslutande stat dels att vidtaga åtgärder för att säkerställa att varje luftfartyg, som flyger över dess territorium eller manövrerar där, och varje luftfartyg, som för dess nationalitetsmärke, varhelst sådant fartyg än må befinna sig, iakttaga gällande bestämmelser beträffande flygning och fartygs manövrering, dels ock att hålla sina egna bestämmelser i dessa avseenden i största möjliga utsträckning i överensstämmelse med dem, som tid efter annan utfärdas i enlighet med konventionen. Tillika uttalas i artikeln, att över de öppna haven de i enlighet med konventionen utfärdade bestämmelserna skola gälla, så ock att envar fördragsslutande stat förbinder sig att låta åtala dem som bryta mot tillämpliga bestämmelser. Tillika erinras om annex 2 2.1, däri trafikreglernas tillämplighet i rummet anges.¹ Angående utfärdande av sådana regler som erfordras i detta avseende må jämföras 1 kap. 4 § tredje stycket i förslaget.

Utöver vad i det föregående anförts bör måhända anmärkas, att luftfartsförordningens något svävande uttryck »obehag» ansetts böra i förslaget ersättas med »olägenhet». Tillika må påpekas, att förslaget talar om bestämmelser att iakttaga »vid luftfärd» ej — såsom rubriken till kap. 6 luftfartsförordningen anger — »under luftfärd», vilken ändring skett för att stadgandet ej måtte få en med hänsyn till tiden alltför snäv tillämpning.

¹ Annexets regel i detta hänseende har av luftfartsstyrelsen vid publiceringen av de svenska reglerna återgivits sålunda: Trafikreglerna gälla för luftfart över svenskt område, dock, såvitt luftfart med svenska militära luftfartyg angår, endast i den utsträckning, som chefen för flygvapnet efter samråd med luftfartsstyrelsen bestämmer. För svenska luftfartyg gälla vid flygning över annan till ICAO ansluten stat bestämmelserna i annex 2 med de tillägg och ändringar, som utfärdats av sådan stat. Vid flygning över till ICAO ej ansluten stat gälla bestämmelserna i annex 2, såvida dessa ej strida mot bestämmelser utfärdade av vederbörande stat. Vid flygning annorstädes äro bestämmelserna i annex 2 gällande.

Att det i stadgandet givna bemyndigandet kan bliva av betydelse jämväl med hänsyn till frågan om skyldighet att följa flygtrafikledningens föreskrifter skall här endast antydvas.

2 §.

I kap. 7 luftfartsförordningen stadgas bland föreskrifterna om luftfärd till eller från utrikes ort i § 31, att Konungen bestämmer, huruvida luftfartyg, som passerar svenskt område utan att där företaga nedstigning, skall under färden följa vissa bestämda leder. I samma paragraf förordnas tillika, att Konungen bestämmer, huruvida luftfartyg vid färd till eller från utrikes ort skall passera gränsen mellan vissa punkter samt huruvida sådant fartyg vid ankomst skall nedstiga å och vid avgång skall avgå från vissa bestämda landningsplatser eller huruvida i övrigt särskilda föreskrifter beträffande fartyget skola iakttagas. Jämföras må ock § 23 tillämpningskungörelsen.

Stöd för meddelande av bestämmelser av denna art finnes numera i luftfartskonventionen. Enligt dess art. 68 gäller sålunda, att envar fördragsslutande stat må, under förbehåll för bestämmelserna i konventionen, angiva flygväg (route), som den internationella lufttrafiken skall följa inom dess territorium, ävensom flygplatser, som må användas i sådan trafik. Erinras må även om de i konventionen art. 5 beträffande icke regelbunden trafik intagna, redan vid rubriken till 7 kap. berörda bestämmelserna att envar överflugen fördragsslutande stat äger rätt att påfordra landning ävensom rätt att av flygsäkerhetsskäl påfordra att luftfartyg, som önskar färdas över områden som äro otillgängliga eller utan tillfredsställande markorganisation, skall följa föreskrivna flygvägar eller inhämta särskilt tillstånd till sådan flygning. I transitöverenskommelsen art. I avd. 4 och lufttrafiköverenskommelsen art. I avd. 5 upptagas vidare bestämmelser som helt motsvara luftfartskonventionen art. 68.

I art. 10 luftfartskonventionen föreskrives ytterligare bland annat, att — utom i det fall då luftfartyg jämlikt bestämmelserna i konventionen eller enligt särskilt tillstånd äger överflyga en fördragsslutande stats territorium utan att landa — varje luftfartyg, som inkommer över fördragsslutande stats territorium, skall, om denna stats bestämmelser så kräva, landa på flygplats som av den staten anvisats för tullbehandling och annan undersökning. Vid avgång från en fördragsslutande stats territorium skall sådant luftfartyg avgå från en på samma sätt anvisad tullflygplats. Jämföras må även art. 11 och 13 i luftfartskonventionen samt vad vid 9 § nedan anföres.

Den schweiziska luftfartslagen har i avdelningen om lufthögheten upptagit ett antal hithörande bestämmelser. Enligt art. 8 kan sålunda den schweiziska luftfartsstyrelsen föreskriva flygvägar, som luftfartygen hava att iakttaga, och flygplatser, som de hava att begagna. Dess art. 9 bestämmer, att vid lufttrafik över landets gränser avgång och landning få ske endast på tullflygplatser eller på andra flygplatser, vilkas begagnande undantagsvis medgivits av övertulldirektionen i samförstånd med luftfartsstyrelsen.

sen. Enligt lagens art. 10 kan dessutom den schweiziska luftfartsstyrelsen i samförstånd med övertulldirektionen bestämma punkter, mellan vilka landets gränser icke må överflygas.

Behovet av möjlighet att meddela bestämmelser i dessa avseenden ligger i öppen dag och meningsskiljaktighet härutinnan har ej förekommit under det nordiska samarbetet. Enighet har ock rätt därom, att den närmare regleringen av här mötande spörsmål bör ske i administrativ ordning. Paragrafen har därför utformats som en fullmaktsparagraf, enligt sakens natur begränsad till riket. Det har härvid ansetts lämpligt att i lagtexten antyda även den begränsning i det meddelade bemyndigandet, som kan föranledas av överenskommelse med främmande stat.

Förslaget upptager, i viss likhet med den schweiziska luftfartslagen, främst stadgande om rätt för Konungen eller den Konungen därtill bemyndigad att bestämma flygvägar som luftfartyg har att följa vid färd inom svenskt område. I andra hand beaktas färd över rikets gräns. Detta står i överensstämmelse med den vidare omfattning, som 8 kap. i förslaget äger i jämförelse med gällande rätt. För övrigt hava nuvarande bestämmelser om arbetets så att bestämmelserna om gränspassering och brukande av viss flygplats upptagits allenast såsom exempel på föreskrifter, som avses i paragrafen. Såsom andra exempel på sådana föreskrifter hava under utredningen nämnts stadgande rörande viss högsta höjd för inpasserande luftfartyg eller förbud mot gränspassering under viss tid på dygnet.¹ Med den nu företagna omarbetningen av stadgandet har det icke varit av nöden att här upptaga luftfartsförordningens bestämmelse om särskilda föreskrifter som i övrigt skola iakttagas i nu ifrågavarande fall.

Beträffande ordet »flygväg» i motsättning till uttrycket »luftfarled» må hänvisas till vad vid 6 kap. 2 § i förslaget anförts. Erinras må även om den i 12 § i sistnämnda kapitel upptagna fullmakten att meddela föreskrifter i fråga om användande av vissa flygplatser, till vilken det nu föreslagna stadgandet utgör ett komplement för vissa särskilda fall.

3 §.

I luftfartsförordningen finnas för närvarande vissa bestämmelser om landningsplikt i § 31 andra stycket och § 39 mom. 2. I det förra författningsrummet föreskrives under rubriken »Om luftfärd till och från utrikes ort» beträffande luftfartyg, som passerar svenskt område utan att där företaga nedstigning, att fartyget, i fall det kräves av hänsyn till allmän säkerhet, är skyldigt verkställa nedstigning, därest det erhåller befallning därom i enlighet med vederbörligen meddelade bestämmelser. Det senare författningsrummet, som ingår i kapitlet med »Särskilda bestämmelser», innehåller stadgande, att om luftfartyg inkommer över för luftfart förbjudet område, fartyget skall, så snart det får kännedom därom, giva någon av veder-

¹ Jfr ock den vid 7 kap. 1 § i förslaget berörda frågan om skyldighet att i förväg anmäla tillärd gränspassering.

böriligen föreskrivna nödsignaler samt verkställa nedstigning utanför det förbjudna området så snart och så nära detta område som möjligt på en till allmänt bruk upplåten flygplats inom riket.

Luftfartskonventionen art. 5 förbehåller, såsom vid närmast föregående paragraf anmärkts, beträffande icke regelbunden luftfart rätt för överflugen stat att påfordra landning. Enahanda rätt lär föreligga även enligt transitöverenskommelsen och lufttrafiköverenskommelsen. Jämlikt stadgande i konventionen art. 9 under c) gäller rörande förbjudna områden, att envar fördragsslutande stat äger, på sätt den finner skäligt föreskriva, fordra att luftfartyg som inkommer över sådant område skall landa snarast möjligt å anvisad flygplats inom dess territorium.

Belysande äro de bestämmelser i ämnet, som innehållas i den schweiziska luftfartslagen art. 18. Med hänsyn till offentlig ordning och säkerhet kan varje luftfartyg tillhållas att landa; det har att ofördröjligen följa landningssignalerna. Varje luftfartyg, som begagnar det schweiziska luftrummet utan att vara berättigat därtill, har att landa på närmaste tullflygplats och att underkasta sig kontroll genom de behöriga myndigheterna. Fartyget är belagt med beslag (beschlagnahm) tills det av den schweiziska luftfartsstyrelsen erhållit medgivande att fortsätta (Bewilligung zum Verkehr).

Vid förslagets utarbetande har det funnits lämpligt att med varandra sammanföra bestämmelserna om landningsplikt, oberoende av om därmed avses sådan plikt på grund av gjord anmaning eller om det gäller landningsplikt till följd av att luftfartyg kommit in på område där luftfart är förbjuden. De föreslagna reglerna om när landningsskyldighet föreligger och huru den skall uppfyllas hava upptagits i första stycket av förevarande paragraf. Liksom i närmast föregående paragraf, men i motsats till vad fallet delvis är i gällande rätt, har härvid bestämmelsernas tillämplighet icke begränsats till luftfärd till eller från utrikes ort. Skyldigheten att på anmaning landa är ej inskränkt till fall, då sådant kräves av hänsyn till »allmän säkerhet». Sådan skyldighet har ansetts böra föreligga även då anmaningen sker med hänsyn till allmän ordning. Härvid har såsom exempel anförts, att en grov brottsling luftledes söker undandra sig straff. Vidare har den nuvarande regleringen i § 31 andra stycket luftfartsförordningen jämkats såtillvida, som det uttryckligen förklarats att anmaningen ofördröjligen skall efterkommas.

Det behöver icke framhållas, att rätten att påfordra landning måste utövas med synnerlig försiktighet med hänsyn till de kostnader och förluster, som ofta kunna vara förenade därmed. I åtskilliga fall torde mindre ingripande åtgärder, exempelvis samarbete med myndigheterna på fartygets närmaste bestämmelseort, stå till buds.

Har anmaning att landa givits, lär det i allmänhet framgå av denna, var landningen skall ske. För det fall åter, att så undantagsvis icke är händelsen, har stadgande synts vara erforderligt. Detta har utformats i nära anslutning till vad för närvarande föreskrives i § 39 mom. 2 luftfartsförordningen.

Den nu i sistnämnda författningsrum givna bestämmelsen om vad luftfartyg har att iakttaga, när det får kännedom om att det inkommit över förbjudet område, har i förslaget något förtydligats i förhållande till gällande rätt. Det ålägges sålunda fartyget att omedelbart lämna området, att på snabbaste sätt anmäla vad som inträffat samt att, om annan anvisning ej givits, landa såsom föreskrivits beträffande landning efter anmaning.

I andra stycket av förevarande paragraf har upptagits bestämmelse om påföljden av att vederbörande åsidosätter vad enligt första stycket åligger honom. Stadgandet står i viss överensstämmelse med den i 2 § lagen den 7 september 1914 angående förbud mot lufttrafik över svenskt område upptagna bestämmelsen, att där luftfartyg framföres i strid mot förbud, som avses i lagens 1 §, polis- eller militärmyndighet äger med erforderliga medel hindra fartygets färd. Åt stadgandet har emellertid givits en mer allmän räckvidd.

Med hänsyn till den framtida utvecklingen på ifrågavarande område har man trots det vara lämpligast att icke i lagen angiva, vem behörighet att utöva de i paragrafen avsedda befogenheterna tillkommer, utan att, på sätt framgår av tredje stycket av paragrafen, överlämna detta ämne till Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar.

Över huvud har det på grund av de många intressen och hänsyn, som här äro att beakta, förmenats vara önskvärt, att luftfartslagen icke går för mycket i detalj, utan fastmera att här givna stadganden kompletteras i administrativ ordning. Även i detta avseende har stadgande upptagits i paragrafens tredje stycke. I sådan ordning lär bland annat komma att meddelas bestämmelser om vilka signaler som skola användas i nu avsedda fall.

4 §.

Förevarande paragraf äger viss motsvarighet i § 28 luftfartsförordningen, som bestämmer dels att å luftfartyg ej må utan Konungens tillstånd under luftfärd föras sprängämnen, militära skjutvapen eller därtill hörande ammunition, dels ock att Konungen bestämmer om och under vilka villkor fotografiapparat må medföras och brukas ombord å luftfartyg. Bestämmelser i sistnämnda avseende hava meddelats i § 26 tillämpningskungörelsen.

Liksom tidigare Pariskonventionen upptager nu luftfartskonventionen vissa bestämmelser i dessa ämnen. Enligt dess art. 35 under a) må krigsmateriel (munitions of war or implements of war) icke befordras till eller över en stats territorium med ett i internationell luftfart nyttjat luftfartyg utan ifrågavarande stats medgivande; och skall envar stat meddela bestämmelser angående vad vid tillämpning av denna artikel är att anse såsom krigsmateriel, varvid för ernående av likformighet behörig hänsyn skall tagas till de förslag som ICAO tid efter annan må framlägga. Under b) samma artikel stadgas, att envar fördragsslutande stat förbehåller sig rätt att med hänsyn till allmän ordning och säkerhet reglera eller förbjuda befordran till eller över dess territorium av annat än under a) angivet gods, dock under förutsättning dels att i detta hänseende ingen åtskillnad göres mellan dess egna

i internationell luftfart nyttjade luftfartyg och andra staters sålunda nyttjade luftfartyg, dels ock att sådana inskränkande bestämmelser ej meddelas, som må vara till hinders för medförande och begagnande å luftfartyg av materiel som är nödvändig för luftfartygets drift eller navigering eller för personalens eller passagerarnas säkerhet.

Det må anmärkas, att medan luftfartskonventionen enligt ICAO:s franska översättning begagnar uttrycket »munitions de guerre ou matériel de guerre», Pariskonventionen i detta sammanhang, art. 26, använder termen »explosifs, armes à feu et munitions», i den svenska översättningen återgiven med »explosiva varor, eldvapen och ammunition».¹

Stadgandena i art. 35 under a) och b) i luftfartskonventionen äro i viss mån av olikartad karaktär. Det förra stadgandet torde huvudsakligen vara dikterat av internationellt politiska skäl, under det att beträffande det senare stadgandet tekniska säkerhetshänsyn träda i förgrunden.

Jämlikt luftfartskonventionen art. 36 må vidare envar fördragsslutande stat förbjuda eller reglera användningen av fotografiapparater å luftfartyg som flyga över dess territorium.

Ur den schweiziska luftfartslagen må framhållas art. 14 andra stycket, enligt vilket förbundsrådet i fråga om, bland annat, tagande av fotografier från luften och spridande av sådana fotografier ävensom rörande befordran av vissa föremål luftledes äger meddela förbud eller förordna om tillstånd av den schweiziska luftfartsstyrelsen.

I första stycket av förevarande paragraf har i viss anslutning till gällande bestämmelse uttryck givits åt stadgandet i luftfartskonventionen art. 35 under a). Därvid har det emellertid syntts lämpligt att helt överlåta åt Konungen att bestämma innebörden av det svävande uttrycket »munitions of war or implements of war». Att Konungen vid utövande av denna befo-genhet beaktar ICAO:s förslag lär vara självfallet. Vid avfattningen av ifrågavarande bestämmelse har förutsatts, att Konungens tillstånd till befordran av krigsmateriel stundom lämpligen kan givas genom generella föreskrifter, nämligen då luftbefordran av vapen med tillhörande ammunition kan anses naturlig. Såsom exempel har under utredningen nämnts att militär- eller polispersonal under tjänsteresa inom riket eller passagerare i samband med jakt eller skyttetävling medför vapen med ammunition.

Andra stycket av förevarande paragraf återgiver grundtanken i luftfartskonventionens stadgande i art. 35 under b). Sådant stadgande är påkallat av ett stort praktiskt behov. För jämförelses skull må erinras, huru som den internationella konventionen den 10 juni 1948 (SÖ 1950 nr 33) för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss ägnar ett särskilt kapitel, kap. VI, åt transport av spannmål och farligt gods.² I detta sammanhang må ock erinras om den synnerliga betydelse, som på fraktavtalets område tillkommer farligt gods. Jämföras må bland annat 97, 119 och 125 §§ sjölagen.

¹ I 1935 års lydelse, jfr SÖ 1937 nr 43.

² Jfr Sjöholm, Säkerhetsbestämmelser för fartyg, 2 uppl. (Stockholm 1953) s. 510 ff.

Att den närmare regleringen i förevarande avseende liksom beträffande sjöfarten bör ske i administrativ ordning lär vara uppenbart.

De sakkunniga utgå från att vid utarbetandet av tillämpningsförfattningar till detta stycke kommer att beaktas stadgandet i 53 § kungl. förordningen den 10 juni 1949 (nr 341) om explosiva varor samt att i samband därmed kommer att övervägas jämväl behovet av en översyn av föreskrifter beträffande transport i kungl. förordningarna den 7 oktober 1921 (nr 876) angående eldfarliga oljor och den 3 juni 1932 (nr 178) med vissa bestämmelser angående film.

I tredje stycket av förevarande paragraf föreslås i huvudsaklig anslutning till luftfartsförordningen stadgande att Konungen eller den Konungen därtill bemyndigad äger meddela bestämmelser, huruvida och under vilka villkor fotografiapparat må medföras och brukas ombord å luftfartyg inom svenskt område. Uttrycket fotografiapparat lär böra tolkas vidsträckt; det har under de nordiska överläggningarna ansetts omfatta även exempelvis televisionskameror.

Angående tillämplighet av ifrågavarande paragraf beträffande svenskt luftfartyg vid färd utom riket hänvisas i huvudsak, i fråga om första stycket till 1 kap. 4 § första stycket i förslaget samt rörande andra och tredje styckena till tredje stycket av samma paragraf. Beträffande första stycket må emellertid tilläggas, att med hänsyn till de risker i skilda hänseenden, som äro förbundna med transport av krigsmateriel, svenskt luftfartyg lär böra vara underkastat svensk reglering, var det än må befinna sig, dock naturligen med rätt för överflugen stat att påfordra tillämpning jämväl av dess bestämmelser.

5 §.

Såsom redan vid rubriken till ifrågavarande kapitel anförts, innehåller luftfartsförordningen i kap. 9 bestämmelser om fartygshandlingar. I sistnämnda kapitel § 36 stadgas bland annat, att fartyg, som brukas till luftfart inom svenskt område, skall, när det är i bruk, medföra: a) svenskt eller främmande nationalitets- och registreringsbevis eller däremot svarande bevis enligt § 14 a) eller bevis om sådant tillstånd eller medgivande, som omförmäles i § 14 b) eller § 15; b) svenskt eller främmande luftvärdighetsbevis, där ej sådant fall föreligger som avses i § 14 b) eller § 15; c) om fartyget har radioanläggning, bevis om närmare angivet tillstånd; d) om fartyget i linjefart befordrar passagerare mot betalning, lista över passagerarna med deras namn, dock att luftfartsmyndigheten äger medgiva befrielse därifrån; e) om fartyget befordrar gods mellan inlandet och utlandet, de handlingar som föranledas av de i § 32 omförmälda föreskrifterna; f) dagbok i enlighet med de närmare bestämmelser, som utfärdas av Konungen. Därjämte uttalas, att Konungen bestämmer, om å fartyget skola medföras jämväl andra handlingar än nu sagts.

Ytterligare bestämmelser i ämnet äro givna i § 32 tillämpningskungörelsen.

Luftfartskonventionen innehåller bestämmelser rörande fartygshandlingar

i art. 29. Enligt denna skall varje luftfartyg, som är hemmahörande i en fördragsslutande stat och som nyttjas i internationell luftfart, medföra följande handlingar, upprättade i enlighet med de i konventionen meddelade bestämmelserna, nämligen a) dess nationalitets- och registreringsbevis; b) dess luftvärdighetsbevis; c) vederbörliga certifikat för varje medlem av besättningen; d) fartygets resedagbok; e) om det är utrustat med radioinstallation, licens för densamma; f) om det befordrar passagerare, lista med deras namn samt avgångs- och bestämmelseort; samt g) om det befordrar gods, manifest och detaljerade uppgifter om godset.

Art. 34 i samma konvention föreskriver, att för varje luftfartyg, som nyttjas i internationell luftfart, skall föras resedagbok, i vilken skola införas uppgifter angående luftfartyget, dess besättning och företagna resor på sätt, som tid efter annan må föreskrivas i enlighet med konventionen.

Närmare bestämmelser rörande vissa fartygshandlingar innehållas i kap. 11 i annex 6 till luftfartskonventionen.

Enligt den schweiziska luftfartslagen art. 57 meddelar luftfartsstyrelsen bestämmelser om de fartygshandlingar, som skola medföras, dock med förbehåll för de internationella överenskommelserna.

Här må tillika erinras om stadgandet i 27 § sjölagen, att befälhavaren skall hava ombord å fartyget bland annat alla nödiga skeppshandlingar. Därjämte meddelas i sjölagen ingående föreskrifter om dagbok.

Vid förslagets utarbetande har det med hänsyn till de på detta område snabbt växlande förhållandena ansetts lämpligt att åt Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar överlämna att, såvitt ej i förevarande lag eller eljest annat förordnas, bestämma vilka dagböcker och andra fartygshandlingar skola finnas för fartyg, som nyttjas till luftfart inom svenskt område.¹ Då undantag i paragrafen göres för vad i luftfartslagen förordnats, behöva till förklaring blott framhållas förslagets bestämmelser om nationalitets- och registreringsbevis (2 kap. 15 §) och om luftvärdighetsbevis (3 kap. 4 §). Vidkommande förbehåll för lagstiftning utanför luftfartslagen har uppmärksamheten varit fästad bland annat vid möjligheten att en blivande lagstiftning om försäkring å luftfartyg kan komma att upptaga bestämmelser av betydelse i förevarande hänseende.

De sakkunniga hava vidare, likaledes med förbehåll för vad i luftfartslagen eller eljest förordnats, funnit det genom förevarande paragraf böra lämnas åt Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar att bestämma, huruvida fartygshandlingarna skola medföras ombord samt huru de skola upprättas, föras och förvaras.

Under utredningen har övervägts att i luftfartslagen upptaga närmare bestämmelser angående sättet för förande av dagbok. Jämföras må stadgandet i § 32 tillämpningskungörelsen, att dagböcker och journaler skola föras med

¹ Erinras må därom, att den konferens för samordning av lufttrafik inom Europa, som på inbjudan av ICAO sammanträdde i Strassburg i april och maj 1954, i rekommendation nr 16 hemställde om uppmjukning, såvitt möjligt, av de enligt konferensens mening föråldrade bestämmelserna i luftfartskonventionen art. 29 (Doc. 7575—CATE/1 s. 22 f). Frågan är för närvarande under behandling inom ICAO.

ordning och tydlighet samt att vad däri blivit infört icke må utplånas, överstrykas eller på annat sätt sätt göras oläsligt utan att, i händelse oriktig anteckning skett, rättelse skall införas å vederbörligt ställe i dagboken eller journalen. Detta stadgande återgår uppenbarligen till den i huvudsak likalydande bestämmelsen i 36 § andra stycket sjölagen. Man har under utredningen funnit föreskrifter härutinnan kunna givas administrativt med stöd av det i förevarande paragraf meddelade bemyndigandet.

6 §.

Sjölagen innehåller i 39 § stadgande, att ej må någon, vars rätt är därav beroende, förvägras att om dagboks innehåll undfå nödig kännedom och att därav taga skriftligt utdrag. Stadgandet återgår till 35 § i 1864 års sjölag, som emellertid uppräknar dem som hava rätt att av dagboken erhålla kännedom, nämligen redare, befraktare, avlastare, lastemottagare, bodmerilångivare, försäkringsgivare och försäkringstagare.

Vid utarbetandet av förslaget har man antagit, att en reglering i det i 39 § sjölagen angivna avseendet är av praktiskt behov påkallad även för luft rättens del. En bestämmelse härutinnan har upptagits i förevarande paragraf. Stadgandet har emellertid till sin räckvidd utsträckts till att gälla ej blott dagbok utan även andra fartygshandlingar. Understrykas må den förutsättning för utövande av befogenhet enligt denna paragraf, som ligger i orden »såvitt hans rätt är beroende därav».

Det föreslagna stadgandet torde äga betydelse även vid tillämpningen av 38 kap. 3 § rättegångsbalken.

7 §.

Den vid 5 § i förevarande kapitel delvis återgivna § 36 luftfartsförordningen stadgar beträffande dem, som göra tjänst ombord å fartyg som brukas till luftfart inom svenskt område, bland annat att de skola medföra certifikat eller bevis om tillstånd enligt § 24 samt att Konungen bestämmer om de skola medföra jämväl andra handlingar.

Vid sagda 5 § har även återgivits bestämmelsen i luftfartskonventionen art. 29, att i internationell luftfart nyttjade luftfartyg skola medföra vederbörliga certifikat för varje medlem av besättningen.

Från sjörettens område må erinras om föreskriften i § 23 befälsförordningen, att vissa angivna behörighetshandlingar böra av vederbörande innehavare medföras å det fartyg, varå han tjänstgör.

De sakkunniga hava funnit förslaget böra upptaga ett mot 5 § i kapitlet svarande stadgande med fullmakt för Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar att förordna angående skyldighet för den som förrättar tjänst å luftfartyg att medföra luftfartscertifikat eller annan handling. Motsvarighet till 5 § i övrigt har däremot ansetts icke behöva meddelas; jämföras må särskilt 4 kap. 5 § i förslaget.

8 §.

Luftfartsförordningen upptager bland de i kap. 10 ingående särskilda bestämmelserna i § 39 mom. 1 andra stycket stadgande, att vid luftfartygs ankomst och avgång behörig offentlig myndighet är berättigad att visitera fartyget och att granska de handlingar, med vilka det skall vara försett.

Härmed må jämföras stadgandet i art. 16 i luftfartskonventionen, att envar fördragsslutande stats behöriga myndigheter äga att, utan att förorsaka oskäligt dröjsmål (without unreasonable delay), visitera de andra fördragsslutande staternas luftfartyg vid landning eller avgång samt att granska certifikat och andra i konventionen föreskrivna handlingar.

Erinras må ock om art. 16 i den schweiziska luftfartslagen, enligt vilken uppsiktsorganen städse äro berättigade att undersöka luftfartygen och deras innehåll samt att pröva alla urkunder, som de skola medföra.

Jämväl beträffande nu förevarande ämne har man funnit en bestämmelse böra upptagas i förslaget. Det har därvid ansetts icke vara nödigt eller lämpligt att begränsa stadgandets tillämpning till de låt vara praktiskt viktigaste tillfällena, nämligen fartygets ankomst och avgång. Den återgivna artikeln i luftfartskonventionen har förmenats icke kunna tolkas såsom utgörande ett hinder för visitering jämväl på annan tidpunkt än de nyss nämnda.

Det har syns icke vara erforderligt att i detta sammanhang beröra annan visitering och granskning än den som ankommer på luftfartsstyrelsen och dess olika organ. Jämföras må vad vid nästföljande paragraf anföres.

9 §.

Paragrafen äger viss motsvarighet i § 32 luftfartsförordningen, ingående bland bestämmelserna i kap. 7 om luftfärd till och från utrikes ort. Sistnämnda paragraf innehåller dels att luftfartyg, som kommer från eller avgår till utrikes ort, gods, som införes eller utföres med sådant fartyg, samt oförtullat utländskt gods och restitutionsgods, som befordras å fartyg mellan inrikes orter, skola vara underkastade allmänna tull-, hälsovårds- och andra tillämpliga föreskrifter, såvida ej annorlunda är stadgat, dels ock att beträffande personer, som anlända från eller resa till utlandet med luftfartyg, allmänna hälsovårds-, pass- och andra tillämpliga föreskrifter skola gälla, i den mån därom ej annat är föreskrivet. Jämföras må även § 22 sista stycket tillämpningskungörelsen.

Luftfartskonventionen innehåller stadganden av betydelse i förevarande sammanhang främst i art. 13 och 14. Enligt art. 13 skola de lagar och bestämmelser, som i en fördragsslutande stat gälla rörande ankomst till eller avgång från dess territorium av luftfartygs passagerare, besättning eller gods, såsom lagar och bestämmelser i fråga om ankomst, klarering, invandring, pass, tullbehandling och karantän, iakttagas av eller beträffande passagerarna eller besättningen eller beträffande godset (by or on behalf of such passengers, crew or cargo) vid ankomst till eller avgång från eller under uppehåll inom den statens territorium.

I konventionen art. 14 bestämmes till en början, att envar fördragsslutande stat förbinder sig att vidtaga verksamma åtgärder för att hindra spridning genom luftfart av kolera, tyfus (epidemisk), smittkoppor, gula febern, pest och andra sådana smittsamma sjukdomar, som de fördragsslutande staterna tid efter annan hava att angiva. Vidare stadgas i denna artikel, att de fördragsslutande staterna för detta ändamål skola hålla nära samråd med de organisationer, vilka hava att taga beaktning med internationella bestämmelser om sanitära åtgärder med avseende å luftfartyg; dock må sådant samråd ej påverka tillämpningen av någon i ämnet förefintlig internationell konvention, vartill de fördragsslutande staterna anslutit sig.

Jämföras må även konventionen art. 22 angående förenklande i fråga om formaliteter, art. 23 angående tull- och invandringsförfaranden samt art. 24 angående tullavgifter ävensom i annex 9 till konventionen meddelade internationella normer och rekommendationer i fråga om underlättande av luftfart.¹

I den schweiziska luftfartslagen art. 105 uttalas bland annat, att bestämmelserna i tullagstiftningen icke beröras av luftfartslagen (bleiben vorbehalten). Enligt vad i motiven till lagrummet anföres kunde det nämligen icke vara en uppgift för luftfartslagen att gripa in på kompetensområdet för andra förvaltningsgrenar.

Beträffande den hos oss vid sidan av luftfartsförordningen i hithörande hänseenden gällande lagstiftningen må här följande kortfattade översikt finna plats.

Vad först angår hälsovården, äro att nämna dels kungl. kungörelsen den 24 april 1953 (nr 222) om sanitär kontroll över den internationella trafiken (karantänkungörelse), given sedan Sverige biträtt av fjärde världshälsovårdsförsamlingen den 25 maj 1951 antagna internationella hälsovårdsbestämmelser, med tillägg genom kungl. kungörelsen den 25 mars 1955 (nr 106), dels kungl. kungörelsen den 25 mars 1955 (nr 105) om tillämpning av en mellan Sverige, Danmark och Norge den 19 mars 1955 träffad överenskommelse rörande underlättande av den sanitära kontrollen över trafiken mellan länderna, dels ock kungl. kungörelsen den 12 augusti 1953 (nr 584) angående tillämpning beträffande införsel luftledes av vissa till skydd mot införande i riket av smittsamma djursjukdomar meddelade bestämmelser, genom vilken författning de för införsel sjöledes i ämnet gällande bestämmelserna i princip gjorts tillämpliga jämväl beträffande införsel luftledes, i den mån särskilda föreskrifter rörande införsel luftledes ej lämnas.

Bestämmelser om pass hava givits dels genom kungl. kungörelsen den 7 november 1941 (nr 836) om skyldighet för svensk medborgare att vid utresa ur riket innehava giltigt pass samt kungl. kungörelsen den 31 maj 1940 (nr 471) om utfärdande inom riket av pass åt svensk medborgare för utrikes resa (passkungörelse) och kungl. kungörelsen den 14 juni 1940 (nr 548) om utfärdande av pass å beskickningar och konsulat (utrikesförvaltningens pass-

¹ Annexet har av luftfartsstyrelsen utgivits i svensk översättning med angivande tillika av Sveriges och andra medlemsstaters avvikelser från annexets regler.

kungörelse), dels ock genom utlänningslagen den 30 april 1954 (nr 193) och kungl. utlänningskungörelsen den 4 juni 1954 (nr 457).

Av särskilt ingripande betydelse äro de olika åtgärder, som tullverkets verksamhet kan föranleda. Tullverket är sålunda enligt 19 § tullstadgan den 7 oktober 1927 berättigat att, då transportmedel skall hållas under tullkontroll, omhändertaga och, så länge för tullkontrollen erfordras, kvarhålla till transportmedlet hörande handlingar, så ock att företaga sådant omhändertagande och kvarhållande såsom säkerhet för utfående av avgift, som befähhavare eller förare å eller ägare av transportmedel har att i sådan egenskap inbetala till tullverket. Tulltjänsteman äger vidare enligt 20 § samma stadga att, därest tjänstgöringen sådant påkallar, låta stoppa luftfartyg, som befinner sig över tullområdet, så länge sådant oundgängligen erfordras för utövande av tullkontroll därå. Ytterligare äger tulltjänsteman enligt 22 § tullstadgan verkställa av omständigheterna föranledd visitation av transportmedel, inkommande till eller avgående från tullområdet, ävensom med transportmedlet vidtaga för ändamålet nödiga åtgärder, dock ej sådana som uppenbarligen kunna medföra rättsförlust för transportmedlets ägare eller för varuhavare eller som skäligen kunna antagas medföra våda för transportmedlet eller vad däri föres. I 25 § samma stadga förklaras, att tulltjänsteman äger att av polis- eller militärmyndighet i orten efter anmälan erhålla skyndsamt handräckning, i den mån sådan erfordras för utövande av tulltjänsten.

Det har under utredningsarbetet ansetts vara självklart, att huvudförfattningen om luftfart ej bör direkt befatta sig med frågor rörande hälsovårds-, pass- och tullväsendena såsom sådana. En därifrån skild sak är att vid luftfartslagstiftningens avfattning måste beaktas, att hälsovårds-, pass- och tullfunktionerna kunna vederbörligen utövas. Det förtjänar emellertid betonas, att det icke torde finnas någon befodringsverksamhet, som så starkt som lufttrafiken påkallar åtgärder till underlättande av att trafiken löper så smidigt som möjligt.¹ Det måste därför framstå såsom synnerligen maktpåliggande att det tillses, att vad i förevarande avseende åligger Sverige såsom konventionsstat blir vederbörligen iakttaget. Frågorna om utfärdande av särskilda bestämmelser rörande underlättande av luftfart och huruvida jämkning i något avseende bör företagas beträffande den nyss berörda särskilda lagstiftningen falla emellertid utanför de sakkunnigas uppdrag.

I enlighet med det nyss sagda har man å svensk liksom å finsk sida ansett nu berörda bestämmelser vara så ingripande i luftfarten, att en erinran om dem och deras fortfarande giltighet vid sidan av lagen lämpligen borde inflyta i förslaget.

¹ Den i noten till 5 § i förevarande kapitel nämnda konferensen beslöt icke mindre än tolv rekommendationer (nr 13—24) beträffande sådant underlättande och vad därmed äger samband (facilitation and related questions). Se Doc. 7575—CATE/1 s. 20 ff.

9 KAP.

Om befordran med luftfartyg

Detta kapitel rör förhållanden av privaträttslig natur. Det innehåller bestämmelser i ämnen, som icke behandlas vare sig i luftfartsförordningen eller i luftfartskonventionen.

Kapitlet avser ett område, som regleras i den i inledningen omnämnda luftbefordringskonventionen, införlivad med svensk rätt genom lagen den 5 mars 1937 om befordran med luftfartyg. Denna lag går emellertid vidare än konventionen, bland annat såtillvida som lagen principiellt är tillämplig jämväl å inrikes luftbefordran.

Med hänsyn till luftbefordringens centrala betydelse för luftfarten hava de sakkunniga ansett sig icke kunna helt förbigå detta ämne i förslaget. Fråga har emellertid varit, huruvida luftbefordringslagen borde inarbetas i luftfartslagen eller om det skulle innebära en lämpligare lösning att man i luftfartslagen meddelade allenast en hänvisning till luftbefordringslagen. I och för sig kunna förvisso viktiga skäl anföras i den förra riktningen, bland annat luftbefordringens nyssberörda betydelse. Å andra sidan skulle ett sådant inarbetande i viss mån bryta förslagets systematik. Härtill kommer, att luftbefordringskonventionen nyligen varit föremål för revision. Efter det att ICAO:s juridiska kommitté vid sin nionde session i Rio de Janeiro hösten 1953 utarbetat förslag till protokoll innehållande vissa ändringar i konventionen, upprättades nämligen vid en diplomatisk konferens i Haag den 28 september 1955 ett sådant protokoll, vilket då undertecknades bland annat av Sverige och Norge. Protokollet skall visserligen för att träda i kraft ratificeras av 30 stater, och det måste anses ovisst, om och i sådant fall när detta antal kan uppnås. Man står emellertid med viss sannolikhet inför nödvändigheten att inom en nära framtid revidera bestämmelserna om luftbefordran. Åt de sakkunniga meddelat uppdrag omfattar ej heller revision av luftbefordringslagen. På grund av vad sålunda anförts föreslå de sakkunniga, att man i luftfartslagen upptager allenast en hänvisning till luftbefordringslagen. Med hänsyn till ämnets stora vikt har denna hänvisning ansetts böra meddelas i ett särskilt kapitel av lagen, i vilket därest så befinnes lämpligt nya bestämmelser om luftbefordran framdeles kunna inarbetas. Denna lösning medför ock den fördelen, att ett brytande av kapitelindelningen i de olika nordiska ländernas lagförslag undvikas. Det må anmärkas, att man i Danmark, Finland och Norge föreslagit att upptaga ett särskilt kapitel om luftbefordran. Därvid hava Danmark och Finland gått samma väg som nu föreslås, under det att i det norska förslaget luftbefordringslagen inarbetats i luftfartslagen.

1 §.

Denna paragraf upptager den hänvisning, som förordats vid kapitlets rubrik.

10 KAP.

Om ansvarighet för skada i följd av luftfart

Detta kapitel avser liksom 9 kap. förhållanden av privaträttslig natur. Med det undantag, som angives vid 2 §, hava dessa förhållanden icke vunnit beaktande vare sig i luftfartsförordningen eller i luftfartskonventionen.

1 §.

Under det efter första världskrigets slut företagna nordiska arbetet med gemensam lagstiftning på lufträttens område behandlades frågan om ansvarighet för skada i följd av lufttrafik, och i upprättat utkast till lag om luftfart¹ intogs ett särskilt kapitel »Om ansvarighet för skada», innehållande bland annat bestämmelser angående utomobligatorisk skadeståndsskyldighet, inbegripet ersättningsskyldighet för skada genom sammanstötning mellan två eller flera luftfartyg. Dessa bestämmelser utbrötos emellertid vid departementsbehandlingen av förslaget till luftfartsförordning.² I stället utfärdades en särskild lag, lagen den 26 maj 1922 (nr 382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

I den danska och den norska luftfartslagen är läget däremot ett annat; de innehålla i kap. 9 bestämmelser om ersättning för skada, som till följd av luftfartygs begagnande i luftfart tillfogas person eller egendom utanför fartyget. Även den finska luftfartslagen upptager i 6—13 §§ bestämmelser i detta avseende.

Förevarande ämne har varit föremål jämväl för internationell uppmärksamhet. Den 29 maj 1933 avslutades i Rom en konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser om skador, som genom luftfartyg tillfogats tredje man på jordytan. Konventionen kompletterades sedermera med bestämmelser rörande försäkring genom ett den 29 september 1938 i Bryssel upprättat tilläggsprotokoll.

I Sverige igångsattes ett förberedande lagstiftningsarbete i ämnet, och den 29 september 1945 avlämnades av tillkallade utredningsmän ett av motiv åtföljt betänkande med förberedande förslag till lag om ansvarighet för skada i följd av luftfart samt till lag om trafikförsäkring å luftfartyg. Kungl. Maj:t uppdrog här efteråt den 5 oktober 1945 tillkallade lufträtts-sakkunniga att fullfölja utredningsarbete rörande de nya privaträttsliga bestämmelser på lufträttens område, vilka kunde erfordras för anslutning till konventionen jämte tilläggsprotokollet. Sedan förutnämnda förslag till lag om trafikförsäkring å luftfartyg varit föremål för remissbehandling, utarbetades vid det i Köpenhamn i april 1947 hållna nordiska lufträtts-mötet ett utkast till lag om ansvarighet för skada till följd av luftfart, i vilket jämväl bestämmelser om försäkring upptogs.

Emellertid rönt 1933 års konvention endast ringa anslutning, och var-

¹ Tryckt Uppsala 1920.

² Se Kungl. Maj:ts propositioner nr 127/1922 s. 25 f samt nr 257/1922.

ken Sverige eller någon av de övriga nordiska staterna biträdde densamma. Inom ICAO påbörjades ock redan 1947 arbete med revision av konventionen. Detta arbete utmynnade i den i inledningen omnämnda, från den äldre i åtskilliga avseenden avvikande nya konventionen i ämnet, avslutad i Rom den 7 oktober 1952.

Den nya konventionen har medfört att det förutnämnda uppdraget åt de lufträttssakkunniga upphört.

Även beträffande detta ämne hava de sakkunniga förehaft frågan, huruvida lämpligen borde i luftfartslagen inarbetas gällande lagstiftning eller däri upptagas allenast en hänvisning till den nu gällande lagen. Av skäl, motsvarande dem som anförts vid 9 kap., har man föredragit att också i fråga om detta ämne föreslå blott en hänvisning.

Den hänvisning, som sålunda förordas, har upptagits i förevarande paragraf.

2 §.

I nära samband med spörsmålen om ansvarighet för skada i följd av luftfart står det i förevarande paragraf behandlade ämnet om försäkring. Utöver vad som anförts vid 1 § må framhållas, hurusom enligt § 37 andra stycket luftfartsförordningen gäller att Konungen, i den utsträckning avtal med främmande stater därtill föranleda, utfärda föreskrifter för att säkerställa, att om svenskt luftfartyg befinner sig inom annan stats område, försäkring föreligger för ersättning av skada, som sker inom den statens område som följd av luftfarten. Jämföras må ock § 37 tillämpningskungörelsen, varigenom viss delegation sker till luftfartsmyndigheten.

Luftfartsförordningen innehåller i övrigt icke direkta bestämmelser om försäkring. I det praktiska livet hava emellertid starka önskemål om försäkring till förmån för skadelidande tredje man gjort sig gällande, och luftfartsstyrelsen har på olika sätt verkat för att sådan försäkring finnes tecknad särskilt av dem som utöva yrkesmässig luftfart.

Den danska och den norska luftfartslagen innehålla i kap. 9 bestämmelser om försäkring eller ställande av annan säkerhet beträffande skada, som tillfogas person eller egendom utanför luftfartyget, den norska lagen dock endast så att vederbörande departement kan bestämma, att för luftfartyg, som icke äges av staten, skall hava tecknats och hållas i kraft godkänd försäkring eller annan säkerhet. Däremot saknar den finska lufträtten bestämmelser om försäkring utom därutinnan, att ett mot § 37 andra stycket luftfartsförordningen svarande stadgande återfinnes i den finska luftfartsförordningen 28 §.

För de sakkunniga har det stått klart, att bestämmelser rörande försäkringsskyldighet beträffande skada, som av luftfartyg tillfogas tredje man på jordytan, böra på ett eller annat sätt införlivas med svensk rätt. Härvid har den frågan framställt sig, huruvida man borde meddela materiella stadganden eller allenast en fullmakt för Konungen att utfärda erforderliga bestämmelser om försäkring. Man har härvid beaktat att 1922 års lag-

stiftning om ansvarighet, till vilken i det förra fallet skulle anknytas, måste anses i vissa avseenden föråldrad samt att 1952 års tredjemanssskadekonvention och måhända även en blivande kollisionskonvention kunna antagas komma att föranleda lagstiftning beträffande försäkring inom en förhållandevis nära framtid. Det har därför förmenats knappast vara lämpligt att utarbeta en lagstiftning av en sannolikt kortvarig livslängd. De sakkunniga hava till följd härav stannat för att föreslå ett stadgande, som medger Konungen att administrativt förordna i ämnet. Sådant förfarings sätt äger viss motsvarighet dels i nu föreliggande möjlighet att såsom villkor vid tillstånd upptaga krav på försäkring, dels ock i bestämmelsen i § 37 andra stycket luftfartsförordningen. Vad sålunda föreslagits avviker emellertid från sistberörda bestämmelse huvudsakligen såtillvida, som det i främsta rummet avser luftfart inom riket samt uttryckligen är inskränkt till försäkring till förmån för tredje man utom luftfartyget.

3 §.

Vid avfattningen av denna paragraf hava de sakkunniga haft för ögonen den rättsutveckling, som har sitt upphov i den på sin tid omstridda bestämmelsen i 50 § andra stycket i 1922 års sjömanslag. Enligt denna gällde att sjöman skulle vara pliktig att ersätta skada, som uppkomme genom hans fel eller försummelse i tjänsten; dock att rätten ägde med hänsyn till felets eller försummelsens lindriga beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt nedsätta ersättningen efter ty skäligt prövades. Samma stadgande återfinnes i 50 § andra stycket i den nya sjömanslagen den 30 juni 1952.

I föreliggande kommentar till sjömanslagen har framhållits, att med införande i svensk lagstiftning av denna rättsregel gjordes en modifikation i den allmänt vedertagna grundsatsen, att den, som genom rättsstridig handling tillskyndade annan skada, vore skyldig att ersätta denna till fullo; skälet till denna modifikation, som vore i alldeles särskild grad påkallad inom sjöfarten, vore i främsta rummet den i sjötjänstens natur liggande risken för sjömannen att genom ett relativt lindrigt och måhända ursäktligt fel ådraga sig en mycket stor ersättningsskyldighet.¹

Grundtanken i bestämmelsen har sedermera vunnit efterföljd i ett flertal författningar, av vilka må nämnas 59 § sjölagen, 211 § lagen den 14 september 1944 om aktiebolag och 108 § lagen den 1 juni 1951 om ekonomiska föreningar.

Enahanda skäl måste anses föreligga för att medgiva jämkning av skadeståndsskyldighet även på lufträttens område. Jämväl här kan skadan mången gång vara av en storlek, som icke står i rimligt förhållande till vare sig det begångna felet eller den felandes betalningsförmåga. Det föreslås sålunda i förevarande paragraf befogenhet för domstol att under vissa förutsättningar jämka skadeståndsskyldigheten.

¹ Alsén, Sjömanslagen jämte författningar rörande sjömannen, 2 uppl. (Stockholm 1931) s. 105.

Det föreslagna stadgandet lärer bliva att tillämpa främst beträffande förrare och andra ombord å luftfartyg tjänstgörande personer. Stadgandet har emellertid, såsom av dess lydelse framgår, betydelse även rörande viss markpersonal, exempelvis trafikledare å flygplats. Att i lagtexten klart avgränsa de personalkategorier, beträffande vilka jämkning bör ifrågakomma, låter sig svårigen göra, detta redan av den anledningen att tjänstgöringsförhållandena kunna förändras på grund av teknikens utveckling. Man har därför funnit sig böra till domstols avgörande i det särskilda fallet överlämna, huruvida det med viss befattning förenade ansvaret, den vid besluts fattande till förfogande stående tiden eller andra sådana omständigheter rörande tjänstens art äro av beskaffenhet att böra föranleda jämkning. Sätillvida har emellertid en begränsning av tillämpningsområdet beträffande markpersonal angivits i lagtexten som det föreslagits, att stadgandet må tillämpas blott å den, som förrättar tjänst varav trafiksäkerheten är beroende.

En särskild härvid mötande fråga är den, huruvida endast anställda böra kunna vinna nedsättning i ansvarsskyldigheten eller om stadgandet bör kunna tillämpas även rörande exempelvis innehavaren av ett luftfartyg. Härvid må framhållas, att 59 § sjölagen icke innehåller något undantag i fråga om befälhavare, som tillika är redare. Vidare må erinras om bestämmelsen i 254 § andra stycket sjölagen, enligt vilken ansvarighetsbegränsning som nämnes i första stycket av sagda paragraf, så kallad global ansvarighetsbegränsning, visserligen i allmänhet är utesluten beträffande ersättning på grund av fel eller försummelse av redaren själv men dock kan inträda, därest denne övertagit fartygets förande och felet eller försummelsen är av nautisk art. Jämväl för lufrättens del lærer det vara tänkbart, att den skadevållandes egenskap av innehavare av luftfartyget icke i och för sig bör utesluta honom från stadgandets tillämpningsområde, ehuru domstolen uppenbarligen bör beakta de särskilda omständigheter, som kunna vara förenade med denna hans egenskap. På de inskränkningar i möjligheten till jämkning, som kunna följa av exempelvis den nya tredjemanssskadekonventionen, skall här icke ingås.

Till skillnad från vad fallet är i 59 § sjölagen och 50 § sjömanslagen hava de sakkuniga i förslaget icke upptagit någon regel angående förutsättningarna för skadeståndsskyldighet. Man har trott sådan regel knappast ut-säga mer än vad som följer av allmänna rättsgrundsatser. Det särskilda skäl, nämligen fartygsbefälhavares ansvarighet ex contractu, som påkallar en dylik regel på sjörättens område, föreligger här icke. Vidare har man ansett sig böra räkna med att en anställd genom särskild lagstiftning kan vara befriad från ersättningsskyldighet. Erinras må ock om stadgandet i den nya tredjemanssskadekonventionen art. 9.

11 KAP.

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

I § 40 luftfartsförordningen, sådan denna paragraf lyder före ikraftträdandet av registreringslagen, äro för närvarande med varandra sammanförda två visserligen besläktade men dock i viss mån artskillda institut.

Paragrafens första stycke upptager ett stadgande att luftfartyg, hemmahörande i stat med vilken Konungen slutit särskilt avtal i sådant hänseende, vid nedstigning och särskilt i fall av nöd har rätt till samma hjälpmedel som luftfartyg av svensk nationalitet. Det är sålunda här fråga om vad numera brukar kallas flygräddningstjänst.

Andra stycket i paragrafen innehåller att den, som på sjön bärgar luftfartyg som lidit haveri eller dess last eller som medverkar till bärgningen, har rätt till bärgarlön i enlighet med de grunder som stadgas i sjölagen. Här åsyftas sålunda det privaträttsliga institutet bärgning.

Bestämmelserna i § 40 luftfartsförordningen återgå till art. 22 och 23 i Pariskonventionen. Efter tillkomsten av denna har emellertid ett omfattande arbete ägt rum beträffande båda de förut berörda ämnena.

Vidkommande först flygräddningstjänsten är stadgande därom upptaget i art. 25 i luftfartskonventionen. Enligt denna artikel åligger det envar fördragsslutande stat att vidtaga sådana åtgärder för undsättning av luftfartyg i nöd inom statens territorium, som den finner utförbara, och att, under förbehåll för sina egna myndigheters kontroll, tillåta luftfartygets ägare eller myndigheterna i den stat, där fartyget är registrerat, att vidtaga de undsättningsåtgärder som omständigheterna kräva. Envar fördragsslutande stat skall, då den företager åtgärder för eftersökande av saknade luftfartyg, medverka i samordnade åtgärder, som tid efter annan må förordas enligt konventionen.

I anslutning till nämnda artikel har ICAO såsom annex 12 till luftfartskonventionen meddelat utförliga bestämmelser rörande flygräddningstjänst (Search and Rescue). Jämföras må de av luftfartsstyrelsen utfärdade bestämmelserna i ämnet (BCL FR 1 och FR 4). Erinras må i detta sammanhang också om lotsstyrelsens kungörelse den 2 juni 1954 (jfr SFS 1954 nr 374) angående sjöräddningsstationer och deras utrustning, anvisningar för räddningsföretag med raketapparat samt sjöräddningssignaler.

Även bärgningsrätten har såsom redan antytts varit föremål för internationellt lagstiftningsarbete. Det må i detta avseende allenast hänvisas till vad som anförts i de sakkunnigas den 30 juni 1953 dagtecknade betänkande med förslag till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg m. m.¹

¹ Se Kungl. Maj:ts proposition nr 13/1955 s. 308.

Vidare må framhållas, att redan i motiven till registreringslagen anfördes att avsikten vore att denna lag i vad den rörde bärgning i framtiden skulle överföras till den luftfartslag, som vore under utarbetande av de sakkunniga.

Vid utarbetandet av förslaget till luftfartslag hava de sakkunniga med hänsyn till den förut framhållna artskillnaden mellan instituten flygräddningstjänst och bärgning ansett lämpligt att i förslaget behandla dem var för sig. Såsom en särskild underavdelning har därjämte upptagits undersökning av luftfartsolyckor. I enlighet härmed uppdelas bestämmelserna i kapitlet genom underrubriker, nämligen om flygräddningstjänst (1 §), om bärgning m. m. (2—6 §§) och om undersökning av luftfartsolyckor (7—9 §§).

Om flygräddningstjänst

1 §.

I första stycket av paragrafen, som saknar motsvarighet i luftfartsförordningen, föreslås att det skall ankomma på Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar att meddela föreskrifter angående åtgärder, då luftfartyg är saknat, förolyckat eller nödställt eller lufttrafiken hotande fara föreligger. Härigenom bringas till uttryck Sveriges förbindelse enligt art. 25 i luftfartskonventionen. Att mera i detalj i lagen reglera detta ämne har ansetts åtminstone för närvarande i det stora hela icke vara möjligt eller lämpligt. Den schweiziska luftfartslagen iakttar ock i art. 22 en motsvarande återhållsamhet, i det att där stadgas allenast att den schweiziska luftfartsstyrelsen kan meddela föreskrifter om organisationen av räddnings- och bärgningstjänst vid luftfartsolyckor.

Särskild bestämmelse har emellertid ansetts vara påkallad såvitt rör skyldighet att medverka i flygräddningstjänsten. En viss parallell härtill föreligger i stadgandena i 34 a och 34 b §§ sjölagen rörande befälhavares skyldighet att vidtaga åtgärder då någon är i sjönöd eller sjötrafiken hotande fara föreligger. Huru nära sjörätten och lufttrafiken här ligga varandra, framgår exempelvis av den med stöd av 34 b § sjölagen utfärdade kungl. kungörelsen den 30 juni 1952 (nr 581) med vissa föreskrifter angående räddning ur sjönöd och avvärijande av sjötrafiken hotande fara m. m. (sjönöds-kungörelse). Enligt 1 § i kungörelsen gäller, att om befälhavare å fartyg i fall, som i 34 b § sjölagen avses, fått kännedom om att någon är i nöd å fartyg, luftfartyg eller därifrån härrörande bärgningsredskap eller eljest i sjönöd, befälhavaren är, under förutsättning som i berörda lagrum sägs, skyldig att ofördröjligen med fartyget skyndsammast begiva sig till olycksplatsen samt lämna all hjälp, som är möjlig och behövlig för den nödställdes räddning; dock att vad sålunda är stadgat ej äger tillämpning, där uppenbart är att befälhavaren ej kan hinna lämna hjälp eller att hans hjälp ej är erforderlig. Såsom en annan belysande parallell må erinras om att enligt 63 § lotsförordningen kronolots vid utövningen av sin tjänst äger att av befälhavare å kronans fartyg ävensom av polistjänsteman samt tull- och hamnpersonal påkalla det biträde och den handräckning, som dessa äro i till-

fälle att lämna. Om lämpligheten av att i förevarande lag meddela en bestämmelse i detta avseende har ock rätt full enighet under de nordiska förhandlingarna.

Däremot kunna meningarna vara och hava i själva verket varit delade därom, huru långt gående medverkansplikt lagen rätteligen bör uppställa. Härvid har uppmärksamheten främst varit fäst vid frågan om kretsen av de personer, vilka sådan plikt må åläggas. Enligt en uppfattning borde ifrågavarande stadgande ej gå längre än till ett bemyndigande att förordna om medverkansplikt, såvitt sådant erfordras till uppfyllande av överenskommelse med främmande stat. En annan ståndpunkt har varit den att icke göra någon begränsning i kretsen av dem, som sådan plikt kan drabba. Å svensk sida har man förmenat det vara mindre lämpligt att begränsaplikten i enlighet med den förstnämnda uppfattningen; därigenom skulle den interna luftfarten kunna komma i en sämre ställning än den internationella. Å andra sidan har man trott medverkansplikten i avvaktan på internationell reglering knappast böra utsträckas avsevärt längre än fallet är på sjöfartens område. I enlighet med denna grundtanke nämnas i andra stycket av förevarande paragraf blott ägare och innehavare av luftfartyg samt de som göra tjänst å sådant fartyg eller på flygplats eller annan för luftfarten avsedd anläggning. Beträffande omfattningen i övrigt av medverkansplikten har, då det här är fråga endast om medverkan i den genom statens försorg ordnade flygräddningstjänsten, bemyndigandet ansetts kunna avfattas helt allmänt, därvid dock särskilt uttalats att bemyndigandet avser även meddelande av bestämmelser om ersättning.

Att närmare ingå på administrativa bestämmelser i ämnet faller utanför de sakkunnigas uppdrag.

Om bärgning m. m.

2—6 §§.

De sakkunniga föreslå, att till detta sammanhang måtte överflyttas de i 14—18 §§ registreringslagen upptagna stadgandena. I dessa paragrafer hava naturligen vidtagits de ändringar i paragrafbeteckning, som påkallats av överföringen. I enlighet därmed svara i det nu framlagda förslaget 2 § mot 14 § registreringslagen, 3 § mot dess 15 §, 4 § mot dess 16 §, 5 § mot dess 17 § samt 6 § mot dess 18 §. Därjämte har hänvisningen i 15 § registreringslagen till dess 14 § självfallet utbytt mot en hänvisning till 2 § i förslaget.

Då 2—6 §§ i förevarande kapitel i sak helt överensstämma med bestämmelserna i registreringslagen, lärer annan motivering ej vara av nöden än en hänvisning till förarbetena till nämnda lag. Jämföras må Kungl. Maj:ts proposition nr 13 till 1955 års riksdag *dels* angående godkännande av konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, *dels ock* med förslag till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg, m. m.¹

I detta sammanhang må emellertid erinras om de kompletterande stadgan-

¹ Se särskilt s. 123 f, 308 ff, 362 ff, 371 f.

dena i 5 § lagen den 12 maj 1955 i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg. Paragrafen, som jämlikt 1 § första stycket andra punkten i lagen gäller jämväl luftfartyg som är registrerat här i riket, innehåller bland annat, att om åtgärder för bärgning eller bevarande av luftfartyg avslutats i främmande stat som tillträtt inskrivningskonventionen och om med fordran på lön för bärgningen eller på ersättning för särskilda kostnader, som varit oundgängliga för bevarandet av fartyget, enligt lagen i den stat där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet avslutades är förenad luftpanträtt i fartyget, panträtten skall här i riket erkännas med förmånsrätt framför varje annan rätt till fartyget. Jämföras må ock 42 § lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg.

Om undersökning av luftfartsolyckor

I detta viktiga ämne saknas bestämmelser i luftfartsförordningen. Där emot möta i § 28 andra stycket tillämpningskungörelsen vissa vid 5 kap. 8 § i förslaget berörda stadganden om underrättelseplikt vid timad olycka.

Art. 26 i luftfartskonventionen ålägger de fördragsslutande staterna åtskilliga förpliktelser att närmare undersöka inträffade olycksfall (Investigation of accidents). Drabbar olyckshändelse en fördragsslutande stats luftfartyg inom annan fördragsslutande stats territorium och medför händelsen att någon dödas eller allvarligt skadas eller föranleder den antagande att allvarligt tekniskt fel förefinnes hos luftfartyget eller markorganisationen, skall enligt sagda artikel den stat, där händelsen timar, föranstalta om undersökning av omständigheterna vid händelsen i överensstämmelse med, såvitt dess lagar tillåta det, förfarande som ICAO må hava förordnat. Åt den stat, där luftfartyget är registrerat, skall tillfälle beredas att utse observatörer att närvara vid undersökningen, och den stat, som företager undersökningen, skall delgiva den andra staten rapporten jämte slutsatserna rörande händelsen.

Till art. 26 ansluter sig det av ICAO utarbetade annex 13 till luftfartskonventionen om undersökning av luftfartsolyckor, till vilket annex blir anledning att återkomma i det följande.

Den schweiziska luftfartslagen innehåller i art. 23—26 vissa bestämmelser i ämnet, delvis berörda i det följande. Redan här må anmärkas, att lagen skiljer mellan en administrativ undersökning av olycksfallsorsakerna och en undersökning genom en särskild undersökningskommission. Enligt art. 24 sker den administrativa undersökningen av flygolyckor utav den schweiziska luftfartsstyrelsen i samverkan med behörig myndighet i den kanton, där olyckan timat. Den särskilda undersökningskommissionen består enligt art. 25 av en utav »Bundesgericht» utsedd ordförande, en representant för luftfartsstyrelsen och en representant för kantonen, där olyckan timat.¹

För sjöfartens del må erinras om att sjölagen innehåller ingående regler

¹ Jfr Riese s. 248.

om sjöförklaring och om sjöförhör. Då dessa regler ansetts erbjuda särskilt intresse bland annat på den grund att de översågos i samband med nya rättegångsbalkens införande, må en mera ingående redogörelse för dem här finna plats.

Såsom redan vid 5 kap. 8 § berörts, åligger det enligt 40 § sjölagen befälhavaren att vid sjöolyckor med mera avgiva dels ofördröjligen skriftlig rapport om händelsen dels ock, så snart ske kan, sjöförklaring angående händelsen. I rapporten skall lämnas en utförlig framställning av den timade händelsen och av vad som kan tjäna till ledning för bedömandet av orsakerna därtill. Rapporten skall innehålla fullständig avskrift av vad som må vara i fartygets dagbok antecknat angående händelsen. Det åligger vidare enligt anförda lagrum befälhavaren att hos rådhusrätten i stapelstad anmäla sig till sjöförklarings avgivande.¹ Sådan anmälan skall göras skriftligen med uppgift å hela besättningen och de personer, vilka antagas kunna lämna upplysning i saken, ävensom, såvitt ske kan, å de personer, vilka saken kan angå, eller deras ombud, samt vara åtföljd av avskrift av rapporten.

När sjöförklaring av rätten upptages eller sjöförhör, varom i 317 och 320 §§ sjölagen sägs, verkställs, skola jämlikt 314 § 1 mom. samma lag utom en lagfaren domare såsom ordförande två i sjöväsendet kunniga och erfarna män hava säte och stämma i rätten. Om utseende av dessa äro särskilda bestämmelser meddelade. Dessutom äger rätten, om den finner att i särskilt fall, med avseende på de däruti förekommande omständigheter, biträde av person med särskild fackkunskap är erforderligt, tillkalla sådan att såsom ytterligare ledamot inträda i rätten.

Enligt 315 § sjölagen skall, när anmälan till sjöförklarings avgivande skett, rätten, så snart ske kan, sammanträda till sjöförklarings upptagande. Ordföranden har att till sammanträdet inkalla befälhavaren, med förståndigande att medhava alla de personer, som antagas kunna lämna upplysning i saken, ävensom att förete dagboken i huvudskrift, där den finnes i behåll. Ordföranden äger jämväl till sammanträdet särskilt inkalla vissa personer av besättningen ävensom andra, som antagas kunna lämna upplysning i saken. Han har att, senast dagen förut, genom kungörelse i en i orten utkommande tidning och, där så ske kan, genom särskilt meddelande underätta de personer, vilka saken kan angå, eller deras ombud om tiden för sammanträdet ävensom var och när den om händelsen ingivna anmälan med därtill hörande handlingar finnes tillgänglig. Är saken av beskaffenhet att påkalla sjöförhör, skall ordföranden ofördröjligen underätta vederbörande åklagare samt, där så erfordras genom telegram, kommerskollegium² om tiden för sammanträdet.

De särskilda ledamöterna hava bland annat att före sammanträdet för rättsens ordförande skriftligen angiva de förhållanden, om vilka från sjöteknisk synpunkt med avseende å olyckans art upplysning påkallas.

¹ Jfr emellertid lagen den 4 juni 1937 (nr 306) om behörighet för häradsrätt att upptåga sjörättsmål.

² Jfr inledningen s. 43.

Huru vid sjöförklaringens upptagande bör förfaras, därom stadgas i 316 § sjölagen. Det bestämmes bland annat, huru de till upplysning i saken in kallade eller eljest för sådant ändamål närvarande personer skola höras; därvid göres en kompletterande hänvisning till vad i rättegångsbalken är stadgat om vittne.

Är den inträffade sjöolyckan av större omfattning eller av svårare art — såsom när fartyget förolyckats eller när någon ombordvarande dödats eller svårt skadats — åligger det domstolen att låta sjöförklaringen övergå till sjöförhör på sätt stadgas i 317 § första stycket sjölagen. Därvid skall rätten söka åstadkomma fullständig utredning angående orsakerna till sjöolyckan. Särskilt bör därvid undersökas, huruvida olyckan härlett sig av: 1) fel hos fartyget, dess utrustning eller bemanning; 2) orsaker härrörande från lastningen; 3) förseelse eller försummelse av befälhavaren eller redaren eller någon av besättningen å fartyget eller annan, som med fartyget haft befattning, eller av befälhavare eller någon av besättningen å annat fartyg; 4) förseelse av lots eller vägvisare, bristfällighet i sjökort eller å fyrar, sjömärken eller andra inrättningar till sjöfartens säkerhet eller förseelse eller försummelse av den, åt vilken dylika inrättningars skötsel och vård är anförtrodd. I paragrafens andra stycke stadgas, att om ej genom förhör inför rätten kan vinnas fullständig utredning i saken, rätten må förordna om syn å fartyget och vad därtill hörer i den utsträckning, som provas erforderlig, så ock föranstalta om utredning genom polismyndighet; och äger rätten jämväl med föreläggande av vite förordna, att handlingar och föremål, vilka kunna tjäna till upplysning vid sjöförhöret, skola företes.

Sedan sjöförhör avslutats, skall enligt 321 § sjölagen protokollet över sjöförhöret ofördröjligen insändas till kommerskollegium.¹ Finnes förhör i något avseende ofullständigt, äger kommerskollegium förordna om nytt förhørs anställande å ort, där sådant lämpligen kan äga rum.

Särskilda bestämmelser äro meddelade rörande sjöförklaring och sjöförhör å utrikes ort. Det erinras ock om lagen den 27 april 1906 (nr 19 s. 6) om skyldighet för svensk domstol att upptaga sjöförklaring och verkställa undersökning angående sjöolycka, som drabbat främmande fartyg. Under det att skyldighet att upptaga sjöförklaring alltid föreligger, är den senare skyldigheten beroende på Konungens förordnande efter avtal med främmande stat och under förutsättning av ömsesidighet.

Hos kommerskollegium¹ äro anställda sjöteknisk konsulent och sjöåklagare. Jämlikt § 33 kungl. instruktionen den 27 juni 1929 (nr 222) för kommerskollegium äger sjöåklagaren vid utövande av sin åklagarverksamhet polismans befogenhet samt har att ställa sig till efterrättelse de föreskrifter, som i lag och författningar äro för allmän åklagare givna eller som kunna varda av vederbörande meddelade.

Jämföras må även 59 § lotsförordningen, enligt vilken undersökning av där avsedda händelser skall ske vid rådhusrätten, även om ansvarspåståendet icke mot någon framställes.²

¹ Jfr inledningen s. 43.

² Angående häradsrätts behörighet se andra stycket av paragrafen.

Angående det nu tillämpade förfarandet vid utredning av luftfartsolyckor — enligt luftfartsstyrelsens terminologi flyghaverier — må i överensstämmelse med vad från luftfartsstyrelsen upplysts anföras följande. 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 så kallat 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.

I detta sammanhang må anmärkas, att inom luftfartsinspektionen fullgöras åligganden, vilka i viss mån motsvara dem som på sjörättens område ankomma på den sjötekniske konsulenten, varemot någon motsvarighet till sjöåklagaren icke finnes inom luftfartsstyrelsen.

Efter denna inledande översikt övergå de sakkunniga till de särskilda stadgandena i förevarande avsnitt.

7 §.

Med denna paragraf avses att besvara frågorna om de fall, i vilka undersökning skall äga rum, om undersökningens uppgift samt om lämplig anordning av undersökningsförfarandet.

Beträffande först frågan, när undersökning skall äga rum, har det självfallet varit av nöden att i lagtexten medtaga samtliga omständigheter, beträffande vilka enligt art. 26 i luftfartskonventionen och annex 13 till konventionen internationell förpliktelse till undersökning föreligger. I överensstämmelse med uppfattningen i det praktiska livet har det emellertid ansetts lämpligt att gå något längre än vartill den internationella förpliktelsen giver anledning. I enlighet därmed upptagas i lagtexten icke blott de fallen, då luftfartyg drabbas av olyckshändelse och i följd därav någon ljuter döden eller lider svårare kroppsskada eller det på grund av inträffad händelse må antagas, att väsentligt fel finnes hos fartyget eller markorganisationen, utan jämväl de fallen, då svårare skada tillfogas fartyget eller egendom som icke befordras med fartyget eller då anledning förekommer att allvarlig fara förelegat för händelser, som här avses. Däremot har man förmenat tillräckligt offentligt intresse icke föreligga för att kräva att undersökning företages allenast på den grund, att skada tillfogats å fartyget ombordvarande gods.

Vidkommande härefter undersökningens uppgift anges i lagtexten, att undersökningen avser olyckshändelsen, de därvid uppkomna skadorna och orsaken till händelsen. Självfallet bör utredningen göras så fullständig att man kan bedöma icke blott, huruvida straffrättsligt ansvar bör av någon utkrävas, utan även vem ersättningsskyldighet för uppkomna skador kan åligga och vilka åtgärder som böra vidtagas för att förhindra ett upprepande av olyckan.

Besvarandet av frågan om lämplig anordning av undersökningsförfarandet är förenat med betydande vanskligheter. Ämnet har ock vid förslagets utarbetande varit föremål för ingående överläggning inom de nordiska kommittéerna, varjämte man å svensk sida samrätt med en schweizisk sakkunnig på ifrågavarande område.

Utan tvivel kunna vissa anmärkningar göras mot det nuvarande systemet. I sådant avseende har framhållits bland annat, att luftfartsstyrelsen i många fall vore att i viss mån anse såsom part med hänsyn till dess ansvarighet för flygsäkerhetstjänst, luftvärdighet, utbildning samt marktjänst med mera. En brist vore ock att eventuella vittnen icke kunde höras på ed. Även om en utredning genom att förläggas till en särskild myndighet med domstols befogenheter bleve mera omständlig än fallet vore vid det nuvarande förfarandet, borde dock bemärkas dels att utredningen bleve säkrare dels ock att sådan utredning syntes behöva förekomma endast i undantagsfall.

Luftfartsstyrelsen har emellertid i skrivelse till kommunikationsdepartementet den 11 november 1948 anfört: Enligt styrelsens åsikt vore vissa vådor otvivelaktigt förenade med ett system med offentliga utredningar, bland annat sammanhängande med att allmänheten, som då finge tillgång till utredningsmaterialet före det utredningen slutförts, icke alltid hade förmåga att skilja mellan huvudsak och bisak, varigenom lätt en skev uppfattning av en katastrofs orsaker erhöles. Det i vårt land tillämpade förfaringssättet med en teknisk utredning genom luftfartsinspektionens försorg, vilken utredning därefter prövades inom styrelsen i närvaro jämväl av styrelsens flygassistent som tillika vore chef för flygvapnets haveriavdelning, syntes styrelsen utgöra en lämplig och tillfredsställande form för undersökning. Genom att utredningsresultatet delgäves kommunikationsdepartementet så snart det gällde en olycka av större omfattning, bereddades regeringen tillfälle att i det särskilda fallet taga ställning till frågan, om ytterligare utredning vore påkallad.

De sakkunniga hava haft under övervägande en anordning i viss överensstämmelse med de vid rubriken refererade bestämmelserna om sjöförklaring och sjöförhör, vilka icke blott i praktiken av ålder med framgång prövats utan även, såsom redan framhållits, genom nyligen skedd översyn samordnats med det nutida rättegångsväsendet. Betecknande är ock att det danska förslaget upptager ingående regler om en i vissa fall fungerande »særlig undersøgelseskommission», vilka regler i viss mån erinra om de svenska sjörättsliga bestämmelserna.

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 bland annat 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 bliva lika väl tillgodosedd som fallet är på sjörättens 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.

Det har med hänsyn härtill å svensk sida, liksom å finsk och norsk, ansetts lämpligast att åtminstone för närvarande i huvudsak anknyta till vad nu gäller. I enlighet därmed föreslås i förevarande paragraf, att myndighet som Konungen förordnar skall verkställa undersökning i ämnet.

Sådant administrativt förordnande torde i allmänhet komma att givas genom generella bestämmelser. Hinder föreligger emellertid icke, att Konungen i administrativ ordning bestämmer att undersökningsmyndigheten i visst eller vissa fall skall vara sammansatt på ett från det vanliga avvikande sätt. Det må anmärkas, att enligt det danska förslaget den särskilda undersökningskommissionen träder i verksamhet först efter förordnande av ministern för offentliga arbejder.

Den sålunda intagna ståndpunkten har, såsom framgår av det följande, ansetts icke hindra utan fastmera skärpa vikten av att i lagen upptagas vissa bestämmelser, som äro ägnade att främja rättssäkerheten eller från det praktiska livets sida eljest ansetts av betydelse för en tillfredsställande utredning.

8 §.

För att undersökningsförfarandet skall kunna vederbörligen fortskrida är det uppenbarligen av nöden, att undersökningsmyndigheten utrustas med vissa befogenheter för fullgörande av sin uppgift.

I art. 24 i den schweiziska luftfartslagen stadgas i detta avseende, att undersökningstjänstemännen äro berättigade att, för klaggörande av olycksorsakerna, företaga alla undersökningshandlingar, därunder inbegripet avhörande av dem som haft del i olyckan och av andra som kunna lämna upplysning.

På samma tankegång vilar den föreslagna bestämmelsen i första stycket första punkten av förevarande paragraf, att vid undersökning som i 7 § sägs undersökningsmyndigheten må hålla förhör med envar, som må antagas kunna lämna upplysning av betydelse för utredningen, samt granska föremål, som må antagas äga sådan betydelse.

En viktig härvid mötande fråga är den om polismyndighets medverkan vid olycksfallsundersökningar.

Såsom av det förut anförda framgår, sker utredningen redan nu i betydande utsträckning i samarbete med polismyndighet. Att så även för framtiden bör bliva förhållandet är uppenbart. Förekommer anledning att brott som hör under allmänt åtal förövats, bliva rättegångsbalkens bestämmelser om förundersökning i brottmål tillämpliga. För motsatt fall är däremot viss komplettering av nöden. Det har härvid funnits lämpligt att genom andra stycket av förevarande paragraf i viss överensstämmelse med 317 § andra stycket sjölagen uttryckligen medgiva undersökningsmyndigheten att föranstalta om utredning genom polismyndighet, därest undersökningen finnes eljest icke kunna behörigen fullföljas.

Med hänsyn till det allmännas intresse i att luftfartsolyckor bliva vederbörligen utredda torde sådant stadgande finnas befogat. I själva verket föreligger i ifrågavarande fall ett med förundersökning i brottmål ganska likartat institut.

Det torde ej behöva framhållas, att det åligger polismyndigheten att självständigt pröva behovet av ifrågasatt åtgärd.

Även i ett annat avseende har det ansetts vara påkallat att bereda undersökningsmyndigheten ökade möjligheter att åstadkomma en tillfredsställande utredning. En brist har onekligen, såsom förut antytts, hittills förelägit för det fall, att någon vägrar att underkasta sig förhör eller att tillhandahålla föremål för besiktning. Det må anmärkas, att enligt det norska förslaget undersökningsmyndigheten kan, om det finnes nödvändigt för undersökningen, kräva bevisupptagning enligt reglerna i »lov om rettergangsmåten for tvistemål». Enligt det danska förslaget äger den särskilda undersökningskommissionen rätt att till de av kommissionen hållna mötena enligt de för brottmål gällande reglerna såsom vittne inkalla varje person, som kan antagas äga kännedom om förhållanden av betydelse för utredning av olycksorsaken. Erinras må ock om stadgandet i 15 § andra stycket lagen den 14 juni 1929 (nr 145) om skiljemän.

I enlighet härmed föreslås i andra stycket tillika, att undersökningsmyndigheten, om den finner nödigt att vittne eller sakkunnig höres vid domstol eller att föreläggande meddelas någon att såsom bevis tillhandahålla skriftlig handling eller föremål, äger att därom göra ansökan hos den allmänna underrätt, inom vars område den som skall höras eller åtgärden eljest angår vistas. Därjämte föreslås, att om erforderlig utredning tillhandahålles, det åligger rätten att anställa förhör eller meddela föreläggande, därest laga hinder ej möter, samt att angående åtgärd som nu sagts i tillämpliga delar skall gälla vad om bevisupptagning i rättegång utom huvudförhandling är stadgat.

Vid tredje stycket av förevarande paragraf vilja de sakkunniga framhålla, att under utredningsarbetet från det praktiska livets sida starkt understrukits önskemål dels att underrättelse om undersökningen måtte meddelas intressenterna i saken dels ock om rättighet för dem att få bevaka sin rätt vid undersökningen. Såsom redan anförts har emellertid luftfartsstyrelsen i skrivelse den 11 november 1948 uttalat, att enligt styrelsens åsikt vissa vådor vore förenade med ett system med offentliga utredningar. De sakkunniga hava funnit en skälig avvägning mellan de sålunda anförda synpunkterna kunna ske genom det av dem föreslagna stadgandet, att undersökningsmyndigheten skall underrätta dem, vilka saken kan angå, om undersökningen och bereda dem tillfälle att innan undersökningen avslutas anförda vad de till bevakande av sin rätt akta nödigt. Förslaget står härutinnan i principiell överensstämmelse med förut anförda stadgande i 315 § sjölagen. Jämföras må även 214 § samma lag. Närmare föreskrifter i ämnet föreslås skola meddelas av Konungen.

Till sist må anmärkas, att det ansetts icke vara nödigt att i lagen ut-

tryckligen stadga rätt att framställa begäran om ytterligare undersökning. Att sådan begäran kan framställas ligger i vad som föreslagits. Prövningen åter därav, om den bör bifallas, måste uppenbarligen ankomma på undersökningsmyndigheten. På denna myndighet ankommer ock att, med beaktande av föreskrifter som kunna vara av Konungen meddelade, avgöra frågan om intressenters rätt att närvara vid undersökningen.

9 §.

Enligt annex 13 till luftfartskonventionen 3.1 skall den stat, i vilken en luftfartsolycka inträffar, vidtaga alla skäligen åtgärder för att trygga bevisningen, därunder inbegripen säker vård av luftfartyget och dess innehåll under den tid som kräves för undersökningsförfarandet. Sådan säker vård skall innefatta dels skäligen skydd mot vidare skada, mot tillträde av obehöriga samt mot tillägnande och försämring, dels ock bevarande genom fotografering eller på annat lämpligt sätt av bevismaterial, som kan avlägsnas, utplånas, förloras eller förstöras. Annexet innehåller därjämte bland annat särskilda bestämmelser till skyddande av främmande registreringsstats intressen. På yrkande av registreringsstaten, att luftfartyget, dess innehåll och annat bevismedel skola förbli orubbade till dess besiktning skett av en befullmäktigad representant för registreringsstaten, skall den stat, där olyckan timat, enligt 3.2 i annexet vidtaga alla nödvändiga åtgärder för att efterkomma yrkandet, såvitt det skäligen må anses möjligt (is reasonably practicable) att göra det; dock att fartyget må rubbas i den mån det är nödvändigt för att frigöra människor, djur, post och dyrbarheter, för att hindra förstörelse genom eld eller av annan orsak eller för att avlägsna fara eller hinder för luftfarten, annan transport eller allmänheten. Jämföras må bestämmelsen i 3.3 i annexet om lösgivande av ifrågavarande föremål.

Den schweiziska luftfartslagen upptager i art. 23 stadgande därom, att ortsmyndigheterna hava att sörja för att, fränsett nödiga räddnings- och bärgningsarbeten, förändringar icke vidtagas på olycksplatsen, vilka skulle kunna försvåra utredningen.

Vid förslagets utarbetande har enighet rått angående lämpligheten av att i lagen upptages en allmän regel i den riktning, som angives i den schweiziska luftfartslagen och i annex 13 till luftfartskonventionen.

Obestridligt torde vara, att utredningar av luftfartsolyckor på grund av de därmed regelmässigt förknippade tekniska förhållandena i hög grad äro beroende av att förefintliga spår icke utplånas eller rubbas. Betecknande är härvidlag den stora vikt ICAO fäst vid detta ämne. Ett stadgande i detta avseende torde ock vinna stöd i det allmänna rättsmedvetandet, för vilket det som redan vid föregående paragraf antytts lärer te sig önskvärt att luftfartsolyckor bliva vederbörligen utredda.

I enlighet därmed föreslås i förevarande paragraf första stycket, att om luftfartyg eller gods, som befordrats med luftfartyg, eller något, som hört till sådant fartyg eller gods, anträffas och det förekommer anledning antaga att luftfartsolycka timat, vad som anträffats icke må avlägsnas eller

rubbas utan tillstånd av polismyndighet eller undersökningsmyndigheten, med mindre det sker för räddande av människoliv eller eljest synnerliga skäl därtill äro.

Vidkommande härefter andra stycket av förevarande paragraf må anmärkas, att det ur utredningssynpunkt uppenbarligen är av betydelse, att anträffande av luftfartyg eller gods, som beforderats med luftfartyg, eller av något, som hört till sådant fartyg eller gods, kommer till offentlig myndighets kännedom, så snart det må antagas att luftfartsolycka timat. På grund därav har vid förslagens utarbetande övervägts att stadga en allmän skyldighet för den som anträffar föremål av detta slag att göra anmälan därom till myndigheterna. Man har emellertid funnit sådant stadgande vara alltför ingripande och fördenskull avstått från att föreslå bestämmelse om allmän skyldighet härutinnan.

En särställning torde emellertid de fall intaga, då lagen den 22 april 1938 (nr 121) om hittegods är tillämplig.¹

Enligt 1 § nämnda lag skall var som något hittar utan oskäligt dröjsmål anmäla fyndet hos polismyndighet, dock att om ägaren till hittegodset är känd, upphittaren i stället må underrätta honom om fyndet. Det föreskrives vidare i 2 § att hittegods skall väl vårdas. Upphittaren har rätt att överlämna godset till polismyndighet. Polismyndighet må ock eljest, där så finnes påkallat, omhändertaga godset. Fullgör upphittaren ej vad i 1 § är stadgat, skall han enligt 5 § straffas efter allmän lag (22 kap. 8 § strafflagen).

För de fall, då upphittaren tagit sådan befattning med vad han anträffat att hittegodslagen blir tillämplig, har man ansett sig böra föreslå att anmälan om fyndet städse skall ske till polismyndighet eller till undersökningsmyndigheten. I sådant fall skall alltså icke vara tillfyllest, att anmälan göres allenast till ägaren av vad som hittats. Jämföras må 1 § lagen den 2 april 1918 (nr 163) med vissa bestämmelser om sjöfynd. En föreskrift av nu angiven art har föreslagits såsom ett andra stycke i paragrafen.

I anslutning till det nu föreslagna stadgandet framlägga de sakkunniga särskilt förslag till lag om ändring i hittegodslagen.

De sakkunniga hava utgått från att de i annex 13 föreskrivna, konventionsstat åliggande åtgärderna kräva viss administrativ lagstiftning. Att närmare ingå härpå faller emellertid utanför de sakkunnigas uppdrag.

I samband med reglerna om undersökning av luftfartsolyckor har förehafts frågan om avlägsnande av förolyckade luftfartyg eller vrakdelar. Förslag i sådant avseende har framlagts å norsk sida.

Å sjöfartens område regleras i Sverige motsvarande ämne av ålder genom administrativ lagstiftning. Så har senast skett genom kungl. kungörelsen

¹ Jämföras må det i NJA 1952 s. 177 refererade rättsfallet, i vilket Högsta domstolen uttalade, att då hittegodslagen icke närmare angiver vilka föremål som omfattas därav, utanför lagens tillämpningsområde icke kunna anses falla andra föremål än sådana, vilka sakna ägare eller äro av så ringa värde att en anmälningskyldighet skulle vara uppenbart orimlig eller beträffande vilka gälla speciella fyndbestämmelser.

den 1 juni 1951 om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m. m. I formen av civillag är given allenast bestämmelse om begränsning av redares ansvarighet i fråga om förpliktelse att, när fartyg för-olyckats, avlägsna vraket och förpliktelser, som med denna sammanhånga; jämföras må sjölagen 254 § första stycket under 5.

Med hänsyn till det anförda har man beträffande lufträtten å svensk sida ansett bestämmelse i förstnämnda avseende, därest sådan skulle finnas erforderlig, kunna och böra meddelas i administrativ ordning. Frågan om begränsning av ansvarigheten lärer, ehuru icke obeaktad inom lufträtten, för närvarande knappast kunna anses såsom aktuell.

12 KAP.

Särskilda bestämmelser

I detta kapitel hava sammanförts vissa stadganden av sinsemellan delvis olikartad natur. Huvuddelen av kapitlet rör tvångsåtgärder mot luftfartyg (1—3 §§). Därjämte upptagas bestämmelser dels om kostnaden för vissa förrättningar (4 §) och dels rörande radioanläggning och radiomottagningsapparat (5 §).

Det må framhållas, att fördelningen av stoffet inom och mellan 12 och 14 kap. samt den rätta placeringen av särskilt 13 kap. med hänsyn till olika uppfattningar i de skilda nordiska länderna varit förenade med vissa svårigheter. Det har härvid under överläggningarna framstått såsom angeläget att uppnå största möjliga överensstämmelse. För förverkligande av detta syfte hava vissa ömsesidiga eftergifter varit av nöden.

1 §.

Enligt § 39 tillämpningskungörelsen gäller, att därest ifrågasatt luftfärd skulle stå i strid mot någon av vissa bestämmelser i luftfartsförordningen — rörande registrering, märkning, luftvärdighet och bemanning samt medförande av krigsmateriel med mera ombord å luftfartyg — eller kungörelsens föreskrifter i fråga om fotografiapparaters brukande eller medförande ombord eller ock uppenbarligen komma att medföra fara för person ombord å luftfartyget eller utanför detta varande person eller egendom, befattningshavare, som av luftfartsmyndigheten erhållit särskilt bemyndigande därtill, må vidtaga åtgärder till förhindrande av dylik färd. Därjämte föreskrives i paragrafen att anmälan om sådant kvarhållande skall av befattningshavaren omedelbart göras till luftfartsmyndigheten.

Med nyss återgivna paragraf må jämföras 24 § fartygstillsynslagen, enligt vilken fartygs nyttjande må förbjudas i situationer likartade med dem, som avses med § 39 tillämpningskungörelsen. Förbud må meddelas av vederbörande tillsynsmyndighet; har det meddelats av annan tillsynsmyndighet

dighet än fartygsinspektionens chefsmyndighet, skall det ofördröjligen underställas chefsmyndighetens prövning.

Vid utredningen har man ansett en bestämmelse, i huvudsak svarande mot § 39 tillämpningskungörelsen, fortfarande böra finnas. Från luftfartsstyrelsens sida har framhållits, att även om paragrafen ännu icke spelat en roll av större praktisk betydelse och sådant särskilt förordnande, som däri omhandlas, dittills icke meddelats, det dock vore oefftergivligt att sådan bestämmelse funnes upptagen i luftfartslagstiftningen.

Att den redan i inledningen berörda kvarstadskonventionen icke utgör hinder för sådant stadgande är så mycket tydligare, som konventionen enligt art. 7 icke äger tillämpning å beslut (*mesures conservatoires*) vid överträdelse av tull-, straff- eller ordningsbestämmelser.

Bestämmelse i förevarande avseende lär vara av beskaffenhet att böra meddelas i formen av allmän lag, på sätt skett på sjöfartens område. Stadgandet har dessutom erhållit en mer allmän avfattning än den nu gällande, såtillvida som enligt förslaget ingripande må ske i samtliga fall, då de för luftfärd i förevarande lag eller med stöd därav fastställda villkoren ej äro uppfyllda. Såsom redan vid 8 kap. 9 § anförts, faller regleringen av de befogenheter, som föreligga exempelvis enligt tullagstiftningen, utom området för förslaget.

Bland ingripanden, som kunna äga rum enligt förslaget, nämnes främst, att luftfartyget i avvaktan på erforderlig rättelse må förbjudas att lämna flygplatsen. Genom denna bestämmelse, som saknar motsvarighet i gällande rätt, möjliggöres meddelande av sådant myndighets förbud, beträffande vilket överträdelse är straffbar jämlikt 10 kap. 12 § strafflagen. Jämföras må härom ytterligare vad vid 13 kap. 10 § i förslaget anføres. Den i förslaget stadgade befogenheten innefattar även rätt att förhindra att fartyg monteraras ned och föres från platsen. Det föreslagna stadgandets lydelse utvisar att det icke avser förbud mot att fartyget föres till en å flygplatsen belägen reparationsverkstad; en motsatt reglering skulle tydligen vara mindre lämplig i de fall, då anledningen till avgångsförbudet är att söka i bristande luftvärdighet hos fartyget.

Då det gäller att hindra ett fartyg att avgå, torde det i de flesta fall vara tillräckligt att trafikledningen på platsen vägrar att lämna färdtillstånd eller starttillstånd. Man har emellertid utgått från att, om så erfordras, polismyndighetens hjälp står till förfogande för att hindra fartyg att lämna flygplatsen. I enlighet med det anförda har motsvarighet till 6 § fartygstillsynslagen, som innehåller ett uttryckligt stadgande i ämnet, ej upptagits i förslaget.

Förevarande paragraf har så avfattats, att icke blott befattningshavare hos luftfartsstyrelsen utan även exempelvis innehavare av privat flygplats kan erhålla förordnande att besluta om sådan åtgärd.

De sakkunniga utgå från att vid paragrafens tillämpning vederbörlig hänsyn kommer att tagas till det vid 3 kap. 5 och 9 §§ i förslaget berörda stadgandet i annex 8 del II 6.2. Enligt detta stadgande, som rör tillfällig ogiltig-

het av luftvärdighetsbevis, är den stat, där skada inträffat, pliktig tillåta att det skadade fartyget avgår jämlikt medgivande av den stat, där det är registrerat, i vissa fall under iakttagande av särskilt föreskrivna villkor.

Under förarbetena till förslaget har dryftats spörsmålet om ansvaret för obehogat tillbakahållande, i synnerhet statens ansvar för tjänstemans handlande härutinnan. Ämnet har i 25 § fartygstillsynslagen reglerats på det sättet, att om fartyg hindrats att gå till sjöss till följd av visst förbud, som meddelats av annan tillsynsmyndighet än fartygsinspektionens chefsmyndighet och som ej godkänts av denna, kronan skall vara skyldig att ersätta vålad skada, där skälig anledning till förbudet finnes icke hava förelegat. Erinras må ock om bestämmelsen i 16 § tullstadgan, enligt vilken tullverket är gentemot trafikant i första hand ansvarigt för åtgärd, som tulltjänsteman företager för utövande av tullkontrollen.

Visserligen kunna starka skäl anföras för ett stadgande i överensstämmelse med 25 § fartygstillsynslagen. Särskilt måste här beaktas vad föredragande departementschefen vid tillkomsten av nämnda lagrum framhöll därom, att i förevarande fall en teknisk myndighet bekläddes med en befogenhet, som i allmänhet icke tillkomme annan än domstol eller polismyndighet.¹ Då emellertid spörsmålet ingår såsom en del i det större problemet om stats och kommuns ansvar för anställdas handlande, ett problem som är föremål för utredning icke blott i Sverige utan även i grannländerna, har stadgande i ämnet icke upptagits i förslaget. Anmärkas må ock, att samma fråga möter även i andra lufträttsliga sammanhang, låt vara att särskild reglering där icke torde kunna anses lika påkallad.

2 §.

Detta stadgande utgör en nyhet i förhållande till gällande luftfartsrätt.

Under utredningen har det upplysts, att svårigheter mången gång föreligga för innehavaren av en flygplats att utfå fastställda avgifter för de luftfartyg som använda flygplatsen. Luftfartsstyrelsen har sålunda i skrivelse den 26 januari 1952 till de sakkunniga framhållit, att styrelsen jämlikt 3 kap. 45 § lagen den 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom vid några tillfällen ansett sig kunna kvarhålla flygplan till säkerhet för oguldna hangaravgifter. För sådant förfarande kunde såsom stöd åberopas ett av statens hyresråd den 1 september 1950 meddelat utslag, jämlikt vilket upplåtelse av hangarplats mot avgift enligt Kungl. Maj:ts flygplatstaxa skulle anses såsom upplåtelse, varå hyresregleringslagen vore tillämplig. På grund av innehållet i 2 kap. 70 §, jämförd med 42 §, samma lag syntes retentionsrätt föreligga jämväl till säkerhet för oguldna parkeringsavgifter. Däremot funnes enligt styrelsens åsikt knappast någon rättsligt grundad möjlighet att kvarhålla flygplan till säkerhet för oguldna landnings- eller belysningsavgifter. Med hänsyn dels till den svaga ekonomien hos många såväl flygföretag som enskilda flygplansägare, dels till det stora antalet utländska trafi-

¹ Jfr Kungl. Maj:ts proposition nr 121/1914 s. 46.

kanter, beträffande vilka det ofta ställde sig svårt att indriva avgifter även av annan grund än trafikantens dåliga ekonomi, funne styrelsen emellertid synnerligen önskvärt, att möjlighet i en eller annan form tillskapades för att jämväl till säkerhet för oguldna landnings- och belysningsavgifter kvarhålla flygplan. Styrelsen hemställde därför, att även ifrågavarande problem upptoges till övervägande under de sakkunnigas utredningsarbete. Av praktiska skäl vore det naturligtvis önskvärt, att en bestämmelse i antydd riktning komme att omfatta samtliga enligt taxa utgående flygplatsavgifter.

Hithörande spörsmål hava ansetts icke kunna besvaras utan hänsyn till den redan i inledningen omnämnda inskrivningskonventionen och till den lagstiftning av den 12 maj 1955, som tillkommit i anslutning till denna konvention. Härvidlag må framför allt erinras därom, att enligt konventionen det allmännas intresse att indriva skatter och avgifter fått vika för de inskrivna fordringarna. Vid sådant förhållande synes det näppeligen överensstämma med konventionens anda att fartyg utan begränsning må hindras att avgå, därest landningsavgifter eller andra avgifter, som stå i förbindelse med fartygets begagnande av flygplatsen, äro oguldna.¹ Om åter rätten att hindra avgången begränsas till att avse avgifter som stå i samband med fartygets aktuella besök å flygplatsen, det vill säga avgifter för landningen, uppehållet å flygplatsen samt den förestående avgången, exempelvis belysningsavgift vid avgång i mörker, torde däremot en invändning om att konventionen skulle åsidosättas sakna fog. Innehavaren av en inskriven rättighet måste nämligen taga i beräkning, att fartyget icke kan nyttjas utan att landnings- och andra sådana avgifter erläggas, på samma sätt som han måste räkna med exempelvis att bränslekostnader skola betalas. I sådana fall föreligger icke vad inom doktrinen kallats ett överraskningsmoment.² Däremot synes han icke böra behöva taga i beräkning att möjligheten att utnyttja fartyget äventyras genom att en under tidigare resor ådragen skuld åberopas som skäl mot dess avgång. Tilläggas må, att det under utredningen framgått att de avgifter, om vilka här är fråga, i regel uppgå till belopp som äro obetydliga i förhållande till fartygets värde; blott vid längre tids förvaring i hangar torde avgifterna kunna uppgå till en relativt betydande summa.

De sakkunniga hava här, liksom i fråga om lagstiftningen rörande inskrivning av rätt till luftfartyg, ansett svenska fartyg icke böra hava vare sig bättre eller sämre ställning än fartyg från främmande konventionsstat.

Även kvarstadskonventionen torde böra beaktas i nu förevarande sammanhang. Denna konvention är enligt art. 2 tillämplig dels å åtgärd, varigenom ett luftfartyg till förmån för borgenär, ägare eller den, som eljest har sakrätt i fartyget, genom domstols eller förvaltningsmyndighets beslut i privaträttsligt intresse (dans un intérêt privé) kvarhållas, utan att den som

¹ Vid detta uttalande hava de sakkunniga icke förbisett, att konventionen enligt art. XII, återgiven i 9 § första stycket lagen den 12 maj 1955 i anledning av Sveriges tillträde till inskrivningskonventionen, icke begränsar fördragsslutande stats rätt att beträffande luftfartyg vidtaga alla åtgärder som avses i där gällande lagstiftning rörande invandring, tull eller luftfart.

² Jfr Riese s. 315 f beträffande kvarstadskonventionen.

söker åtgärden kan åberopa verkställbar dom, given i vanlig rättegångsväg, eller motsvarande grund för verkställighet, dels ock å utövande av rätt för borgenär, som utan innehavarens samtycke tagit luftfartyg i besittning, att kvarhålla fartyget.¹ Under dessa ordalag lär man icke kunna innefatta sådan åtgärd, varom nu är fråga, vilken varken innebär ett kvarhållande genom domstols eller förvaltningsmyndighets beslut eller ett besittningstagande av luftfartyget. Jämföras må konventionen art. 7 samt den schweiziska luftfartslagen art. 80, som icke medger kvarstadsfrihet i det fall, att kvarstadssökanden kan åberopa ett förut i vanlig rättegångsväg vunnet exigibelt avgörande eller annan likvärdig exekutionstitel (einen gleichwertigen vollstreckbaren Titel). Hänvisas må till 6 kap. 13 § andra stycket i förslaget.

På grund av det anförda föreslå de sakkunniga i förevarande paragraf, att innehavare av flygplats till allmänt bruk må hindra luftfartyg, som skall avgå från flygplatsen, att lämna denna, såvida avgift som hänför sig till fartygets senaste landning och uppehåll å flygplatsen eller till dess avgång är ogulden, dock endast till dess avgiften guldits eller säkerhet därför blivit ställd.

Då det i paragrafen icke är fråga om rätt för flygplatsens innehavare att till säkerhet för sin fordran i juridiskteknisk bemärkelse kvarhålla fartyget, äger denne, såvida fartyget skulle exekutivt säljas innan det lämnat flygplatsen, över huvud icke någon förmånsrätt jämlikt denna paragraf.

Såsom luftfartsstyrelsen framhållit, torde enligt gällande rätt innehavaren av en flygplats äga i viss utsträckning åberopa retentionsrätt till säkerhet för oguldena avgifter med förmånsrätt enligt 17 kap. 5 eller 6 § handelsbalken. Att begränsa eller utsträcka tillämpningsområdet för sådan rätt utöver vad nu gäller har av de sakkunniga ansetts icke böra komma i fråga.²

Att det föreslagna stadgandet begränsats till att gälla allenast flygplats som är upplåten till allmänt bruk sammanhänger därmed, att jämlikt 6 kap. 13 § i förslaget avgifterna för begagnandet bliva föremål för reglering endast beträffande sådana flygplatser. Sådan reglering har ansetts vara en förutsättning för inrymmande av rätt att till säkerhet för oguldena avgifter hindra luftfartyg att lämna flygplatsen.

3 §.

De sakkunniga hava ansett det påkallat att i detta kapitel intaga en hänvisning till den i inledningen berörda 1939 års lag om frihet från kvarstad och skingsringsförbud för vissa luftfartyg, genom vilken lag kvarstadskonventionen införlivats med svensk lagstiftning. Härvid har ifrågasatts att i stället för en hänvisning till nämnda lag intaga dess bestämmelser i luftfartslagen. Man har emellertid funnit övervägande skäl tala mot ett sådant inarbetande. Därvid har hänsyn tagits främst till bestämmelsen i 4 § i 1939

¹ Jfr förslag till lag om befordran med luftfartyg m. m., avgivet av särskilda sakkunniga, SOU 1936: 54, s. 70 f.

² Ang. förhållandet mellan sådan retentionsrätt och kvarstadskonventionen må jämföras Riese s. 318 f.

års lag, att lagen skall äga tillämpning å utländskt luftfartyg allenast såvitt Konungen, efter avtal med främmande stat, därom förordnat. En sådan bestämmelse har ansetts vara mindre väl förenlig med luftfartslagens allmänna karaktär och uppbyggnad.

Luftfartsförordningen innehåller i § 39 mom. 3 stadgande, att luftfartyg, som färdas över svenskt område, därunder inbegripet av förhållandena nödvändiggjorda nedstigningar och uppehåll, må kunna befrias från beslag på grund av intrång i rätt till patent, ritning eller modell genom ställande av säkerhet, vars storlek i saknad av godvillig överenskommelse snarast möjligt skall bestämmas av överexekutor å den ort, där beslaget ägt rum.

Detta stadgande går tillbaka till den därmed överensstämmande art. 18 i Pariskonventionen. Med beslag torde man härvid, åtminstone i allt väsentligt, icke kunna förstå annat än kvarstad och skingringsförbud för skadestånd. Med stadgandet må emellertid jämföras 189 § utsökningslagen, vilken paragraf föreskriver att kvarstad och skingringsförbud, som beviljats till säkerhet för fordran, skola upphöra då gäldenären ställer pant eller borgen. Jämföras må ock 2 och 3 §§ lagen om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg, enligt vilka lagrum kvarstad eller skingringsförbud beträffande luftfartyg skall upphöra, då pant eller borgen ställes, ändå att åtgärden ej är beviljad till säkerhet för fordran. Vid denna jämförelse framstår stadgandet — fränsett frågan om det tillfredsställande i att det meddelats i administrativ ordning — såsom mindre påkallat. Efter tillkomsten av luftfartskonventionen art. 27, till vilken de sakkunniga strax återkomma, torde stadgandet dessutom strida mot internationella åtaganden. En i den norska luftfartslagen § 44 fjärde stycket tidigare upptagen motsvarighet därtill har ock enligt lag den 17 juli 1953 upphört att gälla.

Hithörande ämne har såsom nyss antytts blivit i viss mån behandlat i art. 27 i luftfartskonventionen. Under a) i denna artikel stadgas, att då ett luftfartyg från en fördragsslutande stat nyttjas i internationell luftfart, skall, om det sker med vederbörligt tillstånd, dess tillträde till annan fördragsslutande stats territorium eller färd, med eller utan mellanlandningar, över sagda territorium ej giva anledning till kvarstad å eller annat kvarhållande av fartyget eller rätt till talan mot dess ägare eller innehavare eller till annat ingripande av eller för sistnämnda stat eller någon, som vistas därstädes, under påstående att fartygets konstruktion, maskinella utrustning, delar, tillbehör eller sättet för dess nyttjande innebär intrång i rätt till patent, mönster eller modell, som är vederbörligen skyddad eller registrerad i den stat, till vars territorium fartyget ankommit; och skall tillika anses överenskommet, att inom den stat, dit fartyget ankommit, ej i något fall skall fordras nedsättande av säkerhet såsom förutsättning för att fartyget undantages från kvarstad eller kvarhållande. Enligt vad under b) föreskrives skola bestämmelserna under a) äga tillämpning jämväl å uppläggande av reservdelar och reservutrustning för luftfartyget samt rätt att begagna och anbringa dem vid reparation av luftfartyg från en fördragsslutande stat inom

en annan fördragsslutande stats territorium, förutsatt att icke någon sålunda upplagd patenterad del eller utrustning säljes eller fördelas inom eller i kommersiellt syfte utföres från den fördragsslutande stat, till vilken fartyget ankommit. Slutligen stadgas under c), att de i artikeln angivna förmånerna skola tillkomma endast sådana till konventionen anslutna stater, som antingen 1) äro anslutna till den internationella konventionen för skydd av den industriella äganderätten med däri vidtagna ändringar eller 2) hava en patentlagstiftning, som erkänner och lämnar vederbörligt skydd för uppfinningar, gjorda av medborgare i andra stater som anslutit sig till luftfartskonventionen.

Med luftfartskonventionen art. 27 må jämföras en annan internationell överenskommelse, till vilken Sverige givit sin anslutning, nämligen den nyss åsyftade, i Paris den 20 mars 1883 avslutade unionskonventionen för skydd av den industriella äganderätten, reviderad i Bryssel den 14 december 1900, i Washington den 2 juni 1911, i Haag den 6 november 1925 och i London den 2 juni 1934. Enligt art. 5 ter i denna konvention skall i intet av unionsländerna såsom intrång i patenthavares rättigheter anses: 1) användande ombord å andra unionsländers fartyg av anordningar, som utgöra föremål för hans patent, i fartygsskrovet, maskinerna, tackling, don och andra tillbehör, då dessa fartyg tidvis eller tillfälligtvis inkomma i det ifrågavarande landets farvatten, under förutsättning att användandet sker uteslutande för fartygets behov; 2) användande av anordningar, som utgöra föremål för patentet, i konstruktion eller drift av andra unionsländers luft- eller lantfordon eller tillbehör till sådana fordon, då dessa tidvis eller tillfälligtvis inkomma i vederbörande land.

Den sist refererade artikeln har införlivats med svensk lagstiftning på det sättet, att genom lag den 23 mars 1934 (nr 60) till 16 § kungl. förordningen den 16 maj 1884 (nr 25 s. 1) angående patent fogats ett andra stycke, enligt vilket utan hinder av patent å fartyg eller annat transportmedel, som utan att vara hemmahörande i riket vid regelbunden trafik eller eljest dit tillfälligt inkommer, den patenterade uppfinningen må utövas för transportmedlets behov.

I motiven till förslaget till nyssnämnda ändring i patentförordningen ytt-rades, att man i lagtexten icke borde anknyta till konventionens minutiösa formulering utan att man i stället med fördel kunde bygga på patentlagstiftningskommitténs år 1919 avgivna förslag till ny patentlag.¹ Emellertid syntes vissa jämkningar böra vidtagas i detta förslag. Sålunda framginge av det nu avgivna förslaget å ena sidan, att stadgandet blott gällde utövning för transportmedlets behov, och å andra sidan, att det icke vore inskränkt till sådant, som vore fast förbundet med transportmedlet. Vidare hade ej såsom ovillkorlig förutsättning för bestämmelsens tillämplighet angivits, att transportmedlet vid det ifrågavarande tillfället användes i trafik med utlandet, vilket däremot patentlagstiftningskommittén, av motiveringen att

¹ Se SOU 1932: 32 s. 29, jfr Kungl. Maj:ts proposition nr 4/1934 s. 36.

döma, avsett. I den mån därmed åsyftats att utesluta även sådan trafik inom landet, som under uppehållet därstädes skedde exempelvis i reparationssyfte, syntes restriktionen icke motiverad. Slutligen tillades, att stadgandet syntes böra göras tillämpligt jämväl å transportmedel från andra främmande länder än dem, som biträtt unionskonventionen.

Med hänsyn till det anförda hava de sakkunniga stannat för att antaga, att Sveriges skyldigheter enligt art. 27 i luftfartskonventionen äro, vad angår patent, vederbörligen tillgodosedda genom 1934 års lagändring. De hava därvid uppmärksammat, bland annat, å ena sidan det nyss återgivna motivuttalandet, att stadgandet icke vore inskränkt till sådant som vore fast förbundet med transportmedlet, och å den andra de stränga begränsningar i tillämpningen av art. 27 b), som innefattas i denna.

Ej heller beträffande det i art. 27 avsedda skyddet mot ingrepp på grund av lagstiftningen om mönster och modeller har åtgärd ansetts vara påkallad. Väl saknas här motsvarighet till 16 § andra stycket patentförordningen. Beaktas bör emellertid, att det skydd, som vinnes genom registrering i enlighet med lagen den 10 juli 1899 (nr 59 s. 1) om skydd för vissa mönster och modeller, jämlikt 1 § nämnda lag avser rätt att med andras uteslutande begagna mönster eller modell vid tillverkning till avsalu av alster tillhörande metallindustrien. Ansvarsbestämmelserna i 16 § i lagen innehålla, att straff, skadestånd och förverkandepåföljd kunna drabba allenast den, som antingen förbryter sig mot mönsterskyddet vid tillverkning inom riket till avsalu eller ock till salu här i riket håller eller för försäljning till riket inför efter skyddat mönster eller skyddad modell tillverkat, metallindustrien tillhörande alster. Brukande av luftfartyg eller reservdelar eller reservutrustning till sådant fartyg under omständigheter, som enligt luftfartskonventionen art. 27 skola medföra frihet från kvarstad eller annat kvarhållande, torde näppeligen kunna innebära en i lagen om skydd för vissa mönster och modeller straffbelagd gärning. Spörsmålet torde för övrigt sakna praktisk betydelse.

De i luftfartskonventionen art. 27 berörda frågorna hava icke ansetts äga det samband med själva luftfarten, att hänvisning i luftfartslagen till gällande lagstiftning varit av nöden.

4 §.

Första stycket i förevarande paragraf motsvarar luftfartsförordningen § 41, enligt vilken närmare föreskrifter om avgifter för registrering, certifikats utfärdande och andra förrättningar enligt förordningen meddelas av Konungen. Sådana föreskrifter äro även givna i tillämpningskungörelsen §§ 34 och 35, vilka paragrafer senast ändrats, den förra genom kungl. kungörelsen den 20 februari 1953 (nr 42) och den senare genom kungl. kungörelsen den 19 december 1952 (nr 778). I § 34 lämnas vissa föreskrifter om stämpelavgift, medan § 35 innehåller dels bestämmelser om avgifter för typgranskning, besiktning eller annan dylik förrättning avseende flygmateriel och för certifikatprov — för certifikatkontroll utgår icke avgift — vilka avgifter skola erläggas enligt grunder som bestämmas av luftfartsmyndigheten, dels ock

stadganden rörande ersättning till förrättningsman för förrättningar av nu nämnda slag.

Till jämförelse må erinras om 10 § fartygstillsynslagen, enligt vilken kostnaderna för tillsynen bäras av statsverket, där ej annorlunda stadgas i lagen eller, beträffande ersättning åt sakkunnig som jämlikt 2 § anlitas för förrättning utom riket, av Konungen förordnas.

Under utredningen har man förmenat de nu i § 34 tillämpningskungörelsen meddelade bestämmelserna rätteligen höra hemma i kungl. förordningen den 19 november 1914 (nr 383) angående stämpelavgiften. Beträffande avgifter, om vilka förmåles i § 35 tillämpningskungörelsen, torde däremot stadganden alltfört böra meddelas i tillämpningsförfattning till luftfartslagen. Man har därför i första stycket av förevarande paragraf upptagit be- myndigande för Konungen att bestämma, huruvida och efter vilka regler kostnaden för förrättningar, som utföras enligt luftfartslagen, skall ersät- tas. Stadgandets avfattning giver vid handen, att Konungen må uppdraga åt luftfartsstyrelsen eller annan myndighet att närmare bestämma sättet för beräkningen av sådan kostnadsersättning samt att eljest meddela närmare föreskrifter i ämnet.

Paragrafens andra stycke är nytt. Det bör jämföras med 6 kap. 13 § andra stycket i förslaget och vad som anförts vid detta stadgande. Att utmätning må äga rum utan föregående dom eller utslag har ansetts ändamålsenligt, då här är fråga om avgifter, vilka skola utgå enligt regler som bestämmas av Konungen.

I samband med denna paragraf har övervägts behovet av en motsvarighet till § 42 luftfartsförordningen. Denna innehåller, att enligt de närmare be- stämmelser, som Konungen utfärdar, utdrag av luftfartygsregistret, medde- landen om certifikat och godkända flygplatser m. m. skola kungöras. Para- grafen kompletteras av § 36 tillämpningskungörelsen, vari stadgas dels att föreskrifter, som av luftfartsmyndigheten utfärdas, ävensom meddelanden om flygplatser och hjälplandningsfält m. m. skola, i den mån luftfartsmyndigheten så finner erforderligt, intagas i en periodisk publikation, dels ock att utdrag av luftfartygsregistret och uppgifter om certifikat skola på annat lämpligt sätt genom luftfartsmyndighetens försorg delgivas länsstyrelserna och vederbörande militära myndigheter ävensom de sammanslutningar å luftfartsväsendets område och luftfartsföretag, som luftfartsmyndigheten bestämmer.

En viss parallell till de nu återgivna bestämmelserna erbjuder 33 § 8 mom. vägtrafikförordningen, enligt vilket på sätt Konungen förordnar skola för rikets polismyndigheter kungöras beslut om återkallelse av körkort ävensom beslut, varigenom återkallelse av körkort efter anförda besvär upphävs eller ändrats eller varigenom efter återkallelse föraren återfått sitt körkort eller nytt körkort utfärdats för honom.

Luftfartskonventionen innehåller vissa, sinsemellan delvis avvikande be- stämmelser om huru av fördragsslutande stat utfärdade föreskrifter eller

widtagna åtgärder skola delgivas ICAO samt övriga fördragsslutande stater. Detta gäller förbjudna områden enligt art. 9, tullflygplatser enligt art. 10, flygplats- och liknande avgifter enligt art. 15, avvikelser från internationella normer och tillämpningsförfaranden enligt art. 38 samt träffande av internationella anordningar enligt art. 83. Slutligen må erinras om att fördragsslutande stat enligt art. 68 äger angiva flygvägar och flygplatser för den internationella lufttrafiken.

De sakkunniga hava funnit uppenbart, att föreskrifterna rörande kungörande kunna utan stöd av särskilt stadgande i luftfartslagen utfärdas i administrativ ordning. Motsvarighet till § 42 luftfartsförordningen har därför icke upptagits i förslaget. Bestämmelse i detta avseende förekommer ej heller i de övriga nordiska förslagen till luftfartslag.

5 §.

Luftfartsförordningen saknar numera bestämmelser om radio. Tidigare fanns emellertid såsom § 29 upptaget ett stadgande, att luftfartyg ej finge medföra eller nyttja elektrisk anläggning för telegrafering eller telefonering utan tråd, med mindre Konungen lämnat tillstånd därtill; dock finge främmande fartyg i den omfattning, som föranleddes av avtal med den stat där fartyget vore hemmahörande, medföra och nyttja dylik anläggning, varmed det vore försett enligt tillstånd av offentlig myndighet i hemlandet. Denna paragraf upphävdes emellertid i samband med att lagen den 3 november 1939 (nr 795) om anläggningar för radiotelegrafi eller radiotelefoni utfärdades. Denna lag har i sin ordning blivit ersatt av den nu gällande lagen den 3 maj 1946 (nr 172) om radioanläggningar m. m.

Sistnämnda lag meddelar i 1 § definitioner å begreppen radioanläggning och radiomottagningsapparat. Med radioanläggning förstås i lagen sådan anläggning för överförande eller mottagande genom radiovågor av tecken, signaler, skrift, bilder eller ljud, som ej är avsedd enbart för mottagande av utsändning från annan dylik anläggning. Anläggning eller annan anordning, avsedd enbart för mottagande av utsändning från radioanläggning, benämnas i lagen radiomottagningsapparat.

Beträffande den svenska markorganisationen och svenska luftfartyg gälla dels stadgandena i 2 och 3 §§, att för rätt att här i riket eller å svenskt luftfartyg utom riket innehava eller nyttja radioanläggning erfordras tillstånd av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, av telestyrelsen, att tillstånd meddelas för viss tid samt att vid meddelande av tillstånd föreskrives, under förbehåll av enskild rätt, på vilket sätt och under vilka villkor i övrigt radioanläggning må innehavas och nyttjas, dels ock bestämmelsen i 6 §, att i fråga om rätt att här i riket eller å svenskt luftfartyg utom riket innehava radiomottagningsapparat gäller vad Konungen förordnar. Vidkommande åter främmande luftfartyg innehåller 7 § i lagen, att förut refererade bestämmelser ej äga tillämpning å radioanläggning och radiomottagningsapparat å sådant fartyg utan att de föreskrifter härutinnan, som kunna erfordras, meddelas av Konungen.

Till lagen om radioanläggningar anslutande föreskrifter äro givna genom kungl. kungörelserna den 4 juni 1954 (nr 471) med vissa bestämmelser rörande radioanläggningar, den 3 november 1939 (nr 796) angående nyttjande inom svenskt territorium av radioanläggning eller radiomottagningsapparat å främmande fartyg eller luftfartyg samt den 17 juni 1943 (nr 551) angående rätt att innehava radiomottagningsapparat. Bland de för främmande luftfartyg enligt kungl. kungörelsen den 3 november 1939 gällande reglerna må här följande återgivas. I 3 § föreskrives, att främmande luftfartyg under färd inom svenskt territorium icke må medföra eller nyttja radioanläggning, med mindre Konungen lämnat tillstånd därtill, dock att luftfartyget i den omfattning, som föranledes av avtal med den stat, där fartyget är hemmahörande, må medföra eller nyttja dylik anläggning, varmed det är försett enligt tillstånd av offentlig myndighet i hemlandet. Härjämte stadgas i samma paragraf, att främmande luftfartyg, som landat å svenskt territorium, endast i fall av nöd eller för luftfartygs säkerhet må nyttja radioanläggning. Enligt 4 §, jämförd med 2 §, gäller beträffande medförande och nyttjande inom svenskt territorium av radiomottagningsapparat å främmande luftfartyg att telestyrelsen må, efter samråd med chefen för försvarsstaben, meddela förbud mot eller föreskriva inskränkningar i nyttjandet.

Ytterligare föreskrifter i ämnet hava utfärdats av telestyrelsen och luftfartsstyrelsen. Erinras må ock om § 9 tillämpningskungörelsen.

Såsom vid rubriken till 6 kap. i förslaget berörts, omnämner luftfartskonventionen i art. 28 i markorganisationen ingående radiotjänst, varjämte hänvisning där lämnats till de i annex 10 angående teletjänst för luftfarten upptagna internationella normerna och tillämpningsförfarandena, innehållande detaljer av huvudsakligen teknisk-administrativ karaktär. Konventionen innehåller härjämte i art. 30 regler angående luftfarts radioutrustning. Under a) stadgas att envar fördragsslutande stats luftfartyg må, då det befinner sig på eller över andra fördragsslutande staters territorium, medföra radiosändare endast om licens för installation och nyttjande av sådan apparat utfärdats av vederbörande myndighet i den stat, där fartyget är registrerat, samt att begagnandet av radiosändare vid färd inom överflugen fördragsslutande stats territorium skall ske i enlighet med denna stats föreskrifter. Under b) föreskrives, att radiosändare må begagnas endast av de medlemmar av personalen som äro i besittning av särskilt certifikat för detta ändamål, utfärdadt av vederbörande myndighet i den stat där luftfartyget är registrerat. Till art. 30 ansluta sig vissa i kap. 7 av annex 6 meddelade detaljerade föreskrifter rörande den radioutrustning som skall medföras ombord å flygplan. Ämnet beröres även i kap. 5 av annex 2.

Med hänsyn till den betydelse för luftfarten, som lagstiftningen om radioanläggningar och radiomottagningsapparater äger, föreslås att i förevarande paragraf upptaga en hänvisning till denna lagstiftning. Hänvisningen har ansetts hava sin plats bland de särskilda bestämmelserna i lagen, då den äger visst samband med såväl 3 som 6 och 8 kap.

Uttrycken radioanläggning och radiomottagningsapparat äro, såsom hän-

visningen ock giver vid handen, att tolka enligt lagen den 3 maj 1946. Anmärkas må att skillnad icke är att göra mellan anordningar för radiokommunikation och för radionavigering; anordningar av båda dessa kategorier äro enligt sin beskaffenhet att hänföra till radioanläggning eller radio-mottagningsapparat.

13 KAP.

Ansvarsbestämmelser

Luftfartsförordningen innehåller i kap. 11 ett antal straffbestämmelser. Av dessa utgöra § 44 mom. 1 och 2 speciella straffbestämmelser, till vilka de sakkunniga återkomma vid olika paragrafer i förevarande kapitel. Jämlikt § 44 mom. 3, som bör jämföras med 10 § i det nu föreslagna kapitlet och vad i samband därmed anföres, undantages från straff enligt luftfartsförordningen förseelse, som enligt allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff, medan mom. 4 innehåller en numera föråldrad särskild bestämmelse om straff för den som under tid, då han är ställd under tilltal för förseelse mot förordningen, fortsätter samma förseelse.¹ I § 45 stadgas att förseelse, som i § 44 sägs, åtalas vid polisdomstol, där sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare och, där sådan ej finnes, vid allmän domstol. Härvid är emellertid att märka bland annat, att jämlikt 25 § lagen den 20 december 1946 om införande av nya rättegångsbalken den domsrätt, som i stad tillkommer polisdomstol, skall övergå å stadens rådhusrätt. Slutligen innehåller § 46 bestämmelse att böter som ådömas enligt förordningen tillfalla kronan, så ock regler angående förvandling av sådana böter, ämnen som numera behandlas i lagen den 20 april 1951 (nr 175) med vissa bestämmelser om böter och viten samt lagen den 9 april 1937 (nr 119) om verkställighet av bötesstraff.

En uppräknig av de bestämmelser i strafflagen, vilka främst torde kunna föranleda tillämpning av § 44 mom. 3 luftfartsförordningen, återfinnes vid 10 § i förevarande kapitel.

Såsom redan i inledningen till motiven antytts, innehåller jämväl registreringslagen ansvarsbestämmelser. Beträffande de speciella straffbestämmelserna i 19 § registreringslagen må hänvisas till vad vid 2 och 9 §§ i detta kapitel anföres. Härutöver upptager 20 § registreringslagen ett stadgande, som nära ansluter sig till § 44 mom. 3 luftfartsförordningen.

Ytterligare må i detta sammanhang nämnas vissa bestämmelser i 3 § lagen angående förbud mot lufttrafik över svenskt område, närmare berörda vid 1 och 11 §§ i förevarande kapitel.

Luftfartskonventionen innehåller i fråga om ansvarsbestämmelser endast det förut bland annat vid 8 kap. 1 § i förslaget anmärkta stadgandet

¹ I fråga om sistnämnda bestämmelses nuvarande innebörd må hänvisas till övergångsbestämmelse 1. till lag den 3 juni 1938 (nr 251) om ändring i vissa delar av strafflagen.

i art. 12, att envar fördragsslutande stat förbinder sig att låta åtala dem som bryta mot tillämpliga trafikbestämmelser.

Även luftfartslagen måste uppenbarligen innehålla vissa ansvarsbestämmelser. De sakkunniga föreslå, såvitt avser första avdelningen av lagen, i förevarande kapitel dels ett antal speciella straffbestämmelser (1—9 §§), dels ett stadgande om förhållandet mellan straffbestämmelserna i luftfartslagen och allmänna strafflagen (10 §), dels ock föreskrifter rörande förverkande (11 §).

I den mån överträdelser av luftfartslagen böra straffbeläggas, torde i de flesta fall bötesstraff utgöra tillräcklig påföljd. Under utredningen har övervägts att för vissa förseelser föreslå penningböter, men då det alldeles övervägande antalet av de överträdelser, beträffande vilka urbota straff ansetts icke böra komma i fråga, synes böra straffas med dagsböter, hava de sakkunniga avstått från att i sitt förslag i något fall upptaga penningböter i straffskalan.¹

Åtskilliga brott mot luftfartslagen böra enligt de sakkunnigas mening kunna ådraga förövaren frihetsstraff. I fråga om de svåraste brotten torde urbota straff böra vara det normala och dagsböter ifrågakomma endast om brottet är ringa. Vid jämförelse med strafflatituderna företrädesvis beträffande vissa strafflagsbrott, bland annat de vid 10 § i kapitlet anmärkta, men även med motsvarande bestämmelser i utländsk rätt,² synes straffmaximum i luftfartslagen vid de allvarligaste brotten böra sättas till straffarbete i två år. Luftfartsförordningens straffmaximum, fängelse i tre månader, måste uppenbarligen anses otillräckligt. Vid ett antal ej så allvarliga brott synas dagsböter böra bli regel och fängelse i högst sex månader eller ett år böra ifrågakomma endast i svårare fall.

Innan de sakkunniga ingå på de särskilda ansvarsbestämmelserna, vilja de här förutskicka ytterligare några allmänna erinringar.

En fråga av betydelse har rört, huruvida man borde upprätta en utförlig katalog över de överträdelser, som kunna bestraffas, eller om man kunde begränsa sig till en eller flera allmänt avfattade straffparagrafer. Härvidlag har det norska utkastet valt den förra utvägen genom att föreslå ett straffkapitel på 34 paragrafer, medan man i Danmark gått den motsatta vägen och i kap. 13 upptagit allenast två paragrafer. De sakkunniga hava funnit lämpligast att här intaga en mellanståndpunkt genom att, i överensstämmelse med förfarandet i § 44 luftfartsförordningen, meddela särskilda brottsbeskrivningar för de fall, där urbota straff kan komma i fråga, och därpå sammanfatta övriga förseelser i en allmänt hållen paragraf. Å finsk sida har man förklarat sig hava en liknande inställning.

¹ I detta sammanhang erinras om lagen den 24 september 1931 (nr 328) med vissa bestämmelser om bötesstraff utom strafflagens område (särskild böteslag).

² Sålunda upptagas i den schweiziska luftfartslagen art. 88—91 till en början »Vergehen», bestående i kränkande av »Verkehrssperren», i förande av luftfartyg med falska märken eller i framkallande av fara genom luftfarten, samt därefter »Übertretungen». Straffet kan beträffande »Vergehen» uppgå i det första fallet till fängelse två år, i det andra till fängelse fem år och i det tredje till fängelse tre år. Vid »Übertretungen» är maximistraffet »Haft» tre månader.

— Straff för överträdelse av luftfartslagens tillämpningsbestämmelser böra även beaktas i detta sammanhang. Enligt § 44 mom. 1 luftfartsförordningen straffas med vissa böter eller fängelse i högst tre månader bland andra den som bryter mot föreskrift, meddelad på grund av § 27 i förordningen (angående trafikregler med mera) eller § 31 i förordningen (rörande regler för färd till och från utrikes ort), eller som för luftfartyg över område, där luftfart är förbjuden. Mom. 2 i samma § 44 innehåller för annat fall än i mom. 1 sägs ett stadgande att förseelse mot någon av de med stöd av luftfartsförordningen meddelade bestämmelserna straffas med böter enligt en skala, som oförändrad återkommer i § 41 mom. 1 tillämpningskungörelsen i fråga om straff för förseelse mot någon av de i kungörelsen eller med stöd därav meddelade bestämmelserna.

— Den nu gällande ordningen i detta avseende synes vara mindre lämplig såtillvida, som straff för en och samma förseelse mot tillämpningskungörelsens bestämmelser finnes stadgat på två olika håll. De sakkunniga anse sig kunna utgå från att luftfartslagens tillämpningsföreskrifter i regel komma att innehålla erforderliga straffbestämmelser. Härifrån lär dock i anslutning till vad som nu gäller det undantaget böra göras, att straffbud för överträdelse av tillämpningsförfattning upptages i luftfartslagen i de fall, där straffskalan anses böra innehålla frihetsstraff.

Det har vidare befunnits vara lämpligt att här något dröja vid vissa frågor av allmänstraffrättslig natur, nämligen försök, förberedelse och stämpling till brott, medverkan till brott, oaktsamhet samt förlust av behörighet, varvid såsom utgångspunkt tagits straffrättskommitténs förslag till brottsbalk.

Vad först angår försök, förberedelse och stämpling till brott har straffrättskommittén i sitt förslag till brottsbalk 23 kap. 13 § föreslagit, att beträffande gärning som i annan lag eller författning än brottsbalken är belagd med straff vad som föreskrives i brottsbalkens allmänstraffrättsliga kapitel, 21—23 kap., skall gälla, där ej annat följer av vad för visst fall är stadgat. Bland de sålunda åsyftade reglerna ingå de i 21 kap. 1—3 §§ upptagna stadgandena rörande försök, förberedelse och stämpling till brott. Dessa stadganden motsvara, enligt vad kommittén framhåller, i det väsentliga de nu gällande 3 kap. 1—3 §§ strafflagen, vilka paragrafer infördes i kapitlet vid 1942 års strafflagsändringar.¹ Kommittén föreslår alltså att bibehålla principen, att straff för försök och förberedelse — ur vilket senare begrepp stämpling av kommittén utbrutits och utformats såsom en självständig form av brottsligt handlande — icke må ådömas utan att lagen särskilt stadgar det. Ej heller den i 23 kap. 13 § i brottsbalksförslaget uttryckta regeln torde enligt vad kommittén uttalar innebära en principiell nyhet i förhållande till nu gällande rätt, enligt vilken bestämmelser-

¹ Straffrättskommittén s. 358 ff.

na i strafflagens allmänna del äro analogiskt tillämpliga inom specialstraffrätten, i den mån icke särskilda skäl föranleda till annat.¹

För att något i luftfartslagen upptaget brott skall kunna straffas på försöksstadiet — motsvarande gäller även övriga former av brottsligt handlande som nu äro i fråga — fordras följaktligen, vid godtagande av straffrättskommitténs ståndpunkt, ett särskilt stadgande därom. De sakkunniga hava emellertid funnit straff påkallat allenast beträffande fullbordat brott.

Rörande härefter medverkan till brott, hava de nu i 3 kap. 4—6 §§ strafflagen upptagna bestämmelserna i detta ämne, däri inbegripet underlåtenhet att avslöja eller hindra brott, upptagits i stort sett oförändrade i 21 kap. 4—6 §§ i förslaget till brottsbalk. En väsentlig avvikelse föreligger dock såtillvida, som nämnda förslag i en andra punkt av 4 § tredje stycket stadgar, att om gärningen icke är belagd med svårare straff än böter eller disciplinstraff, vad i paragrafen sägs skall tillämpas endast där det är särskilt föreskrivet. Enligt straffrättskommitténs motiv betingas detta tillägg huvudsakligen av att medverkansreglerna genom stadgandet i 23 kap. 13 § föreslås skola bli direkt tillämpliga även utanför brottsbalkens område.² För närvarande rådde, yttrar kommittén, i många fall en icke ringa osäkerhet, huruvida medverkansreglerna — enligt den allmänna huvudprincipen rörande analogisk tillämpning av bestämmelserna i strafflagens allmänna del inom specialstraffrätten — vore att där tillämpa eller icke. Viss vägledning erbjöde dock ett uttalande av lagrådet, som syntes hava starkt påverkat rättspraxis under 1940-talet, att strafflagens delaktighetsregler finge analogiskt tillämpas, därest det kriminaliserade förfarande varom fråga vore kunde anses som ett vanligt brott, i huvudsak likställt med flertalet i strafflagen behandlade förfaranden, och icke allenast som en så kallad polisförseelse.

Vid utarbetandet av ansvarsbestämmelserna i förslaget till luftfartslagen har man icke i lagtexten berört frågan om medverkan i annan mån än att man i 3 § i förevarande kapitel upptagit en bestämmelse, som i viss mån motsvarar 292 § 1 och 2 mom. sjölagen.³ Bestämmelsen har emellertid så avfattats, att därav icke må slutas att eljest tillämpliga regler beträffande medverkan till brott icke skola gälla i fråga om de i luftfartslagen beskrivna brotten. Skulle brottsbalksförslaget i hithörande avseende upphöjas till lag, lär den därmed uppnådda regleringen erbjuda en lämplig principiell lösning av frågan om straff för medverkan till brott mot förevarande lag.

Vad härefter rör frågan om straff för gärning som föröfvats av oaktsamhet, har straffrättskommittén i sitt förslag till brottsbalk lämnat oreglerad frågan, huruvida andra gärningar än de som avses i brottsbalken skola vara underkastade straff i andra fall än då de begåtts uppsåtligen. Visserligen förutsätter den föreslagna 22 kap. 1 § brottsbalken särskilt stadgande

¹ Straffrättskommittén s. 462, se även s. 363 ff.

² Straffrättskommittén s. 363 ff.

³ Jfr straffrättskommittén s. 364 f.

För att andra än uppsåtliga gärningar skola vara straffbara, varjämte paragrafen föreskriver att till straff ej må dömas, om oaktsamheten är ringa. Denna paragraf är emellertid, såsom i straffrättskommitténs motiv betonas, avsedd att gälla endast i fråga om brott enligt brottsbalken.¹ Kommittén yttrar härvid, med åberopande av ett av lagrådet gjort uttalande,² att principen om uppsåt eller oaktsamhet såsom förutsättning för straffbarhet som regel borde upprätthållas även inom specialstraffrätten. Inom denna kunde emellertid, såsom kommittén vidare anför, ej generellt tillämpas den principen, att då annat ej vore uttryckligen stadgat, för straffbarhet krävdes att gärningen begåtts uppsåtligen; ej heller kunde regeln om strafffrihet vid ringa oaktsamhet generellt tillämpas inom specialstraffrätten, där den nedre gränsen för straffbar oaktsamhet ofta låge lägre än då fråga wore om brott enligt strafflagen.

Här må anmärkas, att när förslaget till registreringslag remitterades till lagrådet, departementschefen vid 19 § sagda lag, sedan fråga uppkommit bland annat huruvida grovt oaktsamt förfarande i visst avseende borde straffbeläggas, anförde att tillfälle till närmare övervägande av straffbestämmelserna erbjödes i samband med utarbetandet av förslag till luftfartslag, där andra likartade straffstadganden påkallades.³

De straffstadganden, som luftfartslagen ansetts böra innehålla, äro så tillvida olikartade, som vissa av dem avse brott vilka torde kunna jämsättas med de i strafflagen behandlade brotten, medan andra straffbud åsyfta överträdelse av polisförseelses natur. En klar gräns mellan dessa grupper torde emellertid icke kunna uppdragas.⁴ Under dessa förhållanden hava de sakkunniga, med beaktande av vad straffrättskommittén anför, funnit det lämpligaste tillvägagångssättet vara, att man beträffande de gärningar, som böra bestraffas även vid oaktsamhet, avfattar straffstadgandet så att detta klart kommer till synes. De sakkunniga hava i enlighet därmed beträffande ett antal i förevarande kapitel beskrivna brott uttryckligen angivit, att vissa oaktsamma eller grovt oaktsamma handlingar äro straffbelagda. Därav torde tydligt framgå, att i övrigt oaktsamt handlande mot luftfartslagens bestämmelser icke ådrager gärningsmannen straff.

Vad slutligen beträffar frågan om förlust av behörighet såsom påföljd för överträdelse av luftfartslagen, erinras om att i 296 § sjölagen stadgas att befälhavare må i vissa fall, då omständigheterna äro synnerligen försvärande, för viss tid eller för alltid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg, för vars utövande särskilda villkor äro stadgade. Jämföras må även stadgandena i § 30 mom. 2 befälsförordningen samt 74 och 79 §§ sjömanslagen. Man har under utredningsarbetet haft under övervägande, huruvida luftfartslagen borde innehålla en motsvarande bestämmelse, måhända utvidgad att gälla även andra än befälhavare. För en bestämmelse av denna

¹ Straffrättskommittén s. 374, 380, 462.

² Se SvJT 1950 s. 467 f.

³ Se Kungl. Maj:ts proposition nr 13/1955 s. 125.

⁴ Jfr straffrättskommittén s. 367.

art talar väl den synnerliga vikten av att okvalificerade personer avstängas från att taga sådan befattning med luftfarten, att säkerheten sättes i fara. Luftfartsstyrelsen, som för närvarande och jämväl enligt det föreliggande förslaget har i sin hand att utfärda certifikat och att återkalla sådant, därest innehavaren ej längre uppfyller villkoren för att förrätta den tjänst certifikatet gäller, lär emellertid hittills hava fullt tillfredsställande tillgodosett denna synpunkt. Det torde ej heller kunna förnekas, att styrelsen med sin omfattande erfarenhet av liknande fall och med tillgång till de hos styrelsen samlade uppgifterna om vederbörandes tidigare förhållanden äger särskild kompetens att bedöma hans lämplighet att fullgöra viss tjänst. Då styrelsens beslut, liksom för närvarande är fallet, avses skola kunna överklagas hos regeringsrätten, torde rättssäkerhetens krav vara vederbörligen tillgodosedda. De sakkunniga hava därför stannat vid att, i enlighet med uppfattningen i det praktiska livet, icke i förslaget upptaga motsvarighet till de sjörättsliga bestämmelserna i detta avseende.¹

Det må här erinras därom, att frågan om ansvarsbestämmelsernas tillämplighet i rummet beröres i 1 kap. 4 § andra stycket i förslaget samt att även luftfartslagens andra avdelning föreslås skola innehålla vissa stadganden av betydelse i förevarande ämne, upptagna i 15 kap. 2 och 3 §§.

1 §.

Stadgande om straff för luftfart över område, där luftfart är förbjuden, finnes enligt gällande rätt dels i § 44 mom. 1 luftfartsförordningen och dels i 3 § lagen angående förbud mot lufttrafik över svenskt område. Enligt det förra författningsrummet straffas med böter från och med femtio till och med tiotusen kronor eller, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, med fängelse i högst tre månader bland andra den som för luftfartyg över område, där luftfart är förbjuden. Enligt 3 § i nyssnämnda lag skall den som överträder förbud som avses i 1 § i lagen — det vill säga av Konungen meddelat förbud mot lufttrafik över svenskt område utan vederbörligt tillstånd med andra än svenska staten tillhöriga eller för dess räkning använda luftfartyg — straffas med dagsböter, lägst fem; rörande samtidig förverkandepåföljd må hänvisas till framställningen vid 11 § i förevarande kapitel.

De sakkunniga hava funnit ett straffbud av nu återgiven art böra upptagas i luftfartslagen, avfattat i anslutning till 1 kap. 3 § i förslaget. Dock måste ett betydligt allvarigare straffhot uppställas än vad gällande rätt innehåller. En enligt 1 kap. 3 § genomförd reglering måste upprätthållas med kraft, och särskilt i de fall, där av en eller annan orsak förverkande av det nyttjade luftfartyget icke bör komma i fråga, återstår endast möjligheten att ådöma ett kännbart straff. Det föreslås följaktligen att straffskalan bestämmas till fängelse eller straffarbete i högst två år eller, om brottet är ringa, dagsböter.

¹ Jfr 1949 års trafiknykterhetsutrednings betänkande rörande trafiknykterhet (SOU 1953: 20) s. 202.

Även överträdelser som ske av grov oaktsamhet hava ansetts böra straffbeläggas. Bötesstraff torde i regel utgöra tillräcklig påföljd, men i de svåraste fallen lär även frihetsstraff böra komma i fråga. Fängelse i högst sex månader har därför i andra hand upptagits i förevarande strafflatitud.

2 §.

Denna paragraf motsvarar 19 § första och andra styckena registreringslagen, beträffande vilkas innehåll de sakkunniga hänvisa till vad som förekom i samband med framläggande av förslaget till registreringslag.¹ Första stycket har emellertid ansetts böra jämkas så att därav tydligt framgår, att oriktiga uppgifter icke blott till själva luftfartygsregistret utan även till dess bihang kunna ådraga uppgiftslämnaren straff.

Även beträffande andra stycket har ändring i förhållande till registreringslagen föreslagits såtillvida, som en särskild straffskala, innehållande dagsböter, införts vid grovt oaktsamma gärningar.

3 §.

Förevarande paragraf, som saknar särskild motsvarighet i gällande rätt, straffbelägger ett antal handlingar, vilka för närvarande falla under det allmänna straffstadgandet i § 44 mom. 2 luftfartsförordningen, att den, som i annat fall än i mom. 1 sägs gör sig skyldig till förseelse mot någon av de i förordningen eller med stöd av densamma meddelade bestämmelserna, straffas med böter från och med tio till och med ettusen kronor. Den nu föreslagna paragrafen ansluter sig till de vid 10 § i förevarande kapitel omförmälda bestämmelserna i 19 kap. 3 och 5 §§ strafflagen mot åstadkommande av flygolycka och mot allmänfarlig vårdslöshet och avser handlingsätt vilka, ehuru icke fallande under nämnda strafflagsparagrafer, dock böra kunna i vissa fall beläggas med frihetsstraff, enligt förslaget fängelse i högst ett år.

De med paragrafen avsedda fallen utgöras i främsta rummet av framförande utan vederbörligt tillstånd av luftfartyg, som icke är luftvärdigt (3 kap. 1 § i förslaget, jämföras må 9 §) eller som icke är bemannat på betryggande sätt (4 kap. 1 och 9 §§) eller som icke är vederbörligen försäkrat (10 kap. 2 §). Ansvar har ansetts böra drabba icke endast föraren utan även, enligt andra stycket av paragrafen, befälhavaren (5 kap. 2 §) samt ägaren eller den som i ägarens ställe brukade fartyget (3 kap. 7 § och 4 kap. 1 § tredje stycket). Beträffande ägaren eller den som i hans ställe brukade fartyget skall dock ansvar icke inträda, såframt omständigheterna göra sannolikt att brottet skett utan hans vetskap och vilja.

Det i förevarande paragraf stadgade straffet har ansetts böra kunna ådömas även befälhavare som handlar i strid mot den i 5 kap. 7 § i förslaget nämnda skyldigheten att göra allt vad i hans makt står för att bevara fartyget, ombordvarande och gods.

¹ Se Kungl. Maj:ts proposition nr 13/1955 s. 125, 313 f.

4 §.

Enligt den vid 1 § i förevarande kapitel återgivna straffskalan i § 44 mom. 1 luftfartsförordningen straffas jämväl den som gör tjänst å luftfartyg utan att vara därtill behörig enligt föreskrifterna i § 24 i förordningen. Dessa föreskrifter avse, såsom vid 4 kap. 5 § i förslaget återgivits, skyldighet att innehava visst certifikat eller tillstånd.

Förevarande paragraf motsvarar i huvudsak den nu anförda straffbestämmelsen. Straffmaximum har dock ansetts böra höjas från fängelse i tre månader till fängelse i sex månader. Frihetsstraff kan ådömas, även om synnerligen försvårande omständigheter icke föreligga. Vidare skall denna paragraf äga tillämpning även å den som utan certifikat förrättar marktjänst, beträffande vilken jämlikt 6 kap. 15 § bestämmelser meddelats om skyldighet att innehava sådant certifikat.

5 §.

I den föreslagna paragrafen, som saknar motsvarighet i luftfartsförordningen, möter en bestämmelse med viss anknytning till 77 § första stycket sjömanslagen, vilket innehåller att om någon å fartyget anställd sätter sig upp mot befälhavaren eller den, som i hans ställe förer befälet, och vägrar honom lydnad, han skall straffas med dagsböter eller, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, med fängelse i högst ett år. De sakkunniga hava funnit det erforderligt att med ett liknande stadgande straffbelägga överträdelse av den i 5 kap. 9 § i förslaget upptagna bestämmelsen om besättningsmans lydnadsplikt.

Under utredningen hava de sakkunniga övertvägt, huruvida luftfartslagen borde innehålla motsvarighet även till vissa andra straffstadganden i sjömanslagen, främst 76 § rörande rymning med mera, 77 § andra stycket om våld å befälhavare i tjänsten med mera samt 80 § angående medtagande utan befälhavarens tillstånd å fartyg av gods, vars förande utsätter fartyg eller last för äventyr. Man har emellertid stannat för att icke upptaga straffbestämmelser, som ej äro påkallade av vad i 5 kap. i förslaget stadgas.

6 §.

Det i förevarande paragraf behandlade ämnet har utretts till en början av 1949 års trafiknykterhetsutredning i deras den 29 maj 1953 avgivna betänkande rörande trafiknykterhet.¹ Ämnet har därefter behandlats av de vid 5 kap. 10 § i förslaget nämnda särskilda delegerade för nordiskt samarbete rörande spørsmålet om trafiknykterhet. Dessa delegerade hava i sitt 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.² Om emellertid

¹ Jfr noten s. 174.

² Betänkandet s. 8 f.

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 äro 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 lufträttssakkunniga anse stadgande om straff för fylleri i luftfart påkallat företrädesvis med hänsyn till den icke yrkesmässiga luftfarten, beträffande vilken disciplinära bestämmelser och tjänsteavtal äro av ingen eller ringa betydelse. De hava därför i förevarande paragraf upptagit ett stadgande i ämnet, som emellertid i vissa avseenden avviker från de delegerades förslag. Sålunda hava däri vidtagits vissa ändringar överensstämmande med dem, vilka enligt vad de sakkunniga inhämtat ansetts inom kommunikationsdepartementet böra vidtagas i de delegerades förslag till lagstiftning rörande fylleri i vägtrafik med mera, varvid bland annat 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 uppnås med vad de sakkunniga föreslå beträffande övriga i förevarande kapitel såsom särskilt allvarliga betecknade brott. Stadgandet har även funnits böra jämkas bland annat med hänsyn till den av de sakkunniga föreslagna avfattningen av 5 kap. 10 § och 6 kap. 16 §.

Enligt den i § 44 mom. 1 luftfartsförordningen angivna strängare straffskalan, innehållande vid synnerligen försvårande omständigheter jämväl fängelse i högst tre månader, straffas den som utan tillstånd utövar linjefart. Däremot saknas särskilt straffstadgande för den som utan det i § 26 i förordningen föreskrivna godkännandet inrättar eller låter regelmässigt bruka plats till flygplats för ett eller flera luftfartyg.

Vad först beträffar upplåtelse av flygplats eller annan för luftfarten avsedd anläggning utan tillstånd jämlikt 6 kap. 4 eller 8 § i förslaget, hava de sakkunniga ansett sådan upplåtelse icke behöva bestraffas med annat än dagsböter. Sker däremot upplåtelse utan godkännande som avses i 6 kap. 9 §, har hänsynen till den därigenom äventyrade trafiksäkerheten förmenats påfordra möjlighet att i svårare fall utdöma frihetsstraff i högst sex månader. Stadgande härom har upptagits i första stycket av förevarande paragraf. Liksom vid 3 § bör emellertid även här framhållas förefintligheten av vissa bestämmelser i 19 kap. strafflagen.

I andra stycket möter en liknande bestämmelse beträffande utövande av luftfart utan tillstånd, vilken utgör viss motsvarighet till det nyss återgivna straffbudet i § 44 mom. 1 luftfartsförordningen. Dock har en höjning av straffmaximum till fängelse i sex månader föreslagits, och synnerligen försvårande omständigheter såsom förutsättning för utdömande av fängelsestraff hava ej bibehållits. Stadgandet har dessutom erhållit en vidare avfattning såtillvida, som det avser all luftfart vartill tillstånd erfordras. Utvidgningen har ansetts motiverad främst av att sådan luftfart, som avses i 7 kap. 1 § andra stycket i förslaget, kan vara av stor ekonomisk vikt och stå linjefarten nära men även av hänsyn till den betydelse för allmänhetens säkerhet, som reglering enligt tredje stycket av samma paragraf i vissa fall äger.

8 §.

Även till denna paragraf föreligger viss motsvarighet i § 44 mom. 1 luftfartsförordningen. Enligt den däri upptagna strängare straffskalan straffas nämligen bland andra den som bryter mot föreskrift, meddelad på grund av § 27, eller mot stadgandena i § 28 första stycket eller som överträder föreskrift, meddelad på grund av § 31. Av de paragrafer i luftfartsförordningen, till vilka sålunda hänvisas, avser § 27 föreskrifter angående åtgärder till undvikande av sammanstötning mellan luftfartyg eller andra olyckshändelser eller eljest till allmänhetens betryggande mot faror och obehag, § 28 första stycket medförande å luftfartyg av sprängämnen, militära skjutvapen eller därtill hörande ammunition samt § 31 bestämmelser rörande luftfartygs skyldigheter vid färd till och från utrikes ort ävensom angående landningsskyldighet.

I första stycket av den paragraf, som nu föreslås, beaktas främst vikten av att man vid förande av luftfartyg icke åsidosätter i trafiksäkerhetens intresse meddelade föreskrifter. Härmed åsyftas föreskrifter, som med stöd

av 8 kap. 1 § i förslaget utfärdats till undvikande av sammanstötning eller annan olyckshändelse samt eljest till betryggande mot fara i följd av luftfart. Bland de nu åsyftade föreskrifterna kan, såsom för närvarande är fallet, ingå åläggande av skyldighet att efterkomma trafikledares anvisningar.¹ Däremot avses icke sådana jämlikt sagda paragraf meddelade bestämmelser som blott syfta till betryggande mot olägenhet i följd av luftfart, i vilket senare fall behov att kunna ådöma frihetsstraff ansetts icke föreligga.

Första stycket avser emellertid även straff för överträdelse av bestämmelse som meddelats med stöd av 8 kap. 2 § i förslaget. Därvid har dock förbehåll ansetts böra göras i fråga om gärning, som är straffbar enligt det strängare straffstadgandet i 1 § i förevarande kapitel.

Strafflatituden i första stycket har, såvitt rör uppsåtliga brott, ansetts böra bestämmas lika som i första stycket av 3 § eller till dagsböter eller fängelse i högst ett år. Därjämte hava överträdelser som skett av grov oaktsamhet ansetts böra straffbeläggas. För sådana överträdelser har, på sätt skett i 1 §, upptagits en strafflatitud å dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

I samband med detta stycke må erinras om vad vid 8 kap. 1 § anförts beträffande kungl. kungörelsen den 11 december 1953 angående tillämpning av 1948 års internationella sjövägsregler och kungl. förordningen den 26 oktober 1906 angående åtgärder till undvikande av ombordläggning med mera.

Andra stycket av förevarande paragraf straffbelägger brott mot skyldighet att landa, som föreligger enligt den föreslagna 8 kap. 3 §. Bland överträdelserna av luftfartslagen har av de sakkunniga sådant brott ansetts tillhöra de allvarligaste, bland annat emedan därigenom bevismedel rörande annat brott kan undanröjas. Den föreslagna straffskalan omfattar därför fängelse eller straffarbete i högst två eller, dock blott om brottet är ringa, dagsböter. Även av grov oaktsamhet försummad landningsskyldighet har förmenats böra straffbeläggas, varvid dock dagsböter funnits utgöra tillräcklig straffpåföljd.

Även på annat sätt än genom försummelse av landningsplikt torde överträdelse av 8 kap. 3 § kunna komma i fråga. Underlåtenhet att genast lämna förbjudet område lär visserligen i regel vara förenad med försummelse av landningsplikt och följaktligen knappast äga självständig betydelse i förevarande sammanhang. Sådan betydelse äger däremot underlåtenhet att göra föreskriven anmälan, ehuru fartyget uppfyller sin skyldighet att landa. För överträdelse av denna art synes emellertid bötesstraff jämlikt 9 § utgöra tillräcklig påföljd.

I tredje stycket av paragrafen hava de sakkunniga upptagit bestämmelse om straff för den som överträder vad som stadgas i 8 kap. 4 § första stycket i förslaget eller i föreskrifter, utfärdade med stöd av andra stycket av

¹ Se Trafikregler för luftfart (BCL T 1) 3.5.1.1.

samma paragraf. Även härvidlag har möjlighet att kunna döma till fängelse i högst ett år ansetts påkallad med hänsyn till den allvarliga karaktär, som hithörande brott understundom kunna äga.

9 §.

Sedan de överträdelser, vilka ansetts böra kunna föranleda frihetsstraff, behandlats i 1—8 §§ i kapitlet, återstå emellertid ett antal stadganden i luftfartslagen, beträffande vilka ett åsidosättande bör kunna ådraga gärningsmannen bötesstraff. Sådana stadganden finnas upptagna i 1 kap. 2 §, 2 kap. 7, 8, 10, 13, 15 och 16 §§, 3 kap. 4—8 §§, 4 kap. 6 och 7 §§, 5 kap. 2—10 §§, 6 kap. 4, 9, 14 och 16 §§, 8 kap. 3 och 8 §§ samt 11 kap. 9 §. Det må tilläggas, att i ytterligare andra fall bötesstraff kan behöva stadgas för överträdelse av någon med stöd av bestämmelse i den föreslagna luftfartslagen utfärdad föreskrift, men såsom vid rubriken anförts bör sådant straffstadgande ingå bland tillämpningsföreskrifterna.

De förseelser mot förevarande lag, om vilka nu är fråga, kunna enligt gällande rätt icke straffas strängare än med böter; jämföras må § 44 mom. 2 luftfartsförordningen och 19 § tredje stycket registreringslagen. Undantag härvidlag utgör endast utövande av luftfart i strid mot stadgandet i 1 kap. 2 § i förslaget. Överträdelse av den häremot svarande § 3 luftfartsförordningen straffas nämligen enligt § 44 mom. 1 i förordningen enligt den strängare straffskalan. De sakkunniga hava emellertid funnit frihetsstraff icke vara påkallat såsom straff för sådan förseelse, såvida det icke föreligger sådana omständigheter, som behandlas i någon av de föregående paragraferna i detta kapitel.

Det straffbud, som nu är i fråga, har i första stycket av förevarande paragraf utformats såsom en allmänt hållen bestämmelse om straff för den som i annat fall än i 1—8 §§ sägs åsidosätter vad enligt 1—6 kap. eller 8 kap. åligger honom. Straff har med hänsyn till överträdelsernas natur ansetts böra komma i fråga förutom vid uppsåtliga brott även beträffande gärningar som skett av oaktsamhet.

I ett andra stycke av paragrafen har för sig upptagits det till sin karaktär något avvikande brottet mot vad i 11 kap. 9 § första stycket stadgas, beträffande vilket endast uppsåtligt handlande ansetts böra kunna ådraga gärningsmannen straff.

Med stöd av förevarande paragraf, jämförd med 5 kap. 3 § andra stycket i förslaget, kunna dagsböter ådömas passagerare, nämligen om han underlåter att ställa sig till noggrann efterrättelse vad befälhavaren föreskriver med avseende å ordning och skick ombord. En liknande bestämmelse, ehuru blott stadgande straff med böter från och med fem till och med etthundra kronor, finnes upptagen i § 9 järnvägstrafikstadgan den 12 juni 1925 (nr 348). Den enligt förslaget föreliggande möjligheten att i sådana fall använda straff torde lika litet som den nämnda bestämmelsen i järnvägstrafikstadgan komma att tillämpas i oträngt mål.

10 §.

I § 44 mom. 3 luftfartsförordningen föreskrives, såsom vid rubriken anförts, att straff enligt förordningen ej må tillämpas, där förseelsen enligt allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff. Genom 20 § registreringslagen stadgas förbud mot ådömande av straff enligt lagen, där brottet enligt allmänna strafflagen är belagt med strängare straff.

De sakkunniga hava funnit motsvarighet till de sålunda återgivna bestämmelserna påkallad även i den nu föreslagna lagen. Det i förevarande paragraf upptagna stadgandet har emellertid ansetts lämpligen böra så avfattas, att straff enligt luftfartslagen ej må ådömas för gärning, som är belagd med straff i allmänna strafflagen.

Den föreslagna undantagsbestämmelsen kan beräknas bliva av väsentlig betydelse, då därigenom åtskilliga gärningar, som i och för sig skulle falla under luftfartslagens brottsbeskrivningar, i stället bliva straffade enligt bestämmelser i strafflagen med deras i åtskilliga fall ganska stränga straff. Förhållandet ändras icke av att strafflagen ersättes med den föreslagna brottsbalken. Såsom exempel på bestämmelser i strafflagen av nu åsyftad betydelse höra företrädesvis nämnas stadgandena om åstadkommande av allmänfarlig ödeläggelse i 19 kap. 3 § och om allmänfarlig vårdslöshet i 5 § av samma kapitel, vilka stadganden i brottsbalksförslaget motsvaras av 11 kap. 3 och 5 §§. Andra lagrum som kunna här särskilt uppmärksammas äro — förutom bestämmelser om ämbetsbrott (strafflagen 25 kap., brottsbalksförslaget 18 kap.) — stadganden om spioneri (strafflagen 8 kap. 4 m. fl. §§, brottsbalksförslaget 17 kap. 5 m. fl. §§), förfalskning (i båda texterna 12 kap. 1 m. fl. §§), våldsam motstånd vid offentlig förrättning (strafflagen 10 kap. 4 §, brottsbalksförslaget 15 kap. 4 §) samt överträdelse av myndighets bud och vägran av inträde som förrättningsman äger fordra (nu 10 kap. 12 §, enligt brottsbalksförslaget 15 kap. 13 §).

11 §.

Förevarande paragraf avser förverkande såsom påföljd av brott mot luftfartslagen. Stadgande av sådan natur finnes icke i luftfartsförordningen. Däremot innehåller 3 § lagen angående förbud mot lufttrafik över svenskt område den bestämmelsen, att vid överträdelse av förbud som avses i lagens 1 § det använda luftfartyget skall tagas i beslag samt, där ej Konungen för visst fall annorlunda förordnar, dömas förbrutet. Enligt lag den 12 maj 1955 (nr 241) har i paragrafen upptagits ett stadgande, att om fartyget besväras av luftpanträtt eller inteckning, domstolen må, när skäl därtill äro, förklara att panträtten i fartyget skall upphöra.¹

Vid övervägande av detta spörsmål hava de sakkunniga utgått från att förverkandepåföljd icke bör ifrågasättas beträffande andra än vissa av de grövsta brotten mot luftfartslagen, nämligen framförande av luftfartyg med vetskap om att det är märkt med oriktig nationalitets- och registrerings-

¹ Se Kungl. Maj:ts proposition nr 13/1955 s. 351.

beteckning eller eljest saknar i denna lag eller med stöd därav föreskrivna märken (2 § andra stycket i förevarande kapitel), åsidosättande av landningsplikt (8 § andra stycket) och överträdande av föreskrift som Konungen meddelat med stöd av 1 kap. 3 § i förslaget (1 § i förevarande kapitel).

Vidkommande de två förstnämnda slagen av brott har man emellertid under förarbetena antagit, att beträffande dem föreslagna strafflatituder regelmässigt medgiva att begånget brott erhåller tillräcklig påföljd. Beträffande däremot brott enligt 1 § i kapitlet hava de sakkunniga funnit möjlighet att förklara luftfartyg förverkat icke kunna undvaras. Särskilt vid totalförbud mot luftfart inom riket synes stränghet vara motiverad. En bestämmelse om förverkande av luftfartyg i nu ifrågavarande fall har därför föreslagits i första stycket av förevarande paragraf, därvid utsagts att de i 2 kap. 17 § strafflagen givna stadgandena skola äga motsvarande tillämpning.¹ Med hänsyn till den senaste tidens rättstillämpning har bestämmelsen så avfattats, att förverkandepåföljd skall komma i fråga när någon förövar gärning som avses i 1 §; att denne kunnat fällas till ansvar för brottet har alltså ej ansetts böra fordras.²

Andra stycket av paragrafen innehåller en mot nuvarande bestämmelse i huvudsak svarande regel angående luftpanträtt eller inteckning i förverkat fartyg.

Slutligen må framhållas, att de sakkunniga icke i sitt förslag upptagit bestämmelser om beslag, då de förmenat i 27 kap. rättegångsbalken givna stadganden i ämnet vara tillräckligt omfattande. Första stycket av 4 § i lagen angående förbud mot lufttrafik över svenskt område lämnas förty utan motsvarighet i förslaget till luftfartslag.

14 KAP.

Vissa bestämmelser om lagens tillämpning

I detta kapitel äro sammanförda vissa bestämmelser dels om möjlighet att medgiva undantag och föreskriva tillägg i fråga om vad i luftfartslagen stadgas (1 §), dels om besvär över luftfartsstyrelsens beslut enligt luftfartslagen eller bestämmelser utfärdade med stöd av denna (2 §), dels ock om tillämpningsföreskrifter till luftfartslagen (3 §). Kapitlet har i det svenska och det finska förslaget rubriken »Vissa bestämmelser om lagens tillämpning» samt benämnas i det danska förslaget »Gennemførelsesbestemmelser» och i det norska »Gjennomføringsbestemmelser».

Angående fördelningen av stoffet inom och mellan 12 och 14 kap. må hänvisas till vad som anförts vid rubriken till 12 kap.

¹ Jfr Beckman, Bergendal och Strahl, Strafflagen jämte förklaringar till den nya lagstiftningen om brott mot staten och allmänheten (Stockholm 1949), s. 85 f, så ock Kungl. Maj:ts proposition nr 13/1955 s. 350 f.

² Jfr NJA 1952 s. 240 och 1953 s. 524. Se även Thornstedt, Legalitet och teleologisk metod i straffrätten, i Festskrift tillägnad Nils Herlitz (Stockholm 1955), s. 364 ff.

1 §.

Till en början må erinras därom, att förslaget icke upptager någon definition å begreppet luftfartyg. I detta avseende må hänvisas till vad vid rubriken till 1 kap. i förslaget anförts. Erinras må därjämte om att tillämpningskungörelsen i § 38 stadgar, att luftfartsmyndigheten meddelar erforderliga bestämmelser beträffande för medförande av person eller gods avsett plan, som är tyngre än luften och framföres i luften utan motor (segelplan), ävensom i fråga om drakar, fasta ballonger och fallskärmar, som icke äro avsedda för militärt bruk.

Vid utarbetandet av förslaget till luftfartslag hava naturligen beaktats såväl de så kallade konventionella luftfartygen, till vilka för närvarande torde räknas motorflygplan, gyroplan och helikopter, som ock andra från dessa mer eller mindre avvikande typer av luftfartyg. Självfallet hava de förstnämnda luftfartygen såsom de mest typiska trätt i förgrunden vid regleringen, och frågeställningen har närmast varit den, i vilken omfattning de beträffande dessa uppställda reglerna borde underkastas mer eller mindre långt gående modifikationer med avseende å de andra kategorierna av luftfartyg.

Ur lagteknisk synpunkt hade det uppenbarligen varit önskvärt, om i själva lagen kunnat uttryckligen angivas de modifikationer som sålunda kunde vara påkallade. Man har emellertid under förarbetena till förslaget funnit sig böra avstå därifrån av liknande skäl, som gjort att man med hänsyn bland annat till teknikens raskt fortgående utveckling ansett sig icke kunna i lagen upptaga någon definition på begreppet luftfartyg. I stället har man sökt att efter en annan linje uppnå den uppmjukning av reglerna, som i praktiken kan visa sig erforderlig beträffande de icke konventionella luftfartygen.

I detta sammanhang må beröras den schweiziska luftfartslagens ståndpunkt i detta avseende. Enligt dess art. 108 gäller, att förbundsrådet — ej såsom under förarbetena ifrågasattes luftfartsstyrelsen — kan dels förordna att vissa (einzeln) bestämmelser i lagen icke skola äga tillämpning bland annat å privata luftfartyg, som ej äro motorflygplan, dels ock i förekommande fall uppställa särregler för sådana, dock att lagens föreskrifter om ansvarighet och dess straffbestämmelser därvid icke må ändras. Stadgandet har enligt motiven tillkommit med hänsyn till särfall, beträffande vilka den allmänna regleringen skulle kunna visa sig vara för stel.

Erinras må även om stadgandet i 77 § vägtrafikförordningen, att om beträffande visst fordon eller visst slag av fordon undantag från förordningen i särskilt hänseende finnes vara påkallat, bestämmelser därom meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

I enlighet med den nu berörda uppfattningen föreslås i förevarande paragraf rätt för Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar att under vissa förutsättningar och beträffande vissa arter av luftfartyg medgiva undantag och föreskriva tillägg i fråga om vad i luftfartslagen är stadgat.

Härvid komma i främsta rummet i fråga de luftfartyg, som framdrivas annorledes än med motor, inbegripet reaktionsmotor. Vare sig dessa äro lättare eller tyngre än luften, synes nämligen åt de motorlösa luftfartygen med hänsyn till deras särskilda art böra givas viss särställning.

Vad sålunda föreslagits beträffande de motorlösa fartygen har utsträckts till att avse även andra fall, då luftfartyg måste anses vara av särskild beskaffenhet. Med detta uttryck har åsyftats att fartyg på ett mera påtagligt sätt avviker från de konventionella luftfartygen.

De sakkunniga hava dessutom ansett sig böra bland de luftfartyg, som kunna påkalla särbehandling, upptaga även fartyg som icke hava förare ombord. Detta har skett med hänsyn bland annat till luftfartskonventionen. Enligt dess art. 8 gäller nämligen, att intet luftfartyg, som kan flygas utan förare, må över en fördragsslutande stats territorium flygas utan förare annat än med särskilt tillstånd av den staten och under iakttagande av villkor, som bestämts i sådant tillstånd, så ock att envar fördragsslutande stat förbinder sig att sörja för att flygning med sådant luftfartyg utan förare inom områden, som stå öppna för civila luftfartyg, underkastas sådan kontroll att fara för civila luftfartyg förebygges.

Såsom redan antytts, är den i paragrafen föreslagna fullmakten begränsad. Dels må hinder mot särbestämmelser ej föreligga med hänsyn till trafiksäkerheten eller det allmänna, dels skola vissa stadganden i lagen alltid gälla, nämligen 10 kap. 3 § samt 11, 12 och 13 kap.

Under de nordiska förhandlingarna har det ansetts önskvärt att i luftfartslagen giva vissa bestämmelser rörande sådana för rörelse i luften inrättade föremål, som icke äro att hänföra till luftfartyg, exempelvis fallskärmar, skjutmål och raketer. Å svensk sida har man visserligen ansett ämnet falla inom ramen för Konungens lagstiftningsrätt enligt § 89 regeringsformen och därför funnit lagbestämmelse icke vara oeftergivlig. Med hänsyn till att gränsen mellan sådana föremål och luftfartyg är i viss mån otydlig och då nordisk överensstämmelse i förevarande avseende ansetts önskvärd, föreslås emellertid en fullmakt för Konungen eller den Konungen därtill be- myndigat att meddela föreskrifter rörande ifrågavarande föremål.

2 §.

I 1917 års betänkande med förslag till lufttrafikförordning¹ upptogs i 45 § stadgande, att emot beslut, som på grund av förordningen meddelades av kommerskollegium eller Konungens befallningshavande, besvär finge anföras inom tid, som för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut vore bestämd; dock att beslutet utan hinder av besvär skulle gälla till efterrättelse, intill dess annorlunda kunde bliva vederbörligen förordnat. Liknande bestämmelse möter i § 48 i 1920 års vid 10 kap. 1 § i förevarande förslag omnämnda utkast till lag om luftfart. Stadgande saknas däremot i luftfartsförordningen. Det må härvid som förklaring anmärkas att

¹ Betänkande avgivet av de för utarbetande av förslag till lufttrafikförordning för Sverige av chefen för kungl. civildepartementet jämlikt nådigt bemyndigande tillkallade sakkunniga, Stockholm 1917.

departementschefen vid föredragningen av förslaget till luftfartsförordning såsom den för det dåvarande lämpligaste anordningen för behandling av luftfartsärenden angav, att åt chefen för den byrå inom kommunikationsdepartementet, som handhade ärenden angående allmänna arbeten, automobil- och lufttrafik, statens kraftverk med mera, anförtroddes de uppgifter, som enligt den förevarande författningen skulle åligga luftfartsmyndigheten.¹

En allmän regel rörande besvär över myndighets beslut finnes upptagen i 29 § allmänna verksstadgan den 7 januari 1955 (nr 3). I nämnda paragraf föreskrives bland annat, att den som icke åtnöjes med beslut av myndighet, som avses med stadgan, äger, där ej annolunda är stadgat, hos Kungl. Maj:t söka ändring genom besvär, vilka skola ingivas till det statsdepartement till vilket ärendet hör. Stadgan äger emellertid ännu icke tillämpning å luftfartsstyrelsen.

Med hänsyn till tillkomsten av luftfartsstyrelsen och då, på sätt i det följande kommer att anföras, bestämmelse ansetts påkallad rörande inverkan på meddelade beslut av anförda besvär, har det ansetts riktigtast att i förslaget upptaga stadgande om rätt att anföras besvär över de beslut, som luftfartsstyrelsen meddelar jämlikt luftfartslagens bestämmelser eller enligt föreskrifter som utfärdats med stöd av dessa bestämmelser.

Därvid har tillika föreskrivits, att besvären skola ingivas till kommunikationsdepartementet. Med den fasta anknytning ifrågavarande ärenden hava till nämnda departement har det syntts berättigat att i lagtexten bortse från möjligheten att luftfartsärendena i framtiden överföras till annat departement.

Det erinras i detta sammanhang om lagen den 21 juni 1946 (nr 326) om rätt att i mål och ärenden som tillhöra stats- eller kommunalmyndighets handläggning insända handlingar med posten m. m.

Angående tiden för anförande av besvär hänvisas till lagen den 4 juni 1954 (nr 355) om besvärstid vid talan mot förvaltande myndighets beslut. Enligt denna lag skola besvär över sådan myndighets beslut, om ej annat följer av lag eller författning, vid äventyr av talans förlust hava inkommit till vederbörande myndighet inom tre veckor från det klaganden fick del av beslutet, dock att besvärstiden för menighet skall vara fem veckor. Genom lagen upphävdes kungl. förordningen den 14 december 1866 (nr 81 s. 1) angående ändring av gällande stadganden om tid för besvärns anförande i mål, som handläggas av förvaltande myndigheter och ämbetsverk.

De beslut, som luftfartsstyrelsen meddelar enligt den föreslagna luftfartslagen och de med stöd därav utfärdade bestämmelserna, äro i det övervägande antalet fall av sådan natur, att de med hänsyn främst till trafiksäkerheten och allmän ordning måste lända till efterrättelse utan hinder av att besvär anförts. De sakkunniga hava därför funnit ändamålsenligt att i förevarande paragraf stadga, att med paragrafen avsedda beslut utan hinder av besvär skola lända till efterrättelse, intill dess annorlunda blivit förordnat.

¹ Jfr Kungl. Maj:ts proposition nr 127/1922 s. 29.

Jämföras må särskilt 76 § vägtrafikförordningen. Det står emellertid öppet för luftfartsstyrelsen att där så finnes lämpligt förordna, att visst beslut icke skall lända till efterrättelse, förrän det vunnit laga kraft.

Med förevarande paragraf sammanhänger de sakkunnigas samtidigt framlagda förslag till lag om ändring i lagen den 26 maj 1909 om Kungl. Maj:ts regeringsrätt.

3 §.

I förevarande paragraf har upptagits en fullmakt för Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar att utfärda tillämpningsföreskrifter till luftfartslagen. Behovet av sådana föreskrifter har i det föregående berörts i åtskilliga sammanhang.

ANDRA AVDELNINGEN

Om militär luftfart och annan luftfart för statsändamål

15 KAP.

Den genom luftfartsförordningen givna regleringen avser främst den civila luftfarten. I fråga om luftfart med statliga luftfartyg finnas endast ett fåtal bestämmelser upptagna i luftfartsförordningen, nämligen i § 38. Enligt denna paragraf gäller, att Konungen äger bestämma att staten tillhöriga eller uteslutande för dess räkning använda luftfartyg, som äro militära eller tull-, post- eller polisfartyg, må brukas utan att vara registrerade; att sådant fartyg har svensk nationalitet; att Konungen ock äger bestämma, om och huru sådant fartyg skall märkas samt i vilken omfattning föreskrifterna i förordningen skola tillämpas å sådant fartyg; ävensom att Konungen bestämmer om främmande militära luftfartygs tillträde till svenskt område.

Ehuru de sakkunnigas uppdrag, såsom det i inledningen anförda giver vid handen, närmast avsett en översyn av de bestämmelser, som reglera den civila luftfarten, har det bland annat för sammanhangets skull varit av nöden att i förslaget, låt vara i en särskild avdelning, upptaga vissa grundläggande bestämmelser rörande militär luftfart och annan luftfart för statsändamål.

Beträffande gränsdragningen mellan civil och statlig luftfart hänvisa de sakkunniga till vad de anført vid rubriken till första avdelningen.

De sakkunniga hava i förevarande kapitel upptagit de stadganden, som de ansett påkallade i fråga om luftfart för statsändamål, såväl med svenska som med utländska luftfartyg. Beträffande svensk statlig luftfart har den militära ansetts intaga en sådan särställning, att den lämpligen bör behandlas skild från övrig luftfart för statsändamål. Luftfart med statliga luftfartyg för affärsdrift eller annat icke statligt ändamål faller, såsom vid rubriken till första avdelningen framhållits, utanför förevarande kapitel.

1 §.

Vad luftfartsförordningen innehåller i fråga om svenska militära luftfartyg har återgivits vid rubriken till förevarande kapitel. Bestämmelser om sådana fartyg återfinnas även i § 33 första stycket tillämpningskungörelsen, enligt vilket svenskt militärt luftfartyg må brukas utan att vara registrerat och skall vara märkt på sätt i kommandoväg bestämts. Vidare skola enligt samma stycke å sådant fartyg tillämpas ett antal närmare angivna bestämmelser i luftfartsförordningen och tillämpningskungörelsen, dock att den befogenhet, som enligt vissa av de angivna paragraferna tillkommer luftfartsmyndigheten, i stället skall tillkomma vederbörande militära myndighet. Jämföras må ock stadgandet i § 1 sista stycket tillämpningskungörelsen, att luftfartyg, som står under befäl av därtill beordrad militär person, anses såsom militärt, ävensom de i § 20 samma kungörelse meddelade bestämmelserna om upp- och nedstigning å militära flygplatser och å arméns övningsfält.

I den schweiziska luftfartslagen art. 106 stadgas dels att Edsförbundet är ansvarigt för skada, som av ett schweiziskt militärluftfartyg tillfogas person eller egendom på jordytan, enligt de i lagen i sådant avseende i allmänhet uppställda reglerna, dels ock att i övrigt lagens bestämmelser gälla för militära luftfartyg blott såvitt de av förbundsrådet uttryckligen förklarats tillämpliga. Härjämte föreskrives i art. 107 visst samarbete i trafiksäkerhetens intresse mellan schweizisk militärmyndighet och den schweiziska luftfartsstyrelsen.

Lika litet som förslaget innehåller någon definition av begreppet luftfartyg, har det ansetts nödigt att däri definiera begreppet militärluftfartyg.¹ Det må emellertid anmärkas, hurusom nyssnämnda i § 1 tillämpningskungörelsen meddelade stadgande helt överensstämmer med Pariskonventionen art. 31. Luftfartskonventionens vid rubriken till första avdelningen återgivna formulering i art. 3, att luftfartyg som nyttjas i militärtjänst skola anses vara statliga luftfartyg, torde i förhållande därtill icke innebära saklig ändring av betydelse.² Jämföras må ock art. 3 andra stycket i den schweiziska tillämpningsförordningen, däri militärluftfartyg karakteriseras såsom luftfartyg, vilka stå i tjänst hos armén eller det schweiziska militärdepartementet.

Ur det svenska lagstiftningsarbetet må framhållas, hurusom 46 § i 1917 års förut berörda förslag till lufttrafikförordning innehöll, att förordningen ej ägde tillämpning å svenska staten tillhöriga eller för dess räkning använda luftfartyg eller å trafik med sådant fartyg, ej heller å landnings- eller övningsplatser anordnade för militärt bruk, samt att därom skulle gälla vad Konungen förordnade.³

¹ Se Sundberg s. 146 f, jfr ock Klein, Staatsschiffe und Staatsluftfahrzeuge im Völkerrecht, i Verkehrsrechtliche Schriften (Königsberg och Berlin 1934), s. 20 ff.

² Jfr Riese s. 194.

³ I motiven till paragrafen yttrades följande. Luftfartyg, som ägdes av staten eller brukades för dess räkning, borde icke underkastas besiktning- och registreringstvånget enligt denna förordning. Ej heller syntes nödigt att å trafik med sådana luftfartyg eller å landnings- eller öv-

Det torde hava sitt intresse att här framhålla att i rättspraxis sjölagens regler om ersättning för skada genom ombordläggning bringats i tillämpning jämväl i fråga om skada, som orsakats genom krigsfartyg.¹ Likaledes har kronan ansetts pliktig att utgiva bärgarlön för bärgat krigsfartyg.² Vid införlivandet med svensk rätt av 1910 års sammanstötnings- och bärgningskonventioner — liksom senare av 1924 års ansvarsbegränsningskonvention och 1926 års sjöpanträttskonvention — ansågs särskilt stadgande ej påkallat av en i nämnda konventioner intagen bestämmelse av innehåll att konventionerna icke ägde tillämpning i fråga om krigsfartyg eller sådana statens fartyg, som vore avsedda att användas uteslutande för offentligt ändamål. Bestämmelsen antogs nämligen innebära blott att konventionsstat ej vore skyldig att tillämpa konventionsbestämmelserna på dylika fartyg men icke att den vore förhindrad att göra det.³

Vad angår lufrätten har, såvitt förarbetena till 1922 års lag angående ansvarighet för skada i följd av luftfart utvisa, frågan om denna lags tillämplighet å militära luftfartyg icke behandlats i lagstiftningsärendet. I praxis har emellertid lagen ansetts tillämplig jämväl å skada, som orsakats genom militärt luftfartyg.⁴ Frågan om rätt till ersättning för bärgning av sådant fartyg torde icke hava prövats i rättegångsväg.

Vid förslagets utarbetande hava de sakkunniga vidare funnit det vara riktigt, att regleringen av den svenska militära luftfarten åtminstone för närvarande i princip fortfarande undantages från den lagstiftning, som gäller i fråga om den civila luftfarten, och att regleringen sker i administrativ ordning.

Härvid har uppmärksamheten varit fästad även därvid, att det i åtskilliga fall är fördelaktigt att civila luftfartyg kunna begagna militära flygplatser och annan militär markorganisation, liksom det i andra fall är önskvärt för de militära luftfartygen att hava tillgång till civila flygplatser och den civila markorganisationen i övrigt. Jämföras må vad i motiven till 6 kap. 6 § i förslaget anförts. Även användningen av militära flygplatser och annan militär markorganisation har ansetts böra regleras i administrativ ordning.

I enlighet härmed uttalas i förslaget den allmänna regeln, att Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar meddelar bestämmelser om luftfart med svenska militära luftfartyg samt om militära flygplatser och an-

ningsplatser, som anordnades för militärt bruk, tillämpa föreskrifterna i förordningen. En och annan av föreskrifterna borde naturligtvis gälla också för trafik med dylikt luftfartyg, men sådana bestämmelser vore undantag. Den lämpligaste formen att reglera vad som sålunda undantogs från förordningens tillämpningsområde syntes vara att åt Kungl. Maj:t överlämna att därom träffa närmare bestämmelser. Se betänkandet s. 38 f.

¹ Jfr särskilt NJA 1918 s. 579 och 1948 s. 748. Se närmare Wikander, Några svenska rättsfall rörande statens ansvarighet för kollisionsskada, vållad av dess krigsfartyg, i Festskrift för Birger Ekeberg (Stockholm 1950), s. 571 ff.

² NJA 1923 s. 536.

³ Se Wikander, 1928 års lagstiftning om redareansvar och sjöpanträtt (Stockholm 1929), s. 59 f.

⁴ Se särskilt NJA 1942 s. 229 och 1945 s. 210, däri ägare av silverrävsfarmer tillerkänts ersättning för skada tillfogad genom överflygning av militära luftfartyg. Jfr ock FT 1951 s. 223, däri ersättning enligt Kungl. Maj:ts beslut utgått för en av överflygande militärfartyg skrämd stamtjur.

nan militär markorganisation. I denna allmänna regel göras emellertid vissa undantag, till vilka de sakkunniga strax återkomma.

Med hänsyn till begränsningen i de sakkunnigas uppdrag skola de här icke närmare ingå på de administrativa bestämmelser, som i detta avseende äro påkallade. De utgå emellertid från att, såsom luftfartskonventionen i dess vid rubriken till första avdelningen återgivna art. 3 under d) innehåller, bestämmelserna komma att erhålla sådan avfattning, att den civila luftfartens säkerhet icke äventyras.

Såsom redan anförts har det icke ansetts riktigt att utan undantag genomföra den i paragrafen uppställda regeln. Att beakta äro nämligen de privaträttsliga förhållanden, vilka kunna uppkomma även i följd av militär luftfart. På grund därav begränsas fullmakten uttryckligen till att avse allenast de ämnen, i vilka beträffande civil luftfart stadganden äro givna i luftfartslagen. Fullmakten omfattar således exempelvis icke den lagstiftning, till vilken hänvisning sker i 10 kap. 1 § i förslaget. Ytterligare göres i förevarande paragraf den begränsning i bemyndigandet, att rörande jämkning av ersättningsskyldighet samt bärgning och bevarande av militärt luftfartyg vad i 10 kap. 3 § samt 11 kap. 2 § första och tredje styckena stadgas skall äga motsvarande tillämpning.

Frågan om meddelande av ansvarsbestämmelser har, med hänsyn till vad strafflagen i 26 kap. och i övrigt innehåller, ansetts sakna praktisk betydelse.

2 §.

Denna paragraf avser andra svenska statliga luftfartyg än de militära. Beträffande sådana fartyg saknas såväl i luftfartsförordningen som i tillämpningskungörelsen andra särskilda bestämmelser än vad förordningen innehåller i den vid kapitlets rubrik återgivna § 38.

Den schweiziska luftfartslagen är enligt art. 108 principiellt tillämplig å de icke militära statsluftfartygen; dock att förbundsrådet kan dels förordna att vissa (einzeln) bestämmelser i lagen icke skola äga tillämpning å sådana fartyg, dels ock i förekommande fall uppställa särregler för detta slags fartyg, dock att lagens föreskrifter om ansvarighet och dess straffbestämmelser därvid icke må ändras.

De sakkunniga hava i likhet med den schweiziske lagstiftaren funnit luftfartslagen böra göras i princip tillämplig å de icke militära statsluftfartygen och föreslå därför i första stycket av förevarande paragraf stadgande därom. Sådan reglering lär i fråga om andra statsluftfartyg än tull- och polisfartyg samt de därmed helt jämställda fartygen bäst överensstämma med Sveriges åtaganden enligt luftfartskonventionen, men även för de från konventionens tillämpning undantagna icke militära statsfartygen har en sådan ordning funnits vara lämplig.¹ För alla hithörande statsfartyg har dock det undantaget ansetts böra gälla, att de i 11 kap. 3—6 §§ i

¹ Angående tolkningen av luftfartskonventionen art. 3 må hänvisas till s. 44 f.

förslaget meddelade bestämmelserna om luftpanträtt icke skola äga tillämpning å dem.

Man har vidare funnit möjlighet böra förefinnas att medgiva ytterligare undantag och föreskriva tillägg beträffande lagens stadganden och även i detta avseende ansett den schweiziska regleringen vara i huvudsak förebildlig. I paragrafens andra stycke har därför en fullmakt i angivna hänseende föreslagits skola givas åt Konungen eller den Konungen därtill bemyndigad. Därvid har fullmakten dock icke utsträckts till att gälla de föreslagna stadgandena i 10 kap. 3 § om jämkning av ersättningsskyldighet samt i 11 kap. 2 § första och tredje styckena rörande bärarlön och ersättning för vissa särskilda kostnader. Vidare skola de i 13 kap. stadgade ansvarsbestämmelserna städse gälla i tillämpliga delar, det vill säga i sådana delar beträffande vilka icke det faktiska underlaget för ansvarsbestämmelserna undanryckts genom bestämmelser, som inom luftfartslagens ram meddelats av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigad. Såsom självklart har förutsatts, att regler icke givas som strida mot luftfartskonventionen och att hänsyn toges till konventionens gränsdragning mellan de statliga luftfartyg, å vilka konventionen icke äger tillämpning, och övriga statsluftsfartyg.¹

3 §.

För utländska statliga luftfartyg, å vilka luftfartskonventionen icke är tillämplig, står frågan om deras rätt att erhålla tillträde till svenskt område i främsta rummet.² Detta gäller såväl militära som icke militära luftfartyg.

Vid kapitlets rubrik har anförts, hurusom § 38 luftfartsförordningen i detta ämne föreskriver att Konungen bestämmer om främmande militära luftfartygs tillträde till svenskt område. Vissa sådana bestämmelser återfinnas i § 33 andra stycket tillämpningskungörelsen, som i nära anslutning till Pariskonventionen art. 32 stadgar dels att om främmande militärt luftfartyg erhållit tillstånd till färd över eller nedstigning å svenskt område, sådant luftfartyg, såvida icke annorlunda bestämts, åtnjuter de förmåner, som vanligen tillkomma främmande krigsfartyg, dels ock att främmande militärt luftfartyg, som är nödsakat att verkställa nedstigning eller som anmanas att gå ned, icke må till följd därav göra anspråk på de förmåner, som nyss nämnts.

I anslutning till de nu återgivna bestämmelserna må erinras om kungl. kungörelsen den 21 november 1925 (nr 467) angående främmande örlogsfartygs och militära luftfartygs tillträde i fred till svenskt territorium samt om kungl. kungörelsen den 27 februari 1953 (nr 66) angående vissa främmande militära luftfartygs tillträde till svenskt territorium, vilken senare enligt kungl. kungörelsen den 17 december 1954 (nr 749) äger giltighet till och med den 31 december 1955. I 11 § i 1925 års kungörelse stadgas

¹ Jfr Riese s. 197.

² Se Klein, a. a. s. 26 ff, 77 ff.

i 1 mom., att främmande militärt luftfartyg äger tillträde till svenskt territorium endast efter därtill på diplomatisk väg utverkat tillstånd. I 2 mom. föreskrives, att sådant tillstånd icke erfordras för militärt luftfartyg, å vilket befinner sig främmande statsöverhuvud eller dess officiella representant eller som eskorterar sådant fartyg, dock att antalet eskorterande fartyg icke må uppgå till mer än två, ej heller för militärt luftfartyg som medföres ombord å örlogsfartyg, under villkor att luftfartyget förbliver ombord å örlogsfartyget under dess uppehåll inom svenskt territorium, eller som är i nöd. Enligt det genom kungl. kungörelsen den 21 oktober 1938 (nr 626) tillagda 3 mom. erfordras ej heller sådant tillstånd för viss genomfart i Öresund eller luftområdet däröver. Närmare bestämmelser meddelas i vissa följande paragrafer, däribland att vad i gällande författningar om luftfart stadgas i tillämpliga delar skall lända till efterrättelse jämväl beträffande främmande militärt luftfartyg, dock att å sådant fartyg inmonterade skjutvapen utan ammunition samt inmonterade fotografiapparater utan plåtar och films må medföras (12 §). Genom 1953 års kungörelse har luftfartsstyrelsen bemyndigats att i samråd med chefen för försvarsstaben medgiva vissa främmande militära luftfartyg tillträde till svenskt territorium.

Pariskonventionen stadgar i art. 33, att genom särskilda avtal mellan de enskilda staterna skall bestämmas, i vilka fall polis- och tullluftfartyg må erhålla tillstånd att överskrida gränserna, samt att dessa luftfartyg i intet fall skola åtnjuta de förmåner, som avses i art. 32. Pariskonventionens regler hava numera ersatts av de vid rubriken till första avdelningen återgivna bestämmelserna i luftfartskonventionen art. 3 under c).

Rörande den schweiziska rätten må anmärkas art. 2 i luftfartslagen, vilken såsom förutsättning för rätt för icke schweiziska luftfartyg att färdas i det schweiziska luftrummet angiver antingen en mellanstatlig överenskommelse eller ett särskilt tillstånd av den schweiziska luftfartsstyrelsen.

Såsom första stycket av förevarande paragraf giver vid handen, föreslå de sakkunniga i huvudsaklig anslutning såväl till nu gällande rätt som till luftfartskonventionens bestämmelser, att det skall ankomma på Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar att förordna huruvida främmande militära luftfartyg samt andra främmande luftfartyg, som nyttjas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, må vinna tillträde till svenskt område. Självfallet måste vid begagnandet av den sålunda givna fullmakten beaktas luftfartskonventionens tillämpningsområde beträffande statliga luftfartyg.

I nära samband med det anförda står frågan, vilka regler de utländska fartygen och deras besättningar hava att följa då de befinna sig i Sverige. Det har härvid ansetts lämpligt att, såsom för närvarande är fallet beträffande militära luftfartyg, låta det ankomma på Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar att utfärda i detta avseende erforderliga bestämmelser.

Betydelsen av detta bemyndigande minskas avsevärt av det förhållandet,

att ifrågavarande utländska statsfartyg genomgående och sådant fartygs besättning i betydande utsträckning enligt allmänt erkända folkrättsliga grundsatser åtnjuta exterritorialitet eller immunitet.¹

Har främmande statsluftfartyg, varom nu är fråga, inkommit å svenskt område utan vederbörligt tillstånd, lär enligt den förhärskande meningen inom teorien de folkrättsliga grundsatserna om immunitetsskydd i princip ej göra sig gällande.² Med hänsyn till vikten av att kunna beivra i samband med sådant olovligt inkommande föröfvade gärningar, som innebära överträdelse av luftfartslagen eller med stöd därav meddelade bestämmelser, har det därför synts påkallat att i lagen upptaga stadgande rörande de regler, som skola följas av sålunda inkommet främmande statsfartyg. Den naturliga lösningen härvidlag har synts vara att åtminstone i det väsentliga låta luftfartslagen gälla för sådant fartyg i lika mån som beträffande utländskt civilt luftfartyg. Detta står ock i överensstämmelse med innehållet i den nyss återgivna 12 § i 1925 års kungörelse. Till vinnande av detta syfte har i andra stycket av förevarande paragraf föreslagits bestämmelse, att vad i 13 kap. stadgas skall i tillämpliga delar gälla beträffande den som gör tjänst å luftfartyg, varom i första stycket förmåles, och som är underkastad svensk strafflag.³ Det må tilläggas, att en bestämmelse som den föreslagna skulle täcka jämväl de fall, då någon som eljest åtnjöt immunitet föröfvade brott under sådana omständigheter, att immunitetsskyddet bortföller.

Bestämmelser om lagens ikraftträdande

Med hänsyn till samarbetet inom SAS är det önskvärt att den svenska lagen träder i kraft samtidigt med de nya danska och norska luftfartslagarna. De sakkunniga föreslå därför att det skall överlämnas åt Konungen att förordna angående tidpunkten för lagens ikraftträdande.

Den nu föreslagna lagen utgör en ersättning främst för luftfartsförordningen, vilken sålunda bör upphävas. Såsom framgår av vad redan vid rubriken till lagförslaget anförts, har registreringslagen inarbetats i 2, 11 och 13 kap. luftfartslagen. Jämväl registreringslagen bör följaktligen upphävas, när den nya lagstiftningen träder i kraft. Ytterligare bör då 1914 års lag angående förbud mot lufttrafik över svenskt område upphöra att gälla. Skälen härtill framgå av motiveringen till 1 kap. 3 § och 8 kap. 3 § samt 13 kap. 1 och 11 §§ i förslaget.

¹ Se straffrättskommittén s. 459 f och där anförd litteratur samt vidare Sundberg s. 195 ff, 205, Riese s. 196 f och Klein, a. a. s. 33 ff, 77 ff, 89 ff. Jfr för sjörättens del även lagen den 17 juni 1938 (nr 470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m. m., vilken i 2 och 3 §§ inrymmer viss immunitet för, bl. a., krigsfartyg eller annat fartyg som den främmande staten äger eller nyttjar och vid tiden för fordrans tillkomst brukade uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift.

² Detta torde vara fallet även om inkommandet är föranlett av en nödsituation, något som emellertid med hänsyn till innehållet i 11 § kungl. kungörelsen den 21 november 1925 (nr 467) icke är aktuellt för svensk rätts vidkommande. — Jfr föregående not.

³ Det sistnämnda kan vara förhållandet antingen på grund av uttryckligt lagstadgande eller jämlikt allmänna rättsgrundsatser; jfr straffrättskommittén särskilt s. 460.

Förslaget till lag angående ändrad lydelse av 1 § lagen den 22 april 1938 (nr 121) om hittegods

I 11 kap. 9 § andra stycket förslaget till luftfartslag hava de sakkunniga, av skäl som framgå av vad vid sagda paragraf anförts, i anslutning till stadgandet i paragrafens första stycke upptagit bestämmelse, att anmälan enligt 1 § lagen om hittegods skall, där fyndet utgöres av föremål som avses i första stycket av paragrafen, städse göras hos polismyndighet eller undersökningsmyndigheten. Underrättelse till hittegodsets ägare kan sålunda i dessa fall icke godtagas såsom tillräcklig åtgärd från upphittarens sida. Erinran om detta undantag från de i 1 § hittegodslagen stadgade reglerna har ansetts böra göras i paragrafen.

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

Under utredningsarbetet hava de sakkunniga haft under överbäggande frågan om forum i lufträttsmål, vilken för närvarande icke är föremål för särskild reglering utan är att besvara enligt de allmänna reglerna i 10 och 19 kap. rättegångsbalken.

På sjörättens område innehåller 13 kap. sjölagen bestämmelser om laga domstol och rättegång i sjörättsmål. Enligt 313 § sjölagen är rådhusrätt första domstol i mål, som skall bedömas efter nämnda lag, dock att sådant mål i visst fall må upptagas av häradsrätt enligt vad som stadgas i lagen den 4 juni 1937 om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål. Beträffande rådhusrätts behörighet att upptaga tvistemål enligt sjölagen stadgas i 323 § samma lag, att i tillämpliga delar skall gälla vad angående laga domstol i tvistemål i allmänhet är stadgat; att talan ock må väckas vid rådhusrätten i den ort, där fartyget finnes; att om rådhusrätt ej finnes å ort, där svaranden enligt vad sålunda är föreskrivet må sökas, käranden äge instämma tvisten till den rådhusrätt, som är närmast den orten; samt att om flera äro redare i ett fartyg, fartygets hemort skall anses som sederiets hemvist. I fråga om forum i brottmål förordnas i 328 § sjölagen, att om rådhusrätts behörighet att upptaga brottmål enligt lagen skall i tillämpliga delar gälla vad angående laga domstol i brottmål i allmänhet är stadgat, varjämte bestämmes, att om rådhusrätt ej finnes å ort, vid vars domstol den tilltalade enligt vad sålunda är föreskrivet har att svara, åtal må väckas vid den rådhusrätt, som är närmast den orten.

Med de nu återgivna forumreglerna i det väsentliga överensstämmande stadganden äro meddelade i 84—86 §§ sjömanslagen. Jämföras må ock de

vid 5 kap. 11 § i förslaget till luftfartslag anmärkta författningarna rörande undantag från svensk domstols behörighet såvitt angår vissa tvister mellan befälhavare och besättning å utländskt fartyg samt lagen den 17 juni 1938 med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m. m.

Rättegångsbalken innehåller i 19 kap., vilket rör laga domstol i brottmål, vissa bestämmelser som direkt uppmärksamma sjöfartens förhållanden. Enligt 1 § i kapitlet gäller bland annat, att om brott skett å svenskt fartyg under resa inom eller utom riket, även rätten i den ort, dit den misstänkte med fartyget först ankommer eller där han gripits eller eljest upphåller sig, är behörig domstol. I 2 § stadgas beträffande brott, som förövats å utländskt fartyg under resa inom eller utom riket, att åtal för brottet, om ej Konungen för visst fall förordnar annat, upptages 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.

I sitt betänkande med förslag till brottsbalk har straffrättskommittén föreslagit, att de nyss återgivna forumreglerna i 19 kap. rättegångsbalken skola avse, regeln i 1 § även brott ombord å svenskt luftfartyg under resa och regeln i 2 § även brott ombord å utländskt luftfartyg under resa.¹ Straffrättskommittén har motiverat ändringarna med hänsyn till de av kommittén föreslagna bestämmelserna om svensk strafflags tillämplighet i fråga om brott som förövats ombord å fartyg och luftfartyg.

De sakkunniga anförde i sitt betänkande med förslag till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg m. m. att de till prövning förehåft frågan, huruvida 38 § lagen den 10 maj 1901 (nr 26 s. 1) om inteckning i fartyg borde erhålla motsvarighet i förslaget.² Denna paragraf innehåller med sjörätten i övrigt överensstämmande stadganden om forum för det fall, att inteckningshavare vill vid domstol utsöka sin fordran ur det intecknade fartyget eller tvist yppas om giltigheten av meddelad inteckning. De sakkunniga stannade emellertid för att icke föreslå någon bestämmelse av ifrågasatt natur. De tillade dock, att läget måhända kunde gestalta sig i viss mån annorlunda, därest luftfartslagen komme att innehålla stadgande, som begränsade behörigheten att handlägga lufträttsmål till vissa domstolar.

Departementschefen yttrade i detta ämne, att spörsmålet syntes böra behandlas i samband med utarbetandet av förslag till luftfartslag.³

Under det nu ifrågavarande utredningsarbetet har särskild uppmärksamhet ägnats åt spörsmålet, huruvida det skulle kunna beräknas bliva till fördel för lufträttsmålen avgörande om de förlades till vissa domstolar, så att där större förtrogenhet med luftfartens förhållanden med tiden skulle vinnas. Man har härvidlag dryftat stadgande, att behörighet att handlägga sådana mål skulle tillkomma exempelvis rikets samtliga rådhusrätter eller en rådhusrätt inom varje hovrätts domsområde. De vinster,

¹ Straffrättskommittén s. 80, 472.

² Se Kungl. Maj:ts proposition nr 13/1955 s. 242 f.

³ Jfr i föregående not anförda proposition s. 99.

som en sådan centralisering kunde förväntas medföra, hava emellertid ansetts icke böra överskattas, bland annat emedan lufträttsmålen åtminstone inom överskådlig framtid kunna beräknas bliva tämligen fåtaliga och på grund av de skiftande förhållandena knappast ägnade att grundlägga särskild förtrogenhet med lufträtten. Med hänsyn till de olägenheter, som en centralisering av målen i åtskilliga fall skulle innebära för berörda parter, hava de sakkunniga därför ansett rikets underrätter böra vara i lika mån behöriga att handlägga lufträttsmål. Med denna ståndpunkt torde förnyat övervägande av frågan om forum vid utsökande av intecknad fordran eller vid tvist om giltigheten av meddelad inteckning icke vara påkallat. Vad nu anförts äger tillämpning såväl på spörsmålet, vilken domstol skall vara behörig att handlägga tvistemål av lufträttslig art, som på frågan om laga domstol i brottmål enligt luftfartslagen och andra författningar rörande luftfarten.

En från det anförda skild fråga är, huruvida de i 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken upptagna reglerna om behörig domstol beträffande brott ombord å sjögående fartyg böra, på sätt straffrättskommittén föreslagit, utsträckas att gälla jämväl i fråga om brott, som förövats å luftfartyg. De sakkunniga ansluta sig för sin del till vad straffrättskommittén i detta avseende anfört, såsom väl överensstämmande även med den uppfattning som kommer till uttryck exempelvis i 5 kap. 5 § och 8 kap. 3 § i förslaget till luftfartslag. Jämföras må vad vid sagda paragrafer yttrats.

På grund av vad sålunda anförts framlägga de sakkunniga ett med straffrättskommitténs likalydande förslag till ändring i 19 kap. 1 och 2 §§ rättegångsbalken.

Förslaget till lag angående ändrad lydelse av 2 § 14:o) lagen den 26 maj 1909 (nr 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt

De av de sakkunniga föreslagna ändringarna i regeringsrättslagen äro av huvudsakligen formell natur och sammanhånga med luftfartslagens från luftfartsförordningen delvis avvikande avfattning. Behörighetsbevis hava ansetts böra nämnas i förevarande lag, ehuru omförmälda endast i motiven till luftfartslagen men ej i själva lagen. Jämföras må särskilt 4 kap. 4 § i förslaget till luftfartslag och vad därvid anförts, ävensom 4 kap. 5—7 §§ och 6 kap. 15 § i sagda förslag.

I inledningen till motiven har framhållits, hurusom Kungl. Maj:t uppdragit åt en särskild utredning att utarbета förslag till revision av tillämpningskungörelsen. Under utredningsarbetet hava de sakkunniga icke fun-

nit någon tillämpningsbestämmelse till de nu framlagda lagförslagen vara påkallad, vilken icke kan anses falla inom det sålunda meddelade särskilda uppdraget. Vid sådant förhållande anse sig de sakkunniga icke böra utöver vad i det föregående skett beröra de följdföreskrifter av administrativ karaktär, vilka kunna komma i fråga.

*Bilaga***Luftfartskonventionen jämte översättning**

Luftfartskonventionen är jämte svensk översättning intagen i Sveriges överenskommelser med främmande makter såsom nr 2 år 1946. Översättningen är likalydande med den i bilaga 2 till Kungl. Maj:ts proposition nr 333 till 1945 års riksdag intagna texten. De sakkunniga hava emellertid under utredningsarbetet ansett påkallat att överarbeta denna översättning. Ehuru behovet härav gjort sig gällande väsentligen beträffande de artiklar, som inverkat på avfattningen av förslaget till luftfartslag, har det med hänsyn till översättningens enhetlighet funnits önskvärt att jämväl översättningen av övriga delar av konventionen översåges. Den sålunda reviderade översättningen återgives i denna bilaga vid sidan av konventionens engelska text.

Enligt bestämmelserna rörande konventionens undertecknande skall, jämte den vid undertecknandet föreliggande på engelska språket avfattade texten, konventionen hållas tillgänglig för undertecknande i en engelsk, en fransk och en spansk avfattning, vilka skola äga lika vitsord. Någon fransk eller spansk text har dock icke blivit uppgjord. ICAO:s råd har emellertid den 19 februari 1952, i enlighet med beslut vid organisationens år 1949 hållna tredje församlingsmöte, fastställt en fransk och en spansk översättning av konventionen att användas, jämte den i Chicago undertecknade konventionstexten, för organisationens inre ändamål, det vill säga för arbetet hos sekretariatet, församlingen, rådet och organisationens övriga organ samt för hänvisningar gjorda av organisationen i meddelanden till fördragsslutande stater. Rådet har samtidigt rekommenderat de fördragsslutande staterna att i sina förbindelser med ICAO eller andra fördragsslutande stater vid hänvisningar använda allenast dessa tre texter. Den engelska konventionstexten har jämte dessa franska och spanska översättningar samt en förteckning över de stater, som den 1 juli 1952 voro anslutna till konventionen, publicerats av ICAO såsom Doc. 7300.

Convention on International Civil Aviation

PREAMBLE

Whereas the future development of international civil aviation can greatly help to create and preserve friendship and understanding among the nations and peoples of the world, yet its abuse can become a threat to the general security; and

Whereas it is desirable to avoid friction and to promote that cooperation between nations and peoples upon which the peace of the world depends;

Therefore, the undersigned governments having agreed on certain principles and arrangements in order that international civil aviation may be developed in a safe and orderly manner and that international air transport services may be established on the basis of equality of opportunity and operated soundly and economically;

Have accordingly concluded this Convention to that end.

Part I—Air Navigation

CHAPTER I

General principles and application of the Convention

Article 1

Sovereignty

The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.

Article 2

Territory

For the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed

Konvention angående internationell civil luftfart

INLEDNING

Enär den kommande utvecklingen av internationell civil luftfart i hög grad kan bidra till att skapa och upprätthålla vänskap och förståelse mellan världens nationer och folk, under det att missbruk därav kan bli ett hot mot den allmänna säkerheten, samt

enär det är önskvärt att undvika motsättningar och att befrämja det samarbete mellan nationer och folk, varav världsfreden beror,

alltså hava undertecknade regeringar, efter att hava överenskommit om vissa principer och anordningar i syfte att den internationella civila luftfarten må utvecklas på ett säkert och välordnat sätt samt att den internationella lufttrafiken må kunna anordnas på grundvalen av lika möjligheter för alla och drivas sunt och ekonomiskt,

i sådant syfte avslutat denna konvention.

Del I—Luftfart

KAPITEL I

Konventionens allmänna principer och tillämpning

Artikel 1

Höghetsrätt

De fördragsslutande staterna erkänna, att varje stat har fullständig och uteslutande höghetsrätt i luftområdet över sitt territorium.

Artikel 2

Territorium

Med en stats territorium förstås i denna konvention de landområden

to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State.

Article 3

Civil and state aircraft

(a) This Convention shall be applicable only to civil aircraft, and shall not be applicable to state aircraft.

(b) Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.

(c) No state aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another State or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof.

(d) The contracting States undertake, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.

Article 4

Misuse of civil aviation

Each contracting State agrees not to use civil aviation for any purpose inconsistent with the aims of this Convention.

CHAPTER II

Flight over territory of contracting States

Article 5

Right of non-scheduled flight

Each contracting State agrees that all aircraft of the other contracting States, being aircraft not engaged in scheduled international air services shall have the right, subject to the observance of the terms of this Convention, to make flights into or in transit non-stop across its territory and to make stops for non-traffic purposes without the necessity of ob-

och angränsande territorialvatten, som stå under den statens suveränitet, överhöghet, beskydd eller mandat.

Artikel 3

Civila och statliga luftfartyg

(a) Denna konvention är tillämplig endast på civila luftfartyg och skall ej vara tillämplig på statliga luftfartyg.

(b) Luftfartyg nyttjade i militär-, tull- och polistjänst skola anses vara statliga luftfartyg.

(c) Intet statligt luftfartyg från en fördragsslutande stat må flyga över annan stats territorium eller landa därstädes annat än med tillstånd, givet genom särskild överenskommelse eller annorledes, och i enlighet med sålunda träffade bestämmelser.

(d) De fördragsslutande staterna förbinda sig att vid utfärdandet av föreskrifter för sina statliga luftfartyg taga vederbörlig hänsyn till säkerheten för luftfart med civila luftfartyg.

Artikel 4

Missbruk av civil luftfart

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att ej bedriva civil luftfart för något ändamål, som är oförenligt med denna konventions syfte.

KAPITEL II

Flygning över fördragsslutande staters territorium

Artikel 5

Rätt till icke regelbunden flygning

Envar fördragsslutande stat medger, att alla luftfartyg från annan fördragsslutande stat, vilka icke nyttjas i regelbunden internationell trafik, må, utan skyldighet att förut inhämta tillstånd därtill, under iakttagande av bestämmelserna i denna konvention flyga till eller utan mellanlandning överflyga dess territorium ävensom där landa för andra

taining prior permission, and subject to the right of the State flown over to require landing. Each contracting State nevertheless reserves the right, for reasons of safety of flight, to require aircraft desiring to proceed over regions which are inaccessible or without adequate air navigation facilities to follow prescribed routes, or to obtain special permission for such flights.

Such aircraft, if engaged in the carriage of passengers, cargo, or mail for remuneration or hire on other than scheduled international air services, shall also, subject to the provisions of Article 7, have the privilege of taking on or discharging passengers, cargo, or mail, subject to the right of any State where such embarkation or discharge takes place to impose such regulations, conditions or limitations as it may consider desirable.

Article 6

Scheduled air services

No scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State, and in accordance with the terms of such permission or authorization.

Article 7

Cabotage

Each contracting State shall have the right to refuse permission to the aircraft of other contracting States to take on in its territory passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory. Each contracting State undertakes not to enter into any arrangements which specifically grant any such privilege on an exclusive basis to any other State or an airline of any other State, and not to obtain any such exclusive privilege from any other State.

än trafikändamål, dock under förbehåll om rätt för den överflugna staten att påfordra landning. Envar fördragsslutande stat förbehåller sig emellertid rätt att av flygsäkerhetsskäl påfordra, att luftfartyg, som önskar färdas över områden som äro otillgängliga eller utan tillfredsställande markorganisation, skall följa föreskrivna flygvägar eller inhämta särskilt tillstånd till sådan flygning.

Om sådant luftfartyg nyttjas för befordran av passagerare, gods eller post mot vederlag eller hyra i icke regelbunden internationell lufttrafik, skall det jämväl, under förbehåll för bestämmelserna i artikel 7, hava rätt att taga ombord eller avlämna passagerare, gods eller post, dock med förbehåll om rätt för den stat, där sådant sker, att föreskriva de bestämmelser, villkor eller begränsningar som den finner önskvärda.

Artikel 6

Regelbunden lufttrafik

Ingen regelbunden internationell lufttrafik över eller till en fördragsslutande stats territorium må bedrivas utan särskilt tillstånd eller annat bemyndigande av den staten samt i enlighet med villkoren i tillståndet eller bemyndigandet.

Artikel 7

Cabotage

Envar fördragsslutande stat äger vägra annan fördragsslutande stats luftfartyg tillstånd att inom dess territorium för befordran mot vederlag eller hyra taga ombord passagerare, post och gods med bestämmelse till annan plats inom territoriet. Envar fördragsslutande stat förbinder sig att ej träffa någon överenskommelse, varigenom sådan förmån särskilt och med ensamrätt förlänas annan stat eller lufttrafikföretag i annan stat, samt att ej heller från annan stat mottaga sådan förmån med ensamrätt.

Article 8

Pilotless aircraft

No aircraft capable of being flown without a pilot shall be flown without a pilot over the territory of a contracting State without special authorization by that State and in accordance with the terms of such authorization. Each contracting State undertakes to insure that the flight of such aircraft without a pilot in regions open to civil aircraft shall be so controlled as to obviate danger to civil aircraft.

Article 9

Prohibited areas

(a) Each contracting State may, for reasons of military necessity or public safety, restrict or prohibit uniformly the aircraft of other States from flying over certain areas of its territory, provided that no distinction in this respect is made between the aircraft of the State whose territory is involved, engaged in international scheduled airline services, and the aircraft of the other contracting States likewise engaged. Such prohibited areas shall be of reasonable extent and location so as not to interfere unnecessarily with air navigation. Descriptions of such prohibited areas in the territory of a contracting State, as well as any subsequent alterations therein, shall be communicated as soon as possible to the other contracting States and to the International Civil Aviation Organization.

(b) Each contracting State reserves also the right, in exceptional circumstances or during a period of emergency, or in the interest of public safety, and with immediate effect, temporarily to restrict or prohibit flying over the whole or any part of its territory, on condition that such restriction or prohibition shall be applicable without distinction of nationality to aircraft of all other States.

Artikel 8

Luftfartyg utan förare

Intet luftfartyg, som kan flygas utan förare, må över en fördragsslutande stats territorium flygas utan förare annat än med särskilt tillstånd av den staten och under iakttagande av villkor, som bestämts i sådant tillstånd. Envar fördragsslutande stat förbinder sig att sörja för att flygning med sådant luftfartyg utan förare inom områden, som stå öppna för civila luftfartyg, underkastas sådan kontroll att fara för civila luftfartyg förebygges.

Artikel 9

Förbjudna områden

(a) Envar fördragsslutande stat må, på grund av tvingande militära skäl eller i den allmänna säkerhetens intresse, enhetligt inskränka eller förbjuda trafik med luftfartyg, hemmahörande i andra stater, över vissa områden av dess territorium, under förutsättning att åtskillnad i detta avseende icke göres mellan förstnämnda stats och andra fördragsslutande staters i internationell regelbunden trafik nyttjade luftfartyg. Sådana förbjudna områden skola vara av måttlig utsträckning och så belägna, att de icke onödigt hindra luftfarten. Beskrivning över sådana förbjudna områden inom en fördragsslutande stats territorium liksom däri skedda förändringar skola snarast möjligt meddelas de övriga fördragsslutande staterna och Internationella civila luftfartsorganisationen.

(b) Envar fördragsslutande stat förbehåller sig dessutom rätt att under utomordentliga omständigheter eller under en tid av fara eller i den allmänna säkerhetens intresse och med omedelbar verkan tillfälligt inskränka eller förbjuda flygning över dess territorium eller del därav under villkor, att inskränkningen eller förbudet tillämpas på alla andra staters luftfartyg utan åtskillnad beträffande nationalitet.

(c) Each contracting State, under such regulations as it may prescribe, may require any aircraft entering the areas contemplated in subparagraphs (a) or (b) above to effect a landing as soon as practicable thereafter at some designated airport within its territory.

Article 10

Landing at customs airport

Except in a case where, under the terms of this Convention or a special authorization, aircraft are permitted to cross the territory of a contracting State without landing, every aircraft which enters the territory of a contracting State shall, if the regulations of that State so require, land at an airport designated by that State for the purpose of customs and other examination. On departure from the territory of a contracting State, such aircraft shall depart from a similarly designated customs airport. Particulars of all designated customs airports shall be published by the State and transmitted to the International Civil Aviation Organization established under Part II of this Convention for communication to all other contracting States.

Article 11

Applicability of air regulations

Subject to the provisions of this Convention, the laws and regulations of a contracting State relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of all contracting States without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that State.

(c) Envar fördragsslutande stat äger, på sätt den finner skäligt föreskriva, fordra att luftfartyg som inkommer över områden, som avses under (a) och (b) här ovan, skall landa snarast möjligt å anvisad flygplats inom dess territorium.

Artikel 10

Landning på tullflygplatser

Utom i det fall, då luftfartyg jämlikt bestämmelserna i denna konvention eller enligt särskilt tillstånd äger överflyga en fördragsslutande stats territorium utan att landa, skall varje luftfartyg, som inkommer över fördragsslutande stats territorium, om denna stats bestämmelser så kräva, landa på flygplats, som av den staten anvisats för tullbehandling och annan undersökning. Vid avgång från en fördragsslutande stats territorium skall sådant luftfartyg avgå från en på samma sätt anvisad tullflygplats. Uppgifter rörande samtliga anvisade flygplatser skola offentliggöras av staten och lämnas till Internationella civila luftfartsorganisationen, som upprättats enligt bestämmelserna i Del II av denna konvention, för att delgivas övriga fördragsslutande stater.

Artikel 11

Luftfartsbestämmelsernas tillämplighet

Med förbehåll för bestämmelserna i denna konvention skola de lagar och bestämmelser i en fördragsslutande stat, vilka gälla beträffande ankomst till eller avgång från dess territorium av luftfartyg nyttjade i internationell luftfart eller beträffande sådana luftfartygs nyttjande och navigering inom dess territorium, äga tillämplighet på samtliga fördragsslutande staters luftfartyg, oavsett nationalitet, och sådana luftfartyg skola iakttaga dem, då de ankomma till, avgå från eller befinna sig inom den statens territorium.

Article 12

Rules of the air

Each contracting State undertakes to adopt measures to insure that every aircraft flying over or maneuvering within its territory and that every aircraft carrying its nationality mark, wherever such aircraft may be, shall comply with the rules and regulations relating to the flight and maneuver of aircraft there in force. Each contracting State undertakes to keep its own regulations in these respects uniform, to the greatest possible extent, with those established from time to time under this Convention. Over the high seas, the rules in force shall be those established under this Convention. Each contracting State undertakes to insure the prosecution of all persons violating the regulations applicable.

Article 13

Entry and clearance regulations

The laws and regulations of a contracting State as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo upon entrance into or departure from, or while within the territory of that State.

Article 14

Prevention of spread of disease

Each contracting State agrees to take effective measures to prevent the spread by means of air navigation of cholera, typhus (epidemic), smallpox, yellow fever, plague, and such other communicable diseases as the contracting States shall from time to time decide to designate, and to that

Artikel 12

Trafikregler för luftfart

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att vidtaga åtgärder för att säkerställa att varje luftfartyg, som flyger över dess territorium eller manövrerar där, och varje luftfartyg, som för dess nationalitetsmärke, varhelst sådant fartyg än må befinna sig, iakttaga gällande bestämmelser beträffande flygning och fartygs manövrering. Envar fördragsslutande stat förbinder sig att hålla sina egna bestämmelser i dessa avseenden i största möjliga utsträckning i överensstämmelse med dem, som tid efter annan utfärdas i enlighet med denna konvention. Över de öppna haven skola de i enlighet med denna konvention utfärdade bestämmelserna gälla. Envar fördragsslutande stat förbinder sig att låta åtala dem som bryta mot tillämpliga bestämmelser.

Artikel 13

Bestämmelser om tillträde och klarering

De lagar och bestämmelser, som i en fördragsslutande stat gälla rörande ankomst till eller avgång från dess territorium av luftfartygs passagerare, besättning eller gods, såsom lagar och bestämmelser i fråga om ankomst, klarering, invandring, pass, tullbehandling och karantän, skola iakttagas av eller beträffande passagerarna eller besättningen eller beträffande godset vid ankomst till eller avgång från eller under uppehåll inom den statens territorium.

Artikel 14

Förhindrande av sjukdomars spridande

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att vidtaga verk samma åtgärder för att hindra spridning genom luftfart av kolera, tyfus (epidemisk), smittkoppor, gula febern, pest och andra sådana smittsamma sjukdomar, som de fördragsslutande staterna tid efter annan hava att angi-

end contracting States will keep in close consultation with the agencies concerned with international regulations relating to sanitary measures applicable to aircraft. Such consultation shall be without prejudice to the application of any existing international convention on this subject to which the contracting States may be parties.

Article 15

Airport and similar charges

Every airport in a contracting State which is open to public use by its national aircraft shall likewise, subject to the provisions of Article 68, be open under uniform conditions to the aircraft of all the other contracting States. The like uniform conditions shall apply to the use, by aircraft of every contracting State, of all air navigation facilities, including radio and meteorological services, which may be provided for public use for the safety and expedition of air navigation.

Any charges that may be imposed or permitted to be imposed by a contracting State for the use of such airports and air navigation facilities by the aircraft of any other contracting State shall not be higher,

(a) As to aircraft not engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft of the same class engaged in similar operations, and

(b) As to aircraft engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft engaged in similar international air services.

All such charges shall be published and communicated to the International Civil Aviation Organization: provided that, upon representation by an interested contracting State, the charges imposed for the use of airports and other facilities shall be subject to review by the Council,

va. För detta ändamål skola de fördragsslutande staterna hålla nära samråd med de organisationer, vilka hava att taga befattning med internationella bestämmelser om sanitära åtgärder med avseende å luftfartyg. Sådant samråd må ej påverka tillämpningen av någon i ämnet förefintlig internationell konvention, vartill de fördragsslutande staterna anslutit sig.

Artikel 15

Flygplats- och liknande avgifter

Varje flygplats i en fördragsslutande stat, som upplåtits till allmänt bruk av dess inhemska luftfartyg, skall med förbehåll för bestämmelserna i artikel 68 hållas öppen på enahanda villkor jämväl för luftfartyg från alla övriga fördragsslutande stater. Likaledes skola enhetliga bestämmelser gälla för samtliga fördragsslutande staters luftfartyg i fråga om användning av hela den markorganisation, däri inbegripet radio- och väderlekstjänst, som må inrättas till allmänt bruk för att befrämja säkerhet och snabbhet i luftfarten.

De avgifter, som en fördragsslutande stat uttager eller tillåter uttaga av övriga fördragsslutande staters luftfartyg för användning av nämnda flygplatser och markorganisation, må icke överstiga

(a) för luftfartyg, som icke nyttjas i regelbunden internationell trafik, vad ifrågavarande stats inhemska luftfartyg av samma klass skulle erlägga i liknande trafik; samt

(b) för luftfartyg, som nyttjas i regelbunden internationell trafik, vad ifrågavarande stats inhemska luftfartyg skulle erlägga i liknande internationell trafik.

Alla sådana avgifter skola offentliggöras och delgivas Internationella civila luftfartsorganisationen för att, efter framställning av därav intresserad fördragsslutande stat, de för användning av flygplatser och övrig markorganisation föreskrivna avgifterna skola granskas av rådet, som

which shall report and make recommendations thereon for the consideration of the State or States concerned. No fees, dues, or other charges shall be imposed by any contracting State in respect solely of the right of transit over or entry into or exit from its territory of any aircraft of a contracting State or persons or property thereon.

Article 16

Search of aircraft

The appropriate authorities of each of the contracting States shall have the right, without unreasonable delay, to search aircraft of the other contracting States on landing or departure, and to inspect the certificates and other documents prescribed by this Convention.

CHAPTER III

Nationality of aircraft

Article 17

Nationality of aircraft

Aircraft have the nationality of the State in which they are registered.

Article 18

Dual registration

An aircraft cannot be validly registered in more than one State, but its registration may be changed from one State to another.

Article 19

National laws governing registration

The registration or transfer of registration of aircraft in any contracting State shall be made in accordance with its laws and regulations.

Article 20

Display of marks

Every aircraft engaged in international air navigation shall bear its appropriate nationality and registration marks.

har att avgiva utlåtande och förslag i ämnet att övervägas av stat eller stater, som därav beröras. Arvoden, pålagor eller andra avgifter må icke av någon fördragsslutande stat läggas å en fördragsslutande stats luftfartyg eller därmed befordrade personer eller gods endast för rätt att färdas över, inkomma till eller avgå från dess territorium.

Artikel 16

Visitering av luftfartyg

Envar fördragsslutande stats behöriga myndigheter äga att, utan att förorsaka oskäligt dröjsmål, visitera de andra fördragsslutande staternas luftfartyg vid landning eller avgång samt att granska certifikat och andra i denna konvention föreskrivna handlingar.

KAPITEL III

Luftfartygs nationalitet

Artikel 17

Luftfartygs nationalitet

Luftfartyg har den stats nationalitet, i vilken det är registrerat.

Artikel 18

Dubbel registrering

Luftfartyg kan ej med rättslig verkan registreras i mer än en stat, men dess registrering kan överföras från en stat till en annan.

Artikel 19

Nationella lagar om registrering

Luftfartygs registrering eller överförande av sådan registrering skall i fördragsslutande stat företagas i enlighet med dess lagar och föreskrifter.

Artikel 20

Förande av nationalitets- och registreringsmärken

Varje luftfartyg i internationell luftfart skall föra vederbörliga nationalitets- och registreringsmärken.

Article 21

Report of registrations

Each contracting State undertakes to supply to any other contracting State or to the International Civil Aviation Organization, on demand, information concerning the registration and ownership of any particular aircraft registered in that State. In addition, each contracting State shall furnish reports to the International Civil Aviation Organization, under such regulations as the latter may prescribe, giving such pertinent data as can be made available concerning the ownership and control of aircraft registered in that State and habitually engaged in international air navigation. The data thus obtained by the International Civil Aviation Organization shall be made available by it on request to the other contracting States.

CHAPTER IV

Measures to facilitate air navigation

Article 22

Facilitation of formalities

Each contracting State agrees to adopt all practicable measures, through the issuance of special regulations or otherwise, to facilitate and expedite navigation by aircraft between the territories of contracting States, and to prevent unnecessary delays to aircraft, crews, passengers and cargo, especially in the administration of the laws relating to immigration, quarantine, customs and clearance.

Article 23

Customs and immigration procedures

Each contracting State undertakes, so far as it may find practicable, to establish customs and immigration procedures affecting international air navigation in accordance with the practices which may be established

Artikel 21

Rapport om registreringar

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att på begäran lämna varje annan fördragsslutande stat eller Internationella civila luftfartsorganisationen upplysning angående registreringen av och äganderätten till varje i den ifrågavarande staten registrerat luftfartyg. Dessutom skall envar fördragsslutande stat vara pliktig att, i enlighet med de föreskrifter som Internationella civila luftfartsorganisationen må meddela, lämna organisationen rapporter med sådana till saken hörande uppgifter, som kunna införskaffas rörande äganderätten till och kontrollen över de i den staten registrerade luftfartyg, som i regel nyttjas i internationell luftfart. De uppgifter, som Internationella civila luftfartsorganisationen sålunda erhållit, skola på där-om gjord anhållan göras tillgängliga för övriga fördragsslutande stater.

KAPITEL IV

Åtgärder för underlättande av luftfart

Artikel 22

Förenklade i fråga om formaliteter

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att, genom utfärdande av särskilda bestämmelser eller på annat sätt, vidtaga alla lämpliga åtgärder för att underlätta och påskynda luftfart mellan de fördragsslutande staternas territorier och att hindra onödiga dröjsmål för luftfartyg, besättningar, passagerare och gods, särskilt vid tillämpning av lagar angående invandring, karantän, tull och klarering.

Artikel 23

Tull- och invandringsförfaranden

Envar fördragsslutande stat förbinder sig, i den mån den så finner möjligt, att antaga tull- och invandringsförfaranden i samband med internationell luftfart, vilka stå i överensstämmelse med de regler som tid

or recommended from time to time, pursuant to this Convention. Nothing in this Convention shall be construed as preventing the establishment of customs-free airports.

Article 24

Customs duty

(a) Aircraft on a flight to, from, or across the territory of another contracting State shall be admitted temporarily free of duty, subject to the customs regulations of the State. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board an aircraft of a contracting State, on arrival in the territory of another contracting State and retained on board on leaving the territory of that State shall be exempt from customs duty, inspection fees or similar national or local duties and charges. This exemption shall not apply to any quantities or articles unloaded, except in accordance with the customs regulations of the State, which may require that they shall be kept under customs supervision.

(b) Spare parts and equipment imported into the territory of a contracting State for incorporation in or use on an aircraft of another contracting State engaged in international air navigation shall be admitted free of customs duty, subject to compliance with the regulations of the State concerned, which may provide that the articles shall be kept under customs supervision and control.

Article 25

Aircraft in distress

Each contracting State undertakes to provide such measures of assistance to aircraft in distress in its territory as it may find practicable, and to permit, subject to control by its own authorities, the owners of the aircraft or authorities of the State in which the aircraft is registered to provide such measures of assistance as may be necessitated by

efter annan må fastställas eller förordas enligt denna konvention. Intet i denna konvention skall anses utgöra hinder för upprättande av tullfria flygplatser.

Artikel 24

Tullavgifter

(a) Luftfartyg på färd till, från eller över annan fördragsslutande stats territorium skall åtnjuta tillfällig tullfrihet i den mån denna stats tullförfattningar så medgiva. Flytande drivmedel, smörjolja, reservdelar, föreskriven utrustning och förnödenheter, som finnas ombord å en fördragsslutande stats luftfartyg vid dess ankomst till annan fördragsslutande stats territorium och som vid dess avgång från samma territorium alltjämt äro kvar ombord, skola undantagas från tullavgifter, visitationsavgifter eller liknande statliga eller lokala avgifter och pålagor. Denna förmån gäller icke i fråga om lossade varor annat än i den mån sådant medges i den statens tullbestämmelser, vilka må föreskriva att varorna skola stå under tullbevakning.

(b) Reservdelar och utrustning, vilka införas till en fördragsslutande stats territorium för att anbringas i eller begagnas ombord å ett i annan fördragsslutande stat hemmahörande, i internationell luftfart nyttjat luftfartyg, skola åtnjuta frihet från tullavgifter under iakttagande av den statens författningar, vilka må föreskriva att föremålen skola stå under tullkontroll.

Artikel 25

Luftfartyg i nöd

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att vidtaga sådana åtgärder för undsättning av luftfartyg i nöd inom statens territorium, som den finner utförbara, och att, under förbehåll för sina egna myndigheters kontroll, tillåta luftfartygs ägare eller myndigheterna i den stat, där luftfartyget är registrerat, att vidtaga de undsättningsåtgärder som

the circumstances. Each contracting State, when undertaking search for missing aircraft, will collaborate in coordinated measures which may be recommended from time to time pursuant to this Convention.

Article 26

Investigation of accidents

In the event of an accident to an aircraft of a contracting State occurring in the territory of another contracting State, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization. The State in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the State holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that State.

Article 27

Exemption from seizure on patent claims

(a) While engaged in international air navigation, any authorized entry of aircraft of a contracting State into the territory of another contracting State or authorized transit across the territory of such State with or without landings shall not entail any seizure or detention of the aircraft or any claim against the owner or operator thereof or any other interference therewith by or on behalf of such State or any person therein, on the ground that the construction, mechanism, parts, accessories or operation of the aircraft is an infringement of any patent, design, or model duly granted or registered in the

omständigheterna kräva. Envar fördragsslutande stat skall, då den företager åtgärder för eftersökande av saknade luftfartyg, medverka i samordnade åtgärder, som tid efter annan må förordas enligt denna konvention.

Artikel 26

Undersökning av luftfartsolyckor

Drabbar olyckshändelse en fördragsslutande stats luftfartyg inom annan fördragsslutande stats territorium och medför händelsen att någon dödas eller allvarligt skadas eller föranleder den antagande att allvarligt tekniskt fel förefinnes hos luftfartyget eller markorganisationen, skall den stat, där händelsen timar, föranstalta om undersökning av omständigheterna vid händelsen i överensstämmelse med, såvitt dess lagar tillåta det, förfarande som Internationella civila luftfartsorganisationen må hava förordat. Åt den stat, där luftfartyget är registrerat, skall tillfälle beredas att utse observatörer att närvara vid undersökningen, och den stat, som företager undersökningen, skall delgiva den andra staten rapporten jämte slutsatserna rörande händelsen.

Artikel 27

Frihet från kvarstad på grund av patentanspråk

(a) Då ett luftfartyg från en fördragsslutande stat nyttjas i internationell luftfart, skall, om det sker med vederbörligt tillstånd, dess tillträde till annan fördragsslutande stats territorium eller färd, med eller utan mellanlandningar, över sagda territorium ej giva anledning till kvarstad å eller annat kvarhållande av fartyget eller rätt till talan mot dess ägare eller innehavare eller till annat ingripande av eller för sistnämnda stat eller någon, som vistas därstädes, under påstående att fartygets konstruktion, maskinella utrustning, delar, tillbehör eller sättet för dess nyttjande innebär intrång i

State whose territory is entered by the aircraft, it being agreed that no deposit of security in connection with the foregoing exemption from seizure or detention of the aircraft shall in any case be required in the State entered by such aircraft.

(b) The provisions of paragraph (a) of this Article shall also be applicable to the storage of spare parts and spare equipment for the aircraft and the right to use and install the same in the repair of an aircraft of a contracting State in the territory of any other contracting State, provided that any patented part or equipment so stored shall not be sold or distributed internally in or exported commercially from the contracting State entered by the aircraft.

(c) The benefits of this Article shall apply only to such States, parties to this Convention, as either (1) are parties to the International Convention for the Protection of Industrial Property and to any amendments thereof; or (2) have enacted patent laws which recognize and give adequate protection to inventions made by the nationals of the other States parties to this Convention.

Article 28

Air navigation facilities and standard systems

Each contracting State undertakes, so far as it may find practicable to:

(a) Provide, in its territory, airports, radio services, meteorological services and other air navigation facilities to facilitate international air navigation, in accordance with the standards and practices recommended or established from time to time, pursuant to this Convention;

rätt till patent, mönster eller modell, som är vederbörligen skyddad eller registrerad i den stat, till vars territorium fartyget ankommit; och skall tillika anses överenskommet, att inom den stat, dit fartyget ankommit, ej i något fall skall fordras nedsättande av säkerhet såsom förutsättning för att fartyget undantages från kvarstad eller kvarhållande.

(b) Bestämmelserna under (a) i denna artikel skola äga tillämpning jämväl å uppläggande av reservdelar och reservutrustning för luftfartyget samt rätt att begagna och anbringa dem vid reparation av luftfartyg från en fördragsslutande stat inom en annan fördragsslutande stats territorium, förutsatt att icke någon sålunda upplagd patenterad del eller utrustning säljes eller fördelas inom eller i kommersiellt syfte utföres från den fördragsslutande stat, till vilken fartyget ankommit.

(c) De förmåner, som angivits i denna artikel, skola tillkomma endast sådana till denna konvention anslutna stater, som antingen (1) äro anslutna till den internationella konventionen för skydd av den industriella äganderätten med däri vidtagna ändringar eller (2) hava en patentlagstiftning, som erkänner och lämnar vederbörligt skydd för uppfinningar, gjorda av medborgare i andra stater som anslutit sig till denna konvention.

Artikel 28

Markorganisation och standard-system för luftfarten

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att, i den mån den finner det möjligt:

(a) på sitt territorium sörja för flygplatser, radio- och meteorologisk tjänst samt annan markorganisation för att underlätta internationell luftfart i överensstämmelse med de normer och tillämpningsförfaranden, som tid efter annan förordas eller fastställas i enlighet med denna konvention;

(b) Adopt and put into operation the appropriate standard systems of communications procedure, codes, markings, signals, lighting and other operational practices and rules which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention;

(c) Collaborate in international measures to secure the publication of aeronautical maps and charts in accordance with standards which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention.

(b) antaga och tillämpa fastställda standardsystem för förbindelsetjänst, koder, markeringar, signaler, belysning ävensom andra normer och regler för driften, vilka tid efter annan må förordas eller fastställas i enlighet med denna konvention;

(c) deltaga i internationellt arbete för att trygga utgivande av flygkartor i överensstämmelse med de normer, som tid efter annan må förordas eller fastställas i enlighet med denna konvention.

CHAPTER V

Conditions to be fulfilled with respect to aircraft

Article 29

Documents carried in aircraft

Every aircraft of a contracting State, engaged in international navigation, shall carry the following documents in conformity with the conditions prescribed in this Convention:

- (a) Its certificate of registration;
- (b) Its certificate of airworthiness;
- (c) The appropriate licenses for each member of the crew;
- (d) Its journey log book;
- (e) If it is equipped with radio apparatus, the aircraft radio station license;
- (f) If it carries passengers, a list of their names and places of embarkation and destination;
- (g) If it carries cargo, a manifest and detailed declarations of the cargo.

Article 30

Aircraft radio equipment

(a) Aircraft of each contracting State may, in or over the territory of other contracting States, carry radio transmitting apparatus only if

KAPITEL V

Villkor som måste uppfyllas med avseende å luftfartyg

Artikel 29

Å luftfartyg medförda handlingar

Varje luftfartyg, som är hemmahörande i en fördragsslutande stat och som nyttjas i internationell luftfart, skall medföra följande handlingar i enlighet med de bestämmelser som meddelas i denna konvention:

- (a) Dess nationalitets- och registreringsbevis;
- (b) Dess luftvärdighetsbevis;
- (c) Vederbörliga certifikat för varje medlem av besättningen;
- (d) Dess resedagbok;
- (e) Om luftfartyget är utrustat med radioinstallation, licens för densamma;
- (f) Om det befordrar passagerare, lista med deras namn samt avgångs- och bestämmelseort;
- (g) Om det befordrar gods, manifest och detaljerade uppgifter om godset.

Artikel 30

Luftfartygs radioutrustning

(a) Envar fördragsslutande stats luftfartyg må, då det befinner sig på eller över andra fördragsslutande staters territorium, medföra radio-

a license to install and operate such apparatus has been issued by the appropriate authorities of the State in which the aircraft is registered. The use of radio transmitting apparatus in the territory of the contracting State whose territory is flown over shall be in accordance with the regulations prescribed by that State.

(b) Radio transmitting apparatus may be used only by members of the flight crew who are provided with a special license for the purpose, issued by the appropriate authorities of the State in which the aircraft is registered.

Article 31

Certificates of airworthiness

Every aircraft engaged in international navigation shall be provided with a certificate of airworthiness issued or rendered valid by the State in which it is registered.

Article 32

Licenses of personnel

(a) The pilot of every aircraft and the other members of the operating crew of every aircraft engaged in international navigation shall be provided with certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the State in which the aircraft is registered.

(b) Each contracting State reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to any of its nationals by another contracting State.

Article 33

Recognition of certificates and licenses

Certificates of airworthiness and certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the contracting State in which the aircraft is registered, shall be recognized as valid by the other contract-

sändare endast om licens för installation och nyttjande av sådan apparat utfärdats av vederbörande myndighet i den stat, där luftfartyget är registrerat. Begagnandet av radiosändare vid färd inom överflugen fördragsslutande stats territorium skall ske i enlighet med denna stats föreskrifter.

(b) Radiosändare må begagnas endast av de medlemmar av personalen, som äro i besittning av särskilt certifikat för detta ändamål, utfärdat av vederbörande myndighet i den stat, där luftfartyget är registrerat.

Artikel 31

Luftvärdighetsbevis

Varje i internationell luftfart nyttjat luftfartyg skall vara försett med luftvärdighetsbevis, utfärdat eller godkänt av den stat, där luftfartyget är registrerat.

Artikel 32

Personalens certifikat

(a) Föraren och övriga för trafikuppgifter verksamma medlemmar av besättningen på varje luftfartyg som nyttjas i internationell luftfart skola vara försedda med kompetensbevis och luftfartscertifikat, som utfärdats eller godkänts av den stat, där luftfartyget är registrerat.

(b) Envar fördragsslutande stat förbehåller sig rätt att för färd över dess eget territorium vägra erkänna kompetensbevis och luftfartscertifikat, som för någon av dess medborgare utfärdats av annan fördragsslutande stat.

Artikel 33

Erkännande av bevis och certifikat

Luftvärdighetsbevis samt kompetensbevis och luftfartscertifikat, som utfärdats eller godkänts av den fördragsslutande stat, där luftfartyget är registrerat, skola av övriga fördragsslutande stater erkännas såsom

ing States, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established from time to time pursuant to this Convention.

Article 34

Journey log books

There shall be maintained in respect of every aircraft engaged in international navigation a journey log book in which shall be entered particulars of the aircraft, its crew and of each journey, in such form as may be prescribed from time to time pursuant to this Convention.

Article 35

Cargo restrictions

(a) No munitions of war or implements of war may be carried in or above the territory of a State in aircraft engaged in international navigation, except by permission of such State. Each State shall determine by regulations what constitutes munitions of war or implements of war for the purposes of this Article, giving due consideration, for the purposes of uniformity, to such recommendations as the International Civil Aviation Organization may from time to time make.

(b) Each contracting State reserves the right, for reasons of public order and safety, to regulate or prohibit the carriage in or above its territory of articles other than those enumerated in paragraph (a): provided that no distinction is made in this respect between its national aircraft engaged in international navigation and the aircraft of the other States so engaged; and provided further that no restriction shall be imposed which may interfere with the carriage and use on aircraft of apparatus necessary for the operation or navigation of the aircraft or the safety of the personnel or passengers.

giltiga, förutsatt att de fordringar enligt vilka sådana bevis eller certifikat utfärdades eller godkändes äro lika med eller överstiga de minimifordringar som tid efter annan må fastställas i enlighet med denna konvention.

Artikel 34

Resedagböcker

För varje luftfartyg, som nyttjas i internationell luftfart, skall föras resedagbok, i vilken skola införas uppgifter angående luftfartyget, dess besättning och varje företagen resa på sätt, som tid efter annan må föreskrivas i enlighet med denna konvention.

Artikel 35

Inskränkningar beträffande last

(a) Krigsmateriel må icke befordras till eller över en stats territorium med ett i internationell luftfart nyttjat luftfartyg utan ifrågavarande stats medgivande. Envar stat skall meddela bestämmelser angående vad som vid tillämpning av denna artikel är att anse såsom krigsmateriel, varvid för ernående av likformighet behörig hänsyn skall tagas till de förslag, som Internationella civila luftfartsorganisationen tid efter annan må framlägga.

(b) Envar fördragsslutande stat förbehåller sig rätt att med hänsyn till allmän ordning och säkerhet reglera eller förbjuda befordran till eller över dess territorium av annat än under (a) angivet gods, dock under förutsättning att i detta hänseende ingen åtskillnad göres mellan dess egna i internationell luftfart nyttjade luftfartyg och andra staters sålunda nyttjade luftfartyg samt vidare att inga sådana inskränkande bestämmelser meddelas som må vara till hindern för medförande och begagnande å luftfartyg av materiel som är nödvändig för luftfartygets drift eller navigering eller för personalens eller passagerarnas säkerhet.

Article 36

Photographic apparatus

Each contracting State may prohibit or regulate the use of photographic apparatus in aircraft over its territory.

CHAPTER VI

International standards and recommended practices

Article 37

Adoption of international standards and procedures

Each contracting State undertakes to collaborate in securing the highest practicable degree of uniformity in regulations, standards, procedures, and organization in relation to aircraft, personnel, airways and auxiliary services in all matters in which such uniformity will facilitate and improve air navigation.

To this end the International Civil Aviation Organization shall adopt and amend from time to time, as may be necessary, international standards and recommended practices and procedures dealing with:

(a) Communications systems and air navigation aids, including ground marking;

(b) Characteristics of airports and landing areas;

(c) Rules of the air and air traffic control practices;

(d) Licensing of operating and mechanical personnel;

(e) Airworthiness of aircraft;

(f) Registration and identification of aircraft;

(g) Collection and exchange of meteorological information;

(h) Log books;

(i) Aeronautical maps and charts;

(j) Customs and immigration procedures;

(k) Aircraft in distress and investigation of accidents;

and such other matters concerned with the safety, regularity, and effi-

Artikel 36

Fotografiapparater

Envar fördragsslutande stat må förbjuda eller reglera användningen av fotografiapparater å luftfartyg som flyga över dess territorium.

KAPITEL VI

Internationella normer och rekommendationer

Artikel 37

Antagande av internationella normer och tillämpningsförfaranden

Envar fördragsslutande stat förbinder sig till samarbete för att säkerställa största möjliga likformighet i fråga om författningar, normer, tillämpningsförfaranden och organisation med avseende å luftfartyg, personal, luftfärleder och övrig markorganisation i alla hänseenden, där sådan likformighet kan underlätta och främja luftfarten.

I detta syfte skall Internationella civila luftfartsorganisationen antaga och, om så finnes erforderligt, tid efter annan ändra internationella normer och tillämpningsförfaranden med avseende å:

(a) Förbindelsetjänst och andra hjälpmedel för luftfarten, inbegripet markbeteckningar;

(b) Utmärkande av flygplatser och landningsfält;

(c) Trafikregler för luftfart och flygtrafikledning;

(d) Certifikat för flygande personal och för mekaniker;

(e) Luftfartygs luftvärdighet;

(f) Registrering och identifiering av luftfartyg;

(g) Samlande och utbyte av meteorologiska underrättelser;

(h) Resedagböcker;

(i) Flygkartor;

(j) Tull- och invandringsförfaranden;

(k) Luftfartyg i nöd och undersökning av luftfartsolyckor;

ävensom sådana andra ämnen rörande luftfartens säkerhet, regelbun-

ciency of air navigation as may from time to time appear appropriate.

Article 38

Departures from international standards and procedures

Any State which finds it impracticable to comply in all respects with any such international standard or procedure, or to bring its own regulations or practices into full accord with any international standard or procedure after amendment of the latter, or which deems it necessary to adopt regulations or practices differing in any particular respect from those established by an international standard, shall give immediate notification to the International Civil Aviation Organization of the differences between its own practice and that established by the international standard. In the case of amendments to international standards, any State which does not make the appropriate amendments to its own regulations or practices shall give notice to the Council within sixty days of the adoption of the amendment to the international standard, or indicate the action which it proposes to take. In any such case, the Council shall make immediate notification to all other states of the difference which exists between one or more features of an international standard and the corresponding national practice of that State.

Article 39

Endorsement of certificates and licenses

(a) Any aircraft or part thereof with respect to which there exists an international standard of airworthiness or performance, and which failed in any respect to satisfy that standard at the time of its certification, shall have endorsed on or attached to its airworthiness certificate a complete enumeration of the details in respect of which it so failed.

denhet och effektivitet, som tid efter annan synas påkallade.

Artikel 38

Avvikelser från internationella normer och tillämpningsförfaranden

En stat, som finner sig icke kunna i varje hänseende rätta sig efter sådana internationella normer och tillämpningsförfaranden eller bringa sina egna bestämmelser eller förfaranden i full överensstämmelse med internationella normer eller förfaranden, som blivit ändrade, eller som finner det erforderligt att införa bestämmelser eller förfaranden, som i visst hänseende skilja sig från dem som fastställts genom en internationell norm, skall omedelbart underätta Internationella civila luftfartsorganisationen om skiljaktigheterna mellan dess egna förfaranden och dem, som fastställts genom den internationella normen. Vid ändringar av internationella normer skall envar stat, som ej gör motsvarande ändringar i sina egna bestämmelser eller förfaranden, inom sextio dagar efter det att ändringen i den internationella normen vidtagits, underrätta rådet härom eller redogöra för de åtgärder den ämnar vidtaga. I sådant fall skall rådet omedelbart underätta alla övriga stater om den olikhet, som i ett eller flera avseenden förefinnes mellan en internationell norm och motsvarande förfarande i den ifrågasvarande staten.

Artikel 39

Påteckning å luftvärdighetsbevis och certifikat

(a) Varje luftfartyg eller del därav, med avseende varå gäller en internationell norm i fråga om luftvärdighet eller flygegenskaper men som i något hänseende ej uppfyllde ifrågasvarande norm då bevis därom utfärdades, skall hava, tecknad å beviset eller fogad vid detta, en fullständig förteckning å de hänseenden, i vilka sådana fordringar ej uppfylldes.

(b) Any person holding a license who does not satisfy in full the conditions laid down in the international standard relating to the class of license or certificate which he holds shall have endorsed on or attached to his license a complete enumeration of the particulars in which he does not satisfy such conditions.

Article 40

Validity of endorsed certificates and licenses

No aircraft or personnel having certificates or licenses so endorsed shall participate in international navigation, except with the permission of the State or States whose territory is entered. The registration or use of any such aircraft, or of any certificated aircraft part, in any State other than that in which it was originally certificated shall be at the discretion of the State into which the aircraft or part is imported.

Article 41

Recognition of existing standards of airworthiness

The provisions of this Chapter shall not apply to aircraft and aircraft equipment of types of which the prototype is submitted to the appropriate national authorities for certification prior to a date three years after the date of adoption of an international standard of airworthiness for such equipment.

Article 42

Recognition of existing standards of competency of personnel

The provisions of this Chapter shall not apply to personnel whose licenses are originally issued prior to a date one year after initial adoption of an international standard of qualification for such personnel; but they shall in any case apply to all personnel whose licenses remain valid five years after the date of adoption of such standard.

(b) Den som innehar ett certifikat utan att helt uppfylla de villkor, som fastslagits i den internationella norm vilken avser det slag av bevis eller certifikat han innehar, skall hava, tecknad å certifikatet eller fogad vid detta, en fullständig förteckning å de avseenden, i vilka han icke uppfyller sådana villkor.

Artikel 40

Giltighet av påtecknade luftvärdighetsbevis och certifikat

Luftfartyg eller personal med ett på angivna sätt påtecknat luftvärdighetsbevis eller certifikat må icke deltaga i internationell luftfart utan tillstånd av den stat eller de stater, vilkas territorium överflyges. Huruvida sådant luftfartyg eller del därav må registreras eller nyttjas i annan stat än den, där luftvärdighetsbeviset ursprungligen utfärdats, bestämmas av den stat, till vilken luftfartyget eller del därav införs.

Artikel 41

Erkännande av gällande normer för luftvärdighet

Bestämmelserna i detta kapitel skola icke tillämpas på luftfartyg och utrustning för luftfartyg av typer, vilkas prototyp för godkännande underställts vederbörande inhemska myndighet före utgången av tre år efter den dag, då en internationell norm antagits för sådan utrustnings luftvärdighet.

Artikel 42

Erkännande av gällande normer för personals kompetens

Bestämmelserna i detta kapitel skola icke tillämpas på medlemmar av personalen, vilkas certifikat ursprungligen utfärdats före utgången av ett år efter det att en internationell norm för sådan personals kompetens först antagits; dock att bestämmelserna i varje fall skola tillämpas på alla medlemmar av personalen, vilkas certifikat fortfarande gälla fem år efter antagandet av sådan norm.

Part II—The International Civil Aviation Organization

CHAPTER VII

The Organization

Article 43

Name and composition

An organization to be named the International Civil Aviation Organization is formed by the Convention. It is made up of an Assembly, a Council, and such other bodies as may be necessary.

Article 44

Objectives

The aims and objectives of the Organization are to develop the principles and techniques of international air navigation and to foster the planning and development of international air transport so as to:

(a) Insure the safe and orderly growth of international civil aviation throughout the world;

(b) Encourage the arts of aircraft design and operation for peaceful purposes;

(c) Encourage the development of airways, airports, and air navigation facilities for international civil aviation;

(d) Meet the needs of the peoples of the world for safe, regular, efficient and economical air transport;

(e) Prevent economic waste caused by unreasonable competition;

(f) Insure that the rights of contracting States are fully respected and that every contracting State has a fair opportunity to operate international airlines;

(g) Avoid discrimination between contracting States;

(h) Promote safety of flight in international air navigation;

(i) Promote generally the development of all aspects of international civil aeronautics.

Del II—Internationella civila luftfartsorganisationen

KAPITEL VII

Organisationen

Artikel 43

Benämning och sammansättning

Genom denna konvention grundas en organisation, som skall benämnas Internationella civila luftfartsorganisationen. Den består av en församling, ett råd och de övriga organ, som må bli erforderliga.

Artikel 44

Ändamål

Organisationens ändamål och uppgift är att utveckla principerna och tekniken för internationell luftfart samt att främja planläggning och utveckling av internationell lufttrafik genom att:

(a) Trygga säker och planmässig utveckling av den internationella civila luftfarten över hela världen;

(b) Uppmuntra konstruerande och nyttjande av luftfartyg för fredliga syften;

(c) Uppmuntra utvecklingen av luftfartleder, flygplatser och annan markorganisation för internationell civil luftfart;

(d) Tillgodose folkens behov av trygg, regelbunden, effektiv och ekonomisk luftbefordran;

(e) Förebygga ekonomiskt slöseri till följd av osund konkurrens;

(f) Säkerställa att de fördragsslutande staternas rättigheter till fullo respekteras och att envar fördragsslutande stat har skäligen möjlighet att genom lufttrafikföretag bedriva internationell lufttrafik;

(g) Undvika diskriminering mellan fördragsslutande stater;

(h) Befordra flygsäkerheten i internationell luftfart;

(i) I allmänhet i alla hänseenden befordra utvecklingen av internationell civil luftfart.

Article 45

Permanent seat

The permanent seat of the Organization shall be at such place as shall be determined at the final meeting of the Interim Assembly of the Provisional International Civil Aviation Organization set up by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944. The seat may be temporarily transferred elsewhere by decision of the Council.

Article 46

First meeting of Assembly

The first meeting of the Assembly shall be summoned by the Interim Council of the above-mentioned Provisional Organization as soon as the Convention has come into force, to meet at a time and place to be decided by the Interim Council.

Article 47

Legal capacity

The Organization shall enjoy in the territory of each contracting State such legal capacity as may be necessary for the performance of its functions. Full juridical personality shall be granted wherever compatible with the constitution and laws of the State concerned.

CHAPTER VIII

The Assembly

Article 48

Meetings of Assembly and voting

(a) The Assembly shall meet annually and shall be convened by the Council at a suitable time and place. Extraordinary meetings of the As-

Artikel 45

Permanent säte

Organisationen skall hava sitt permanenta säte å plats, vilken bestämmes vid slutsammanträdet med interimsförsamlingen i den Provisoriska internationella civila luftfartsorganisation som upprättats genom den i Chicago den 7 december 1944 undertecknade interimsoverenskommelsen angående internationell civil luftfart. Organisationens säte må genom rådets beslut tillfälligt flyttas till annan plats.¹

Artikel 46

Församlingens första möte

Församlingens första möte skall sammankallas av ovannämnda provisoriska organisations interimsråd, så snart konventionen trätt i kraft, att hållas på tid och plats, som bestämmas av interimsrådet.

Artikel 47

Rättskapacitet

Organisationen skall inom envar fördragsslutande stats territorium njuta den rättskapacitet, som erfordras för fullgörande av dess uppgifter. Den skall tillerkännas full egenskap av juridisk person, varhelst så är förenligt med vederbörande stats författning och lagstiftning.

KAPITEL VIII

Församlingen

Artikel 48

Församlingens möten samt omröstning

(a) Församlingen skall sammanträda årligen och av rådet sammankallas till lämplig tid och plats. Extra möten kunna hållas när som

¹ Ang. tillägg till denna artikel se Kungl. Maj:ts proposition nr 107 till 1955 års riksdag.

sembly may be held at any time upon the call of the Council or at the request of any ten contracting States addressed to the Secretary General.

(b) All contracting States shall have an equal right to be represented at the meetings of the Assembly and each contracting State shall be entitled to one vote. Delegates representing contracting States may be assisted by technical advisers who may participate in the meetings but shall have no vote.

(c) A majority of the contracting States is required to constitute a quorum for the meetings of the Assembly. Unless otherwise provided in this Convention, decisions of the Assembly shall be taken by a majority of the votes cast.

Article 49

Powers and duties of Assembly

The powers and duties of the Assembly shall be to:

(a) Elect at each meeting its President and other officers;

(b) Elect the contracting States to be represented on the Council, in accordance with the provisions of Chapter IX;

(c) Examine and take appropriate action on the reports of the Council and decide on any matter referred to it by the Council;

(d) Determine its own rules of procedure and establish such subsidiary commissions as it may consider to be necessary or desirable;

(e) Vote an annual budget and determine the financial arrangements of the Organization, in accordance with the provisions of Chapter XII;

(f) Review expenditures and approve the accounts of the Organization;

helst på kallelse av rådet eller på en till generalsekreteraren ställd begäran från tio fördragsslutande stater.¹

(b) Alla fördragsslutande stater skola hava lika rätt att vara företrädare vid församlingens möten, och varje fördragsslutande stat skall äga en röst. Delegater, som företräda fördragsslutande stater, kunna biträdas av tekniska rådgivare, vilka må deltaga i sammanträdena men sakna rösträtt.

(c) Majoritet bland de fördragsslutande staterna erfordras för beslut förhet vid församlingens sammanträden. Om ej i denna konvention anordnunda bestämmes, skola församlingens beslut fattas genom majoritet av de avgivna rösterna.

Artikel 49

Församlingens befogenheter och åligganden

Församlingens befogenheter och åligganden äro att:

(a) Vid varje möte utse ordförande och övriga funktionärer;

(b) Utse de fördragsslutande stater, som skola vara företrädare i rådet, i enlighet med bestämmelserna i kapitel IX;

(c) Granska rådets utlåtanden och vidtaga de åtgärder, som av dessa kunna föranledas, samt fatta beslut i frågor, vilka av rådet hänskjutas till församlingen;

(d) Fastställa sin arbetsordning samt utse sådana biträdande kommissioner, som den må finna behöfliga eller önskvärda;

(e) Fastställa årlig budget för organisationen och besluta angående dess ekonomiska angelägenheter enligt bestämmelserna i kapitel XII;¹

(f) Granska organisationens utgifter och godkänna dess räkenskaper;

¹ Ang. ändring av denna punkt se vid art. 45 anförda prop.

(g) Refer, at its discretion, to the Council, to subsidiary commissions, or to any other body any matter within its sphere of action;

(h) Delegate to the Council the powers and authority necessary or desirable for the discharge of the duties of the Organization and revoke or modify the delegations of authority at any time;

(i) Carry out the appropriate provisions of Chapter XIII;

(j) Consider proposals for the modifications or amendment of the provisions of this Convention and, if it approves of the proposals, recommend them to the contracting States in accordance with the provisions of Chapter XXI;

(k) Deal with any matter within the sphere of action of the Organization not specifically assigned to the Council.

(g) Hänskjuta ärenden inom sitt verksamhetsområde efter eget bedömmande till rådet, biträdande kommissioner eller annat organ;

(h) Överlämna åt rådet de fullmakter och den befogenhet, som kunna vara behövliga eller önskvärda för fullgörande av organisationens åligganden, samt när som helst återkalla eller ändra sålunda given befogenhet;

(i) Vidtaga erforderliga åtgärder jämlikt bestämmelserna i kapitel XIII;

(j) Behandla förslag rörande jämkning eller förbättring av bestämmelserna i denna konvention och, om den antager förslagen, förorda deras antagande av de fördragsslutande staterna enligt bestämmelserna i kapitel XXI;

k) Behandla varje fråga inom organisationens verksamhetsområde, vilken icke uttryckligen uppdragits åt rådet.

CHAPTER IX

The Council

Article 50

Composition and election of Council

(a) The Council shall be a permanent body responsible to the Assembly. It shall be composed of twenty-one contracting States elected by the Assembly. An election shall be held at the first meeting of the Assembly and thereafter every three years, and the members of the Council so elected shall hold office until the next following election.

(b) In electing the members of the Council, the Assembly shall give adequate representation to (1) the States of chief importance in air transport; (2) the States not otherwise included which make the largest contribution to the provision of facilities for international civil air navigation; and (3) the States not otherwise included whose designation will insure that all the major geographic areas of the

KAPITEL IX

Rådet

Artikel 50

Sammansättning och val av rådet

(a) Rådet skall utgöra ett permanent organ, ansvarigt inför församlingen. Det skall bestå av tjuguen fördragsslutande stater, utsedda av församlingen. Val skall äga rum vid församlingens första möte och därefter vart tredje år, och de sålunda utsedda medlemmarna av rådet skola innehava uppdraget till nästkommande val.

(b) Vid val av medlemmar i rådet skall församlingen tillse, att följande stater bliva vederbörligen representerade, nämligen (1) de stater, som äro av ledande betydelse i fråga om lufttrafik, (2) de annorledes icke inbegripna stater, vilka lämna de största bidragen till markorganisationen för den internationella civila luftfarten, samt (3) de annorledes icke inbegripna stater, vilkas inval skulle tillför-

world are represented on the Council. Any vacancy on the Council shall be filled by the Assembly as soon as possible; any contracting State so elected to the Council shall hold office for the unexpired portion of its predecessor's term of office.

(c) No representative of a contracting State on the Council shall be actively associated with the operation of an international air service or financially interested in such a service.

Article 51

President of Council

The Council shall elect its President for a term of three years. He may be reelected. He shall have no vote. The Council shall elect from among its members one or more Vice Presidents who shall retain their right to vote when serving as acting President. The President need not be selected from among the representatives of the members of the Council but, if a representative is elected, his seat shall be deemed vacant and it shall be filled by the State which he represented. The duties of the President shall be to:

(a) Convene meetings of the Council, the Air Transport Committee, and the Air Navigation Commission;

(b) Serve as representative of the Council; and

(c) Carry out on behalf of the Council the functions which the Council assigns to him.

Article 52

Voting in Council

Decisions by the Council shall require approval by a majority of its members. The Council may delegate authority with respect to any particular matter to a committee of its members. Decisions of any committee of the Council may be appealed to the Council by any interested contracting State.

säkra att alla större geografiska områden i världen bli va företrädla i rådet. Varje ledighet i rådet skall snartast möjligt fyllas av församlingen; och sålunda i rådet invald fördragslutande stat skall innehava sin plats till utgången av den för dess företrädare bestämda perioden.

(c) Ingen representant för fördragslutande stat i rådet må vara aktivt verksam i drivandet av någon internationell lufttrafik eller ekonomiskt intresserad i sådan verksamhet.

Artikel 51

Ordförande i rådet

Rådet skall utse sin ordförande för en tid av tre år. Ordföranden kan omväljas. Han skall ej äga rösträtt. Rådet skall bland sina medlemmar utse en eller flera vice ordförande, vilka behålla sin rösträtt då de tjänstgöra som ordförande. Ordföranden behöver ej väljas bland rådsmedlemmarnas representanter, men om en sådan representant utsetts, skall hans plats anses såsom ledig och fyllas av den stat, som han företrädde. Ordförandens åligganden skola vara att:

(a) Sammankalla rådet, lufttrafikkommittén och luftfartskommisjonen till sammanträden;

(b) Fungera som representant för rådet; samt

(c) Å rådets vägnar fullgöra de uppgifter, som rådet tilldelar honom.

Artikel 52

Omröstning i rådet

Beslut i rådet kräva bifall utav majoriteten av dess medlemmar. Rådet kan beträffande särskilt ämne överlämna sina befogenheter till en kommitté, bestående av medlemmar i rådet. Beslut av sådan rådskommitté kunna av varje därav berörd fördragslutande stat överklagas hos rådet.

Article 53

Participation without a vote

Any contracting State may participate, without a vote, in the consideration, by the Council and by its committees and commissions of any question which especially affects its interests. No member of the Council shall vote in the consideration by the Council of a dispute to which it is a party.

Article 54

Mandatory functions of Council

The Council shall:

(a) Submit annual reports to the Assembly;

(b) Carry out the directions of the Assembly and discharge the duties and obligations which are laid on it by this Convention;

(c) Determine its organization and rules of procedure;

(d) Appoint and define the duties of an Air Transport Committee, which shall be chosen from among the representatives of the members of the Council, and which shall be responsible to it;

(e) Establish an Air Navigation Commission in accordance with the provisions of Chapter X;

(f) Administer the finances of the Organization in accordance with the provisions of Chapters XII and XV;

(g) Determine the emoluments of the President of the Council;

(h) Appoint a chief executive officer who shall be called the Secretary General, and make provision for the appointment of such other personnel as may be necessary, in accordance with the provisions of Chapter XI;

(i) Request, collect, examine and publish information relating to the advancement of air navigation and the operation of international air services, including information about the costs of operation and particulars of subsidies paid to airlines from public funds;

Artikel 53

Deltagande utan rösträtt

Envar fördragsslutande stat må, utan rösträtt, deltaga i rådets och dess kommittéers och kommissioners behandling av varje fråga, som särskilt berör dess intressen. Ingen rådsmedlem må rösta vid rådets behandling av tvist, i vilken den är part.

Artikel 54

Rådets åligganden

Rådet skall:

(a) Avgiva årsberättelser till församlingen;

(b) Verkställa församlingens föreskrifter samt fullgöra de funktioner och skyldigheter, som åvila det enligt denna konvention;

(c) Fastställa sin organisation och arbetsordning;

(d) Tillsätta och bestämma arbetsuppgifterna för en lufttrafikkommitté, som skall utses bland rådsmedlemmarnas representanter i rådet och vara ansvarig inför detta;

(e) Upprätta en luftfartskommision i enlighet med bestämmelserna i kapitel X;

(f) Omhänderhava organisationens finanser i enlighet med bestämmelserna i kapitlen XII och XV;

(g) Fastställa rådsordförandens löneförmåner;

(h) Utse en högsta verkställande tjänsteman, benämnd generalsekreterare, ävensom vidtaga åtgärder för anställande av annan erforderlig personal, på sätt stadgas i kapitel XI;

(i) Infordra, samla, granska och offentliggöra upplysningar rörande luftfartens utveckling och den internationella lufttrafikens drivande, däri inbegripet uppgifter om driftskostnader och om de understöd, som av allmänna medel utbetalas till lufttrafikföretag;

(j) Report to contracting States any infraction of this Convention, as well as any failure to carry out recommendations or determinations of the Council;

(k) Report to the Assembly any infraction of this Convention where a contracting State has failed to take appropriate action within a reasonable time after notice of the infraction;

(l) Adopt, in accordance with the provisions of Chapter VI of this Convention, international standards and recommended practices; for convenience, designate them as Annexes to this Convention; and notify all contracting States of the action taken;

(m) Consider recommendations of the Air Navigation Commission for amendment of the Annexes and take action in accordance with the provisions of Chapter XX;

(n) Consider any matter relating to the Convention which any contracting State refers to it.

Article 55

Permissive functions of Council

The Council may:

(a) Where appropriate and as experience may show to be desirable, create subordinate air transport commissions on a regional or other basis and define groups of states or airlines with or through which it may deal to facilitate the carrying out of the aims of this Convention;

(b) Delegate to the Air Navigation Commission duties additional to those set forth in the Convention and revoke or modify such delegations of authority at any time;

(c) Conduct research into all aspects of air transport and air navigation which are of international importance, communicate the results of its research to the contracting States, and facilitate the exchange of information between contracting

(j) Till fördragsslutande stater anmäla varje överträdelse av denna konvention ävensom varje uraktlåtenhet att ställa sig till efterrättelse vad rådet förordat eller beslutit;

(k) Till församlingen anmäla varje överträdelse av denna konvention i fall, då en fördragsslutande stat underlåtit att vidtaga lämplig åtgärd inom skälig tid efter det den under rättats om överträdelsen;

(l) I enlighet med bestämmelserna i kapitel VI i denna konvention antaga internationella normer och tillämpningsförfaranden; där så finnes ändamålsenligt foga dem såsom annex till denna konvention; ävensom underrätta alla fördragsslutande stater om härutinnan vidtagna åtgärder;

(m) Överväga vad luftfartskommissionen förordat angående ändringar i annexen och vidtaga åtgärder enligt bestämmelserna i kapitel XX;

(n) Överväga varje konventionen rörande fråga, som en fördragsslutande stat hänskjuter till rådet.

Artikel 55

Rådet tillkommande befogenheter

Rådet må:

(a) Där anledning förekommer och erfarenheten visar det vara önskvärt, upprätta underordnade lufttrafikkommissioner på regional eller annan grundval samt bestämma grupper av stater eller lufttrafikföretag, med eller genom vilka rådet kan arbeta för att främja ändamålet med denna konvention;

(b) Till luftfartskommissionen överlåta åligganden utöver dem som äro upptagna i konventionen samt när som helst återkalla eller ändra sålunda givna bemyndiganden;

(c) Handhava utredningar beträffande alla frågor rörande lufttrafik och luftfart, som äro av internationell betydelse, meddela resultaten av utredningarna till de fördragsslutande staterna samt underlätta utbyte av upplysningar mellan fördragsslu-

States on air transport and air navigation matters;

(d) Study any matters affecting the organization and operation of international air transport, including the international ownership and operation of international air services on trunk routes, and submit to the Assembly plans in relation thereto;

(e) Investigate, at the request of any contracting State, any situation which may appear to present avoidable obstacles to the development of international air navigation; and, after such investigation, issue such reports as may appear to it desirable.

CHAPTER X

The Air Navigation Commission

Article 56

Nomination and appointment of Commission

The Air Navigation Commission shall be composed of twelve members appointed by the Council from among persons nominated by contracting States. These persons shall have suitable qualifications and experience in the science and practice of aeronautics. The Council shall request all contracting States to submit nominations. The President of the Air Navigation Commission shall be appointed by the Council.

Article 57

Duties of Commission

The Air Navigation Commission shall:

(a) Consider, and recommend to the Council for adoption, modifications of the Annexes to this Convention;

(b) Establish technical subcommissions on which any contracting State may be represented, if it so desires;

(c) Advise the Council concerning the collection and communication to the contracting States of all informa-

tande stater i frågor, som röra lufttrafik och luftfart;

(d) Undersöka alla frågor rörande organisation och drift av internationell lufttrafik, däribland frågan om internationell äganderätt och drift beträffande internationell lufttrafik å stamlinjer, samt underställa församlingen förslag i dessa avseenden;

(e) På begäran av fördragsslutande stat undersöka varje förhållande, som må synas innebära hinder för den internationella luftfartens utveckling av beskaffenhet att kunna undvikas, samt, efter det sådan undersökning skett, avgiva de utlåtanden, som det finner påkallade.

KAPITEL X

Luftfartskommissionen

Artikel 56

Förslag till och val av kommissionen

Luftfartskommissionen skall bestå av tolv medlemmar, utsedda av rådet bland personer som föreslagits av de fördragsslutande staterna. De föreslagna skola besitta nödig kompetens och erfarenhet rörande luftfartens teori och praktik. Rådet skall uppmana alla fördragsslutande stater att inkomma med förslag på sådana personer. Ordföranden i luftfartskommissionen skall utses av rådet.

Artikel 57

Kommissionens åligganden

Luftfartskommissionen skall:

(a) Överväga och till antagande av rådet förorda ändringar i annexen till denna konvention;

(b) Tillsätta tekniska underkommissioner, i vilka varje fördragsslutande stat må vara företrädd, om den önskar det;

(c) Avgiva utlåtanden till rådet rörande sammanställning och delgivning med de fördragsslutande stater-

tion which it considers necessary and useful for the advancement of air navigation.

CHAPTER XI

Personnel

Article 58

Appointment of personnel

Subject to any rules laid down by the Assembly and to the provisions of this Convention, the Council shall determine the method of appointment and of termination of appointment, the training, and the salaries, allowances, and conditions of service of the Secretary General and other personnel of the Organization, and may employ or make use of the services of nationals of any contracting State.

Article 59

International character of personnel

The President of the Council, the Secretary General, and other personnel shall not seek or receive instructions in regard to the discharge of their responsibilities from any authority external to the Organization. Each contracting State undertakes fully to respect the international character of the responsibilities of the personnel and not to seek to influence any of its nationals in the discharge of their responsibilities.

Article 60

Immunities and privileges of personnel

Each contracting State undertakes, so far as possible under its constitutional procedure, to accord to the President of the Council, the Secretary General, and the other personnel of the Organization, the immunities and privileges which are accorded to corresponding personnel of other public international organizations. If a general international agreement on the immunities and privileges of international civil servants is arrived

na av alla uppgifter, som den anser nödvändiga och nyttiga för luftfartens utveckling.

KAPITEL XI

Personal

Artikel 58

Anställning av personal

Under förbehåll för de föreskrifter, som meddelats av församlingen, och för bestämmelserna i denna konvention skall rådet bestämma sätt och tid för anställning av generalsekretären och övrig personal hos organisationen ävensom utbildning, löner, traktamenten och tjänstgöringsföreskrifter för dem. Rådet må anställa eller anlita medborgare från vilken fördragsslutande stat som helst.

Artikel 59

Personalens internationella karaktär

Rådets ordförande, generalsekretären och annan personal må icke från någon myndighet utanför organisationen begära eller mottaga instruktioner beträffande fullgörandet av sina åligganden. Envar fördragsslutande stat förbinder sig att till fullo respektera den internationella karaktären av personalens skyldigheter och att icke söka inverka på någon av sina medborgare vid fullgörandet av hans åligganden.

Artikel 60

Personalens immunitet och privilegier

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att, såvitt med dess författning är förenligt, bevilja rådets ordförande, generalsekretären och organisationens övriga personal samma immunitet och privilegier som beviljats motsvarande personal i andra allmänna internationella organisationer. Om en allmän internationell överenskommelse rörande internationella civila tjänstemäns immunitet och privilegier kommer till stånd, sko-

at, the immunities and privileges accorded to the President, the Secretary General, and the other personnel of the Organization shall be the immunities and privileges accorded under that general international agreement.

la den immunitet och de privilegier, som beviljats ordföranden, generalsekreteraren och organisationens övriga personal, utgöras av den immunitet och de privilegier, som beviljats enligt nämnda överenskommelse.

CHAPTER XII

Finance

Article 61

Budget and apportionment of expenses

The Council shall submit to the Assembly an annual budget, annual statements of accounts and estimates of all receipts and expenditures. The Assembly shall vote the budget with whatever modification it sees fit to prescribe, and, with the exception of assessments under Chapter XV to States consenting thereto, shall apportion the expenses of the Organization among the contracting States on the basis which it shall from time to time determine.

Article 62

Suspension of voting power

The Assembly may suspend the voting power in the Assembly and in the Council of any contracting State that fails to discharge within a reasonable period its financial obligations to the Organization.

Article 63

Expenses of delegations and other representatives

Each contracting State shall bear the expenses of its own delegation to the Assembly and the remuneration, travel, and other expenses of any person, whom it appoints to serve on the Council, and of its nominees or representatives on any subsidiary committees or commissions of the Organization.

KAPITEL XII

Finanser

Artikel 61

Budget och fördelning av utgifter

Rådet skall förelägga församlingen en årlig budget, årliga räkenskaper och beräkningar av inkomster och utgifter. Församlingen skall fastställa budgeten med de ändringar, som den anser lämpligt föreskriva, och skall, med undantag för bidrag som enligt kapitel XV påläggas stater vilka därtill samtycka, fördela organisationens utgifter bland de fördragslutande staterna enligt grunder, som församlingen tid efter annan fastställer.¹

Artikel 62

Suspendering av rösträtt

Församlingen må från rösträtt i församlingen och rådet tills vidare utesluta varje fördragsslutande stat, som underlåter att inom skälig tid uppfylla sina ekonomiska förpliktelser mot organisationen.

Artikel 63

Kostnader för delegationer och andra representanter

Envar fördragsslutande stat skall bestrida kostnaden för sin egen delegation i församlingen ävensom arvoden, resekostnader och övriga utgifter för varje person, som den utsett till att tjänstgöra i rådet, liksom för dem, vilka den föreslagit eller utsett till representanter i kommittéer och kommissioner som äro underordnade organisationen.

¹ Ang. ändring av denna artikel se vid art. 45 anförda prop.

CHAPTER XIII

Other international arrangements

Article 64

Security arrangements

The Organization may, with respect to air matters within its competence directly affecting world security, by vote of the Assembly enter into appropriate arrangements with any general organization set up by the nations of the world to preserve peace.

Article 65

Arrangements with other international bodies

The Council, on behalf of the Organization, may enter into agreements with other international bodies for the maintenance of common services and for common arrangements concerning personnel and, with the approval of the Assembly, may enter into such other arrangements as may facilitate the work of the Organization.

Article 66

Functions relating to other agreements

(a) The Organization shall also carry out the functions placed upon it by the International Air Services Transit Agreement and by the International Air Transport Agreement drawn up at Chicago on December 7, 1944 in accordance with the terms and conditions therein set forth.

(b) Members of the Assembly and the Council who have not accepted the International Air Services Transit Agreement or the International Air Transport Agreement drawn up at Chicago on December 7, 1944 shall not have the right to vote on any questions referred to the Assembly or Council under the provisions of the relevant Agreement.

KAPITEL XIII

Övriga internationella anordningar

Artikel 64

Anordningar till gagn för säkerheten

Organisationen må med avseende å luftfartsfrågor, som ligga inom dess kompetensområde och direkt beröra säkerheten i världen, efter beslut av församlingen träffa lämpliga anordningar med varje allmän organisation, grundad av världens nationer i syfte att bevara freden.

Artikel 65

Anordningar med andra internationella sammanslutningar

Rådet må, å organisationens vägnar, träffa överenskommelser med andra internationella sammanslutningar i syfte att upprätthålla gemensamma organ och att vidtaga gemensamma anordningar beträffande personal samt, med församlingens godkännande, träffa andra anstalter som kunna underlätta organisationens arbete.

Artikel 66

Åligganden hänförande sig till andra överenskommelser

(a) Organisationen skall vidare fullgöra de uppgifter, som åvila den enligt transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer och överenskommelsen angående internationell lufttrafik, dagtecknade i Chicago den 7 december 1944, i enlighet med de bestämmelser och villkor, som angivas i dessa.

(b) Medlemmar av församlingen och rådet, som icke godtagit transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer eller överenskommelsen angående internationell lufttrafik, dagtecknade i Chicago den 7 december 1944, må icke utöva rösträtt i frågor, som hänskjutits till församlingen eller rådet i enlighet med bestämmelserna i vederbörande överenskommelse.

Part III—International Air Transport

CHAPTER XIV

Information and reports

Article 67

File reports with Council

Each contracting State undertakes that its international airlines shall, in accordance with requirements laid down by the Council, file with the Council traffic reports, cost statistics and financial statements showing among other things all receipts and the sources thereof.

CHAPTER XV

Airports and other air navigation facilities

Article 68

Designation of routes and airports

Each contracting State may, subject to the provisions of this Convention, designate the route to be followed within its territory by any international air service and the airports which any such service may use.

Article 69

Improvement of air navigation facilities

If the Council is of the opinion that the airports or other air navigation facilities, including radio and meteorological services, of a contracting State are not reasonably adequate for the safe, regular, efficient, and economical operation of international air services, present or contemplated, the Council shall consult with the State directly concerned, and other States affected, with a view to finding means by which the situation may be remedied, and may make recommendations for that purpose. No

Del III—Internationell lufttrafik

KAPITEL XIV

Upplysningar och rapporter

Artikel 67

Avgivande av rapporter till rådet

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att tillse, att dess lufttrafikföretag, som bedriva internationell lufttrafik, i enlighet med de föreskrifter som uppställts av rådet till detta avgiva rapporter om trafiken, kostnadsstatistik och ekonomiska uppgifter, utvisande bland annat alla inkomster och deras ursprung.

KAPITEL XV

Flygplatser och annan markorganisation

Artikel 68

Angivande av flygvägar och flygplatser

Envar fördragsslutande stat må, under förbehåll för bestämmelserna i denna konvention, angiva flygväg, som den internationella lufttrafiken skall följa inom dess territorium, ävensom flygplatser, som må användas i sådan trafik.

Artikel 69

Förbättring av markorganisation

Om rådet finner att flygplatser eller annan markorganisation, däri inbegripet radio- och väderlekstjänst, i en fördragsslutande stat icke skäligen kunna anses tillfredsställande för tryggt, regelbundet, effektivt och ekonomiskt drivande av pågående eller planerad internationell lufttrafik, skall rådet överlägga med den direkt berörda staten och andra intresserade stater i avsikt att finna utvägar att skapa tillfredsställande förhållanden och äger avgiva förslag i sådant syfte. Ingen fördragsslutande stat må anses

contracting State shall be guilty of an infraction of this Convention if it fails to carry out these recommendations.

Article 70

Financing of air navigation facilities

A contracting State, in the circumstances arising under the provisions of Article 69, may conclude an arrangement with the Council for giving effect to such recommendations. The State may elect to bear all of the costs involved in any such arrangement. If the State does not so elect, the Council may agree, at the request of the State, to provide for all or a portion of the costs.

Article 71

Provision and maintenance of facilities by Council

If a contracting State so requests, the Council may agree to provide, man, maintain, and administer any or all of the airports and other air navigation facilities, including radio and meteorological services, required in its territory for the safe, regular, efficient and economical operation of the international air services of the other contracting States, and may specify just and reasonable charges for the use of the facilities provided.

Article 72

Acquisition or use of land

Where land is needed for facilities financed in whole or in part by the Council at the request of a contracting State, that State shall either provide the land itself, retaining title if it wishes, or facilitate the use of the land by the Council on just and reasonable terms and in accordance with the laws of the State concerned.

hava överträtt bestämmelserna i denna konvention, därest den underlåter att ställa sig dessa förslag till efterrättelse.

Artikel 70

Kostnader för markorganisation

Fördragsslutande stat må, under förhållanden som avses i artikel 69, träffa uppgörelse med rådet om genomförandet av sådana förslag, som avses i nämnda artikel. Staten må besluta att vidkännas alla kostnader, som en sådan uppgörelse medför. Därest staten icke önskar detta, må rådet på dess begäran samtycka till att helt eller delvis sörja för dessa kostnader.

Artikel 71

Anordnande och underhåll av markorganisation genom rådets försorg

Därest en fördragsslutande stat det önskar, må rådet samtycka till att anordna, bemanna, underhålla och förvalta helt eller delvis flygplatser och annan markorganisation, däri inbegripet radio- och väderlekstjänst, vilka erfordras inom den statens territorium för att andra fördragsslutande stater skola kunna tryggt, regelbundet, effektivt och ekonomiskt driva internationell lufttrafik, och må fastställa rättvisa och skäligen avgifter för nyttjande av sålunda iordningställd markorganisation.

Artikel 72

Förvärv eller nyttjande av mark

Därest mark erfordras för markorganisation, som på en fördragsslutande stats begäran helt eller delvis bekostas av rådet, skall den staten antingen själv tillhandahålla marken, om den så önskar med bibehållande av äganderätten till denna, eller ock medverka till att rådet får nyttja marken på rättvisa och skäligen villkor samt i överensstämmelse med dess lagar.

Article 73

Expenditure and assessment of funds

Within the limit of the funds which may be made available to it by the Assembly under Chapter XII, the Council may make current expenditures for the purposes of this Chapter from the general funds of the Organization. The Council shall assess the capital funds required for the purposes of this Chapter in previously agreed proportions over a reasonable period of time to the contracting States consenting thereto whose airlines use the facilities. The Council may also assess to States that consent any working funds that are required.

Article 74

Technical assistance and utilization of revenues

When the Council, at the request of a contracting State, advances funds or provides airports or other facilities in whole or in part, the arrangement may provide, with the consent of that State, for technical assistance in the supervision and operation of the airports and other facilities, and for the payment, from the revenues derived from the operation of the airports and other facilities, of the operating expenses of the airports and the other facilities, and of interest and amortization charges.

Article 75

Taking over of facilities from Council

A contracting State may at any time discharge any obligation into which it has entered under Article 70, and take over airports and other facilities which the Council has provided in its territory pursuant to the provisions of Articles 71 and 72, by paying to the Council an amount which in the opinion of the Council is reasonable in the circumstances.

Artikel 73

Utgifter och uttagande av bidrag

Inom ramen för de belopp, som församlingen enligt kapitel XII må ställa till rådets förfogande, må detta för de ändamål, som angivas i detta kapitel, bestrida löpande utgifter ur organisationens allmänna tillgångar. Belopp, som erfordras för dessa ändamål, skall rådet enligt på förhand överenskomna grunder och över en skälig tidsperiod fördela mellan de fördragsslutande stater, som samtycka därtill och vilkas lufttrafikföretag nyttja ifrågavarande markorganisation. Rådet må ock på stater, som samtycka därtill, fördela det rörelsekapital som må erfordras.

Artikel 74

Teknisk hjälp och användning av intäkter

Då rådet på en fördragsslutande stats begäran helt eller delvis ställer medel till förfogande eller anordnar flygplatser eller annan markorganisation, må uppgörelsen därom med samtycke av den berörda staten innebära dels teknisk hjälp beträffande kontroll och drift av flygplatser och annan markorganisation, dels ock att betalning av flygplatsernas och den övriga markorganisationens driftskostnader jämte ränta och amortering skall ske med anlitan av intäkter, som härröra från driften av ifrågavarande flygplatser och övrig markorganisation.

Artikel 75

Övertagande av markorganisation från rådet

En fördragsslutande stat må när som helst fritaga sig från varje skyldighet, som den iklätt sig enligt artikel 70, samt övertaga flygplatser och annan markorganisation, som rådet inrättat inom dess territorium enligt bestämmelserna i artiklarna 71 och 72, genom att till rådet inbetala ett belopp, som enligt rådets mening under rådande förhållanden är skäligt.

If the State considers that the amount fixed by the Council is unreasonable it may appeal to the Assembly against the decision of the Council and the Assembly may confirm or amend the decision of the Council.

Article 76

Return of funds

Funds obtained by the Council through reimbursement under Article 75 and from receipts of interest and amortization payments under Article 74 shall, in the case of advances originally financed by States under Article 73, be returned to the States which were originally assessed in the proportion of their assessments, as determined by the Council.

CHAPTER XVI

Joint operating organizations and pooled services

Article 77

Joint operating organizations permitted

Nothing in this Convention shall prevent two or more contracting States from constituting joint air transport operating organizations or international operating agencies and from pooling their air services on any routes or in any regions, but such organizations or agencies and such pooled services shall be subject to all the provisions of this Convention, including those relating to the registration of agreements with the Council. The Council shall determine in what manner the provisions of this Convention relating to nationality of aircraft shall apply to aircraft operated by international operating agencies.

Article 78

Function of Council

The Council may suggest to contracting States concerned that they form joint organizations to operate

Om staten anser det av rådet bestämda beloppet vara oskäligt, kan den överklaga rådets beslut hos församlingen, som äger fastställa eller ändra rådets beslut.

Artikel 76

Återbäring av kapital

Medel, som rådet mottagit genom inbetalning enligt artikel 75 eller uppburit genom betalningar av ränta och amortering enligt artikel 74, skola, därest förskott ursprungligen lämnats av stater enligt artikel 73, återbäras till dessa i förhållande till deras enligt rådets beslut verkställda inbetalningar.

KAPITEL XVI

Gemensamma driftsorganisationer och trafik i pool

Artikel 77

Gemensamma driftsorganisationer medgivna

Denna konvention skall icke utgöra hinder för två eller flera fördragsslutande stater att bilda gemensamma lufttrafikorganisationer eller internationella lufttrafikföretag eller att överenskomma om lufttrafik i pool på vilken sträcka eller inom vilket område som helst, men sådana organisationer eller trafikföretag och sådana i pool driven lufttrafik skola vara underkastade alla bestämmelser i denna konvention, inbegripna dem som röra registrering av överenskommelser hos rådet. Rådet skall avgöra, huru denna konventions bestämmelser rörande luftfartygs nationalitet skola tillämpas på luftfartyg som nyttjas av internationella trafikföretag.

Artikel 78

Rådets uppgift

Rådet må föreslå berörda fördragsslutande stater att bilda gemensamma organisationer för att driva luft-

air services on any routes or in any regions.

trafik på vilka sträckor eller inom vilka områden som helst.

Article 79

Participation in operating organizations

A State may participate in joint operating organizations or in pooling arrangements, either through its government or through an airline company or companies designated by its government. The companies may, at the sole discretion of the State concerned, be state-owned or partly state-owned or privately owned.

Artikel 79

Deltagande i driftsorganisationer

Stat må deltaga i gemensamma driftsorganisationer eller i anordningar för trafik i pool antingen genom sin regering eller genom ett eller flera lufttrafikföretag, som utsetts av dess regering. Sådana företag kunna enligt berörda stats eget gottfinnande vara statsägda eller delvis statsägda eller privatägda.

Part IV—Final Provisions

CHAPTER XVII

Other aeronautical agreements and arrangements

Article 80

Paris and Habana Conventions

Each contracting State undertakes, immediately upon the coming into force of this Convention, to give notice of denunciation of the Convention relating to the Regulation of Aerial Navigation signed at Paris on October 13, 1919 or the Convention on Commercial Aviation signed at Habana on February 20, 1928, if it is a party to either. As between contracting States, this Convention supersedes the Conventions of Paris and Habana previously referred to.

Article 81

Registration of existing agreements

All aeronautical agreements which are in existence on the coming into force of this Convention, and which are between a contracting State and any other State or between an airline of a contracting State and any other State or the airline of any other State, shall be forthwith registered with the Council.

Del IV—Slutbestämmelser

KAPITEL XVII

Andra överenskommelser och anordningar rörande luftfart

Artikel 80

Paris- och Havanakonventionerna

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att omedelbart efter det denna konvention trätt i kraft uppsäga konventionen angående reglering av internationell luftfart, undertecknad i Paris den 13 oktober 1919, eller konventionen rörande kommersiell luftfart, undertecknad i Havana den 20 februari 1928, om den ifrågavarande staten anslutit sig till någondera av dessa. Denna konvention ersätter fördragsslutande stater emellan de nämnda Paris- och Havanakonventionerna.

Artikel 81

Registrering av befintliga överenskommelser

Samtliga luftfartsöverenskommelser, som äro gällande när denna konvention träder i kraft och som träffas antingen mellan en fördragsslutande stat och annan stat eller ock mellan ett lufttrafikföretag i en fördragsslutande stat och annan stat eller lufttrafikföretag i annan stat, skola omedelbart registreras hos rådet.

Article 82

Abrogation of inconsistent arrangements

The contracting States accept this Convention as abrogating all obligations and understandings between them which are inconsistent with its terms, and undertake not to enter into any such obligations and understandings. A contracting State which, before becoming a member of the Organization has undertaken any obligations toward a non-contracting State or a national of a contracting State or of a non-contracting State inconsistent with the terms of this Convention, shall take immediate steps to procure its release from the obligations. If an airline of any contracting State has entered into any such inconsistent obligations, the State of which it is a national shall use its best efforts to secure their termination forthwith and shall in any event cause them to be terminated as soon as such action can lawfully be taken after the coming into force of this Convention.

Article 83

Registration of new arrangements

Subject to the provisions of the preceding Article, any contracting State may make arrangements not inconsistent with the provisions of this Convention. Any such arrangement shall be forthwith registered with the Council, which shall make it public as soon as possible.

CHAPTER XVIII

Disputes and default

Article 84

Settlement of disputes

If any disagreement between two or more contracting States relating

Artikel 82

Upphävande av anordningar som äro oförenliga med konventionen

De fördragsslutande staterna godtaga, att denna konvention upphäver samtliga skyldigheter och överenskommelser, som gälla dem emellan och äro oförenliga med konventionens bestämmelser, samt förbinda sig att icke ikläda sig sådana skyldigheter eller ingå sådana överenskommelser. Fördragsslutande stat som, innan den inträtt såsom medlem av organisationen, i förhållande till en icke fördragsslutande stat eller en medborgare i en fördragsslutande eller icke fördragsslutande stat iklätt sig skyldigheter, som äro oförenliga med bestämmelserna i denna konvention, skall omedelbart vidtaga åtgärder för att bli fria från dessa skyldigheter. Om ett lufttrafikföretag i en fördragsslutande stat åtagit sig sådana med konventionen oförenliga förpliktelser, skall den stat, där företaget hör hemma, efter bästa förmåga söka åvägbringa att de snarast upphöra och i varje fall bringa dem att upphöra så snart en sådan åtgärd lagligen kan vidtagas efter det denna konvention trätt i kraft.

Artikel 83

Registrering av nya överenskommelser

Under förbehåll för bestämmelserna i föregående artikel må envar fördragsslutande stat träffa anordningar, som icke strida mot bestämmelserna i denna konvention. Varje sådan anordning skall omedelbart registreras hos rådet, vilket skall offentliggöra den så snart som möjligt.

KAPITEL XVIII

Tvister och åsidosättande av åtaganden

Artikel 84

Lösning av tvister

Om meningsskiljaktighet mellan två eller flera fördragsslutande stater

to the interpretation or application of this Convention and its Annexes cannot be settled by negotiation, it shall, on the application of any State concerned in the disagreement, be decided by the Council. No member of the Council shall vote in the consideration by the Council of any dispute to which it is a party. Any contracting State may, subject to Article 85, appeal from the decision of the Council to an *ad hoc* arbitral tribunal agreed upon with the other parties to the dispute or to the Permanent Court of International Justice. Any such appeal shall be notified to the Council within sixty days of receipt of notification of the decision of the Council.

Article 85

Arbitration procedure

If any contracting State party to a dispute in which the decision of the Council is under appeal has not accepted the Statute of the Permanent Court of International Justice and the contracting States parties to the dispute cannot agree on the choice of the arbitral tribunal, each of the contracting States parties to the dispute shall name a single arbitrator who shall name an umpire. If either contracting State party to the dispute fails to name an arbitrator within a period of three months from the date of the appeal, an arbitrator shall be named on behalf of that State by the President of the Council from a list of qualified and available persons maintained by the Council. If, within thirty days, the arbitrators cannot agree on an umpire, the President of the Council shall designate an umpire from the list previously referred to. The arbitrators and the umpire shall then jointly constitute an arbitral tribunal. Any arbitral tribunal established under this or the preceding Article shall settle its own procedure and give its decisions by majority

rörande tolkningen eller tillämpningen av denna konvention och dess annex icke kan lösas genom förhandlingar, skall meningsskiljaktigheten på ansökan av någon därav berörd stat avgöras av rådet. Ingen rådsmedlem må rösta vid rådets behandling av tvist, i vilken den är part. Fördragsslutande stat må, med förbehåll för bestämmelserna i artikel 85, överklaga rådets beslut hos en för ändamålet tillsatt, av övriga parter i tvisten godkänd skiljedomstol eller hos Fasta mellanfolkliga domstolen.¹ Varje sådant överklagande skall meddelas rådet inom sextio dagar efter mottagande av notifikation om rådets beslut.

Artikel 85

Skiljedomsförfarande

Därest en fördragsslutande stat, som är part i en tvist där rådets utslag blivit överklagat, icke godkänt stadgan för Fasta mellanfolkliga domstolen¹ och de fördragsslutande stater, som äro parter i tvisten, icke kunna enas i fråga om valet av skiljedomstol, skall envar av de fördragsslutande stater, som äro parter i tvisten, utse en skiljeman och de sålunda utsedda skola tillkalla en skiljedomare. Underlåter någon fördragsslutande stat, som är part i tvisten, att utse skiljeman inom en tid av tre månader från dagen för överklagandet, skall rådets ordförande å den statens vägnar utse skiljeman bland härför tillgängliga kvalificerade personer, upptagna i en av rådet upprättad förteckning. Om skiljemännen icke inom trettio dagar kunna enas om skiljedomare, skall rådets ordförande utse denne bland personer, som finnas upptagna i nämnda förteckning. Skiljemännen och skiljedomaren skola sedan gemensamt utgöra skiljedomstol. Skiljedomstol, som tillsatts enligt denna eller föregående artikel, skall själv fastställa bestämmelser om

¹ Numera ersatt av Internationella domstolen (the International Court of Justice) enligt art. 92 i Förenta Nationernas stadga och art. 37 i stadgan för Internationella domstolen.

vote, provided that the Council may determine procedural questions in the event of any delay which in the opinion of the Council is excessive.

Article 86

Appeals

Unless the Council decides otherwise, any decision by the Council on whether an international airline is operating in conformity with the provisions of this Convention shall remain in effect unless reversed on appeal. On any other matter, decisions of the Council shall, if appealed from, be suspended until the appeal is decided. The decisions of the Permanent Court of International Justice and of an arbitral tribunal shall be final and binding.

Article 87

Penalty for non-conformity by airline

Each contracting State undertakes not to allow the operation of an airline of a contracting State through the airspace above its territory if the Council has decided that the airline concerned is not conforming to a final decision rendered in accordance with the previous Article.

Article 88

Penalty for non-conformity by State

The Assembly shall suspend the voting power in the Assembly and in the Council of any contracting State that is found in default under the provisions of this Chapter.

CHAPTER XIX

War

Article 89

War and emergency conditions

In case of war, the provisions of this Convention shall not affect the

¹ Se noten å föregående sida.

förfarandet och fatta sina beslut enligt majoritetens mening. Rådet må dock avgöra frågor rörande förfarandet, därest dröjsmål uppkommer vilket rådet finner överskrida vad som är skäligt.

Artikel 86

Överklaganden

Såframt rådet icke annorlunda bestämmer, skall varje dess beslut rörande fråga, huruvida ett internationellt lufttrafikföretag driver sin verksamhet i överensstämmelse med föreskrifterna i denna konvention, lända till efterrättelse, därest det icke upphävts efter överklagande. I alla andra ämnen skola rådets beslut, såframt de överklagats, icke träda i kraft förrän besvären blivit avgjorda. Beslut av Fasta mellanfolkliga domstolen¹ och av en skiljedomstol skola vara slutgiltiga och bindande.

Artikel 87

Påföljd av åsidosättande å ett lufttrafikföretags sida

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att icke tillåta att luftrummet över dess territorium nyttjas av fördragsslutande stats lufttrafikföretag, om rådet fastställt att företaget i fråga icke ställer sig ett enligt föregående artikel meddelat slutligt beslut till efterrättelse.

Artikel 88

Påföljd av åsidosättande å en stats sida

Församlingen skall från rösträtt i församlingen och rådet tills vidare utesluta varje fördragsslutande stat, som befunnits skyldig till åsidosättande med avseende å bestämmelserna i detta kapitel.

KAPITEL XIX

Krig

Artikel 89

Krig och undantagsförhållanden

I händelse av krig skola bestämmelserna i denna konvention icke in-

freedom of action of any of the contracting States affected, whether as belligerents or as neutrals. The same principle shall apply in the case of any contracting State which declares a state of national emergency and notifies the fact to the Council.

CHAPTER XX

Annexes

Article 90

Adoption and amendment of Annexes

(a) The adoption by the Council of the Annexes described in Article 54, subparagraph (1), shall require the vote of two-thirds of the Council at a meeting called for that purpose and shall then be submitted by the Council to each contracting State. Any such Annex or any amendment of an Annex shall become effective within three months after its submission to the contracting States or at the end of such longer period of time as the Council may prescribe, unless in the meantime a majority of the contracting States register their disapproval with the Council.

(b) The Council shall immediately notify all contracting States of the coming into force of any Annex or amendment thereto.

CHAPTER XXI

Ratifications, adherences, amendments, and denunciations

Article 91

Ratification of Convention

(a) This Convention shall be subject to ratification by the signatory States. The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall give notice of the date of the deposit to each of the signatory and adhering States.

KAPITEL XX

Annex

Artikel 90

Antagande och ändring av annex

(a) Beslut av rådet om antagande av annex enligt artikel 54, punkt (1), kräver två tredjedels majoritet inom rådet vid ett för ändamålet anordnat sammanträde och skall därefter av rådet underställas envar fördragsslutande stat. Varje sådant annex eller ändring av ett annex skall träda i tillämpning tre månader efter det beslutet därom underställts de fördragsslutande staterna eller vid utgången av den längre tidsperiod, som rådet må hava föreskrivit, såvida icke dessförinnan ett flertal av de fördragsslutande staterna hos rådet anmält sitt ogillande.

(b) Rådet skall ofördröjligen underrätta alla fördragsslutande stater om ikraftträdandet av ett annex eller av en ändring däri.

KAPITEL XXI

Ratifikationer, anslutningar, ändringar och uppsägningar

Artikel 91

Ratifikation av konventionen

(a) Denna konvention skall ratificeras av de stater som undertecknat den. Ratifikationsinstrumenten skola deponeras i Amerikas Förenta Staters regerings arkiv. Denna regering skall underrätta envar av de stater, som undertecknat eller anslutit sig till konventionen, om dagen då depositionen skedde.

(b) As soon as this Convention has been ratified or adhered to by twenty-six States it shall come into force between them on the thirtieth day after deposit of the twenty-sixth instrument. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the thirtieth day after the deposit of its instrument of ratification.

(c) It shall be the duty of the Government of the United States of America to notify the government of each of the signatory and adhering States of the date on which this Convention comes into force.

Article 92

Adherence to Convention

(a) This Convention shall be open for adherence by members of the United Nations and States associated with them, and States which remained neutral during the present world conflict.

(b) Adherence shall be effected by a notification addressed to the Government of the United States of America and shall take effect as from the thirtieth day from the receipt of the notification by the Government of the United States of America, which shall notify all the contracting States.

Article 93

Admission of other States

States other than those provided for in Article 91 and 92(a) may, subject to approval by any general international organization set up by the nations of the world to preserve peace, be admitted to participation in this Convention by means of a four-fifths vote of the Assembly and on such conditions as the Assembly may prescribe: provided that in each case the assent of any State invaded or attacked during the present war by the State seeking admission shall be necessary.

(b) Så snart tjugusex stater ratificerat eller anslutit sig till denna konvention, skall den träda i kraft emellan trettionde dagen efter det att det tjugusjätte ratifikations- eller anslutningsinstrumentet deponerades. För varje därefter ratificerande stat skall den träda i kraft trettionde dagen efter det dess ratifikationsinstrument deponerades.

(c) Det skall åligga Amerikas Förenta Staters regering att underrätta regeringerna i envar av de stater, som undertecknat och anslutit sig till denna konvention, om dagen när denna träder i kraft.

Artikel 92

Anslutning till konventionen

(a) Denna konvention skall, sedan tiden för undertecknande gått till ända, stå öppen för anslutning av medlemmar av Förenta Nationerna och med dem förbundna stater samt stater, som förblivit neutrala under den nuvarande världskonflikten.

(b) Anslutning sker genom notifikation till Amerikas Förenta Staters regering och får verkan trettionde dagen från det Amerikas Förenta Staters regering mottog notifikationen. Regeringen skall härom underrätta alla fördragsslutande stater.

Artikel 93

Andra staters anslutning

Under förbehåll för godkännande av varje allmän internationell sammanslutning, som bildats av världens nationer för fredens bevarande, må andra stater än de, som avses i artiklarna 91 och 92 (a), tillåtas att ansluta sig till denna konvention genom beslut av församlingen med fyra femtedels majoritet och på sådana villkor, som församlingen må föreskriva, dock att i varje fall samtycke erfordras av envar stat, som under det nu pågående kriget invaderats eller angripits av den inträdessökande staten.

Article 94

Amendment of Convention

(a) Any proposed amendment to this Convention must be approved by a two-thirds vote of the Assembly and shall then come into force in respect of States which have ratified such amendment when ratified by the number of contracting States specified by the Assembly. The number so specified shall not be less than two-thirds of the total number of contracting States.

(b) If in its opinion the amendment is of such a nature as to justify this course, the Assembly in its resolution recommending adoption may provide that any State which has not ratified within a specified period after the amendment has come into force shall thereupon cease to be a member of the Organization and a party to the Convention.

Article 95

Denunciation of Convention

(a) Any contracting State may give notice of denunciation of this Convention three years after its coming into effect by notification addressed to the Government of the United States of America, which shall at once inform each of the contracting States.

(b) Denunciation shall take effect one year from the date of the receipt of the notification and shall operate only as regards the State effecting the denunciation.

CHAPTER XXII

Definitions

Article 96

For the purpose of this Convention the expression:

(a) "Air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo.

(b) "International air service"

Artikel 94

Ändring av konventionen

(a) Varje föreslagen ändring av denna konvention skall godkännas av församlingen med två tredjedels majoritet och skall därefter för de stater, som ratificerat den, träda i kraft då den ratificerats av det antal fördragsslutande stater församlingen bestämt. Det sålunda bestämda antalet må icke understiga två tredjedelar av de fördragsslutande staternas hela antal.

(b) Såframt församlingen finner ändringen vara av sådan art att åtgärden är berättigad, kan den i sitt beslut, varigenom ändringen förordas till antagande, föreskriva att varje stat, som icke inom viss tid efter det ändringen trätt i kraft ratificerat denna, skall till följd härav upphöra att vara medlem i organisationen och ansluten till konventionen.

Artikel 95

Uppsägning av konventionen

(a) Varje fördragsslutande stat äger tillkännagiva sin uppsägning av denna konvention tre år efter dess ikraftträdande genom notifikation till Amerikas Förenta Staters regering, vilken härom genast skall underrätta envar av de fördragsslutande staterna.

(b) Uppsägning skall medföra verkan ett år från den dag då notifikationen mottogs och har verkan endast beträffande den stat, som verkställt uppsägningen.

KAPITEL XXII

Definitioner

Artikel 96

I denna konvention förstås:

(a) Med »lufttrafik» regelbunden lufttrafik, som utföres med luftfartyg för befordran av passagerare, post eller gods och som står öppen för allmänheten;

(b) Med »internationell lufttrafik»

means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.

(c) "Airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service.

(d) "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

Signature of Convention

In witness whereof, the undersigned plenipotentiaries, having been duly authorized, sign this Convention on behalf of their respective governments on the dates appearing opposite their signatures.

Done at Chicago the seventh day of December 1944, in the English language. A text drawn up in the English, French, and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, shall be opened for signature at Washington, D.C. Both texts shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, and certified copies shall be transmitted by that Government to the governments of all the States which may sign or adhere to this Convention.

(Underskrifter)

lufttrafik, som går genom luftområdet över två eller flera staters territorium;

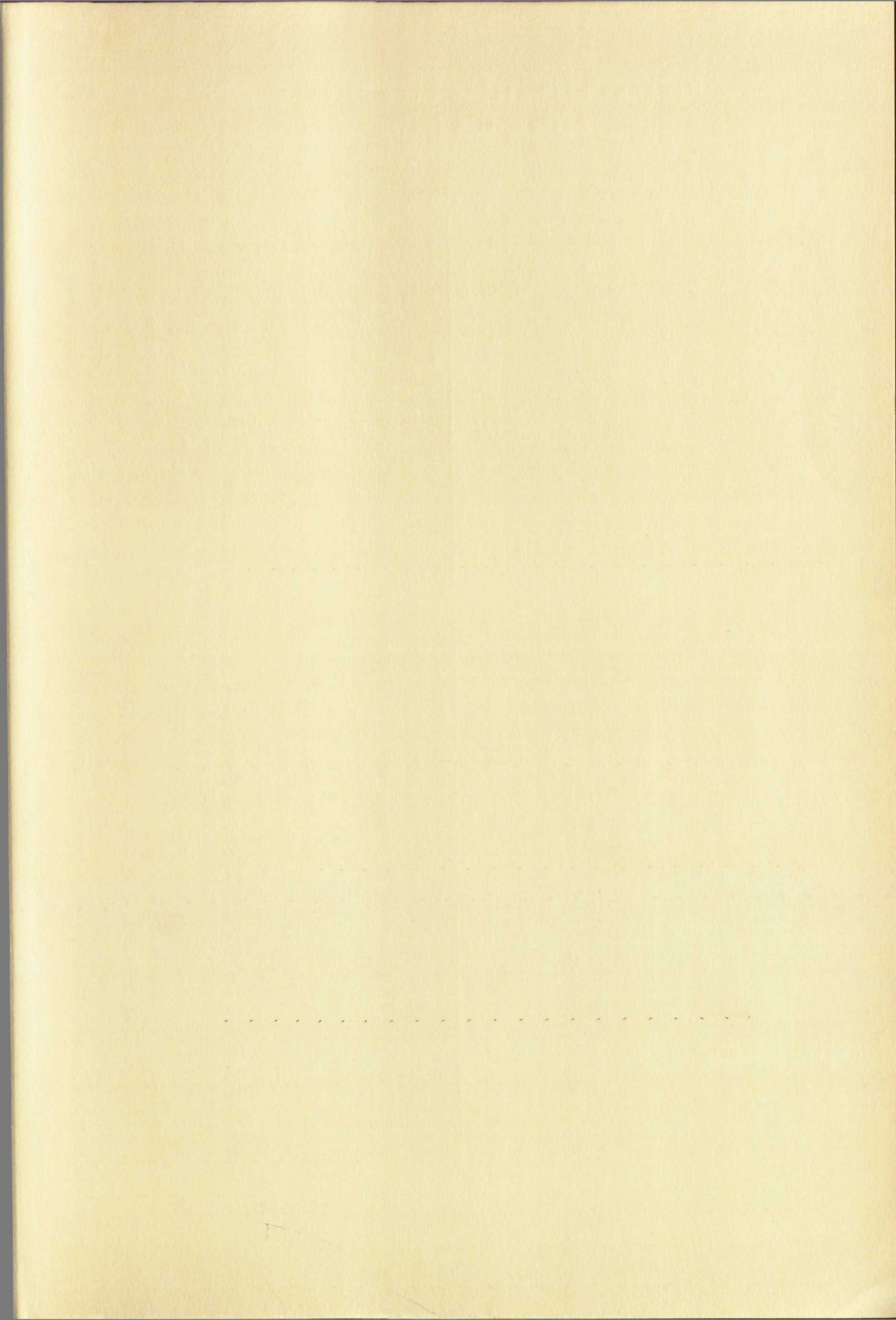
(c) Med »lufttrafikföretag» ett luftfartsföretag, som erbjuder eller driver internationell lufttrafik;

(d) Med »landning för andra än trafikändamål» landning för annat ändamål än för att taga ombord eller avlämna passagerare, gods eller post.

Konventionens undertecknande

Till bekräftelse härav underteckna nedanskrivna, vederbörligen befulldäktade ombud denna konvention å sina regeringars vägnar å de dagar, som angivas vid namnteckningarna.

Som skedde i Chicago den 7 december 1944 på engelska språket. En text avfattad på engelska, franska och spanska språken, av vilka ettvar skall äga lika vitsord, skall hållas tillgänglig för undertecknande i Washington, D.C. Båda texterna skola deponeras i Amerikas Förenta Staters regerings arkiv. Bestyrkta avskrifter skola av nämnda regering tillställas regeringarna i alla de stater, som må underteckna eller ansluta sig till denna konvention.



Statens offentliga utredningar 1955

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättskipning. Fångvård.

Vidlyftiga rättsgångar. [10]
Sekretessen vid förundersökning i brottmål. [17]
Ny bagerilag. Arbetstidsutredningens betänkande. 6. [24]
Råjongplanens fullföljande. [40]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Administrativt rättsskydd. [19]
Tjänstebostäder. [30]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Nationalekonomi och socialpolitik.

Bostadskollektiva kommittén. 3. Tvätt. [8] 4. Samlingslokaler. [28]
Penningvärdeundersökningen. 1. Utlandstransaktionerna och den svenska ekonomin. [13] 2. Finanspolitikens ekonomiska teori. [25]
Pris och prestation i handeln. [16]
Förslag till ny förordning om erkända arbetslöshetskassor m. m. [27]
Samhället och barnfamiljerna. [29]
Arbetskraftsbehovet inom offentlig verksamhet. [34]
Hyresregleringskommitténs betänkande. 4. Hyresregleringens avveckling m. m. [35]
Utredningshem. [37]
Statsstöd för samlingslokaler. [39]
Arbetskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen. [41]

Hälsa- och sjukvård.

Statens sjukhusutredning av år 1943. 8. Rationalisering av sjukhusdriften. [12]
Undersökningar rörande små avloppsreningsanläggningar. [18]

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Lag om jordbrukskasserörelsen m. m. [1]
Prissättningen på jordbruksprodukter. Bilaga 1. [5]
Det mindre jordbrukets möjligheter att uppnå bättre lönsamhet. [7]
Flygfotogrammetrisk verksamhet. [26]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Vattenvården. [6]
Frågan om statsinlösen av stamaktierna i LKAB. [9]

Industri.

Handel och sjöfart.

Stöd åt den mindre och medelstora skeppsfarten. [2]
Tobakshandelsregleringen. [38]

Kommunikationsväsen.

Elkraftutredningens redogörelse nr 2:20—21. Detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Kopparbergs och Gävleborgs län. [15] 22—24. Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens län. [22]
Busslinjeutredningen. 2. Betänkande rörande översyn av vissa bestämmelser i 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. jämte förslag till lag angående företag, som driva yrkesmässig trafik med omnibus. [23]
Luftfartslag. [42]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Allmän pensionsförsäkring. [32]

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen.

Andlig odling i övrigt.

Psykologisk utbildning och forskning. [11]
Handelsutbildningskommitténs betänkanden och förslag. 2. Yrkesskolornas handelsundervisning m. m. [14]
Det döva barnets språk- och talutveckling. [20]
Tekniska skolutbildningen. [21]
Skolväsendets lokala och regionala ledning samt lärartillsättningen. [31]
Lag angående jordfästning och gravsättning m. m. [36]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Nordiska parlamentariska kommittén. 9 och 10. Nordiska post- och teletaxor. [3 o. 4] 11. Nordiska vägtrafikbestämmelser m. m. [33]