



JURIDISKA FAKULTETEN  
vid Lunds universitet

Martin Thysell

Regleringen av nyttjande av  
annans mark i samband med  
start eller landning med  
luftballong och helikopter  
även med inriktning på ersättningsregler i  
förhållande till markägare

Examensarbete  
30 högskolepoäng

Eva Lindell-Frantz

Förmögenhetsrätt

Höstterminen 2010

# Innehåll

<b>SUMMARY</b>	<b>1</b>
<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>2</b>
<b>FÖRORD</b>	<b>3</b>
<b>FÖRKORTNINGAR</b>	<b>4</b>
<b>1 INLEDNING</b>	<b>5</b>
1.1 Syfte	5
1.2 Frågeställningar	5
1.3 Metod och material	6
1.4 Avgränsning	7
<b>2 HELIKOPTER- OCH LUFTBALLONGFLYGNING</b>	<b>9</b>
2.1 Inledning	9
2.2 Statistik	9
2.3 Helikopter	10
2.4 Luftballong	10
<b>3 START OCH LANDNINGAR I PRAKTIKEN</b>	<b>12</b>
<b>4 ALLEMANSRÄTTEN</b>	<b>14</b>
4.1 Inledning	14
4.2 Hur allemansrätten regleras	14
4.3 NJA 1996 s. 495	17
4.4 Slutsatser med stöd i NJA 1996 s. 495	19
<b>5 RELEVANT REGLERING</b>	<b>21</b>
5.1 Inledning	21
5.2 SOU 1999:42	22
5.3 Prop. 2009/10:95	23

5.4 Hänsynsregler m.m.	26
5.5 Intervju med ämnesrådet Olof Hedberg	28
<b>6 ÖVERENSKOMMELSE RÖRANDE FÖRHÅLLET MELLAN MARKÄGARE OCH BALLONGFLYGARE</b>	<b>29</b>
6.1 Inledning	29
6.2 Överenskommelsens innehåll	29
6.3 Ersättning vid skada	31
6.4 Handelsbruk, partsbruk och sedvänja	31
6.5 Slutsatser med stöd i överenskommelsen	33
<b>7 SKADESTÅNDRÄTT INOM LUFTFART</b>	<b>36</b>
7.1 Rent strikt ansvar	36
7.2 Orsaksförhållandet	39
<b>8 SLUTSATSER</b>	<b>45</b>
<b>BILAGA A</b>	<b>52</b>
<b>BILAGA B</b>	<b>54</b>
<b>KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING</b>	<b>58</b>
<b>RÄTTSFALLSFÖRTECKNING</b>	<b>60</b>

# Summary

The aircraft classes helicopter and balloon can in Sweden use the common right of access to private land in relation to land owners or someone to be in possession of land when taking off or landing. The common right of access to private land allows land where no one lives or isn't in direct connection with where someone lives to be used by everybody as long as nothing is damaged. It is not allowed to take up payment for such use if not specific facilities are set up which are used. The common right of access to private land can also be used commercially.

For the sole reason that the land can be used on the basis of the common right of access to private land does not necessarily mean that it's allowed to take off or land at that place. No matter if the land is used on the basis of the common right of access to private land or if it is used by someone in possession of the land the following is to be adhered to. There might be flying related or operational limitations which might prohibit take off or landing in an area. This essay does not deal with such limitations. It is necessary to pay due regard to the neighbourhood in accordance with the Real Property Code, the environmental law and the air law.

Take off or landing in an area outside of an airport must not damage or disturb the neighbourhood appreciably. Otherwise permission is needed from the land owners or those in possession of the land in the neighbourhood. Take off or landing must not occur in the same area too frequently. Guidance is that a notification needs to be made to the relevant authority if the total amount of flight movements exceeds 500 in a year.

Any damage to the land shall be compensated. Compensation is based on the total economical loss of the damage. Compensation for capital loss only, such as noise pollution, can only be claimed if the damage occurred due to a criminal act. Such an example is a flight where the pilot intentionally neglects the possible obligation to obtain prior permission from the land owner or someone to be in possession of the land.

The essay does not deal with bodily injury. Damage on property on the ground such as animals is compensated on the same principle as damage to the land. An aircraft has liability without fault but there need to be a connection between the aircraft flight and the damage.

There is an agreement between The Federation of Swedish Farmers and The Federation of Swedish Balloons which among other things regulates compensation for damaged land. The agreement is voluntary to adhere to and should not constitute business practice. On the contrary the agreement can in parts constitute a course of dealing if applicable. As for the rest business practice should correspond with what is said on this page.

# Sammanfattning

I Sverige får luftfartygsslagen helikopter och luftballong nyttja sig av allemansrätten gentemot markägare eller markinnehavare vid start och landning. Allemansrätten medger att mark där ingen bor eller som inte är i direkt anslutning till där någon bor får nyttjas av envar under förutsättning att ingenting förstörs. Det är inte tillåtet att ta betalt för sådant nyttjande om inte särskilt inrättade faciliteter har inrättats som nyttjas. Allemansrätten kan även användas kommersiellt för att fler ska kunna ta del av den.

Enbart för att marken kan nyttjas på allemansrättslig grund innebär det inte att det är fritt fram att starta eller landa där. Oavsett om marken nyttjas på allemansrättslig grund eller om det är nyttjarens egen mark gäller följande. Det kan finnas flygmässiga och operativa begränsningar som hindrar start eller landning på ett område. Sådana begränsningar behandlar inte uppsatsen. Vidare finns hänsynsregler i jordabalken, miljöbalken och numera även i luftfartslagen som måste följas.

Start eller landning på ett område som inte särskilt inrättats för sådant ändamål, utanför vad som vanligtvis benämns flygplats, får inte innebära nämnvärd skada eller olägenhet för omgivningen. I annat fall måste medgivande inhämtas från områdets ägare eller innehavare. Start eller landning får inte heller ske på samma område i allt för frekvent omfattning. En vägledning är att det krävs anmälan om antalet flygrörelser på samma område överstiger 500 årligen.

Skulle det däremot ske skada på marken ska denna ersättas. Principen är att markägaren eller markinnehavaren ska ersättas för mellanskillnaden mellan värdet som förelåg omedelbart innan skadan inträffade och efter. Ersättning för ren förmögenhetsskada såsom ersättning för bullerstörningar ersätts bara om skadan har inträffat genom en brottslig handling. Ett sådant exempel är en flygning där piloten uppsåtligt försummar eventuell skyldighet att inhämta medgivande från områdets ägare eller innehavare.

Uppsatsen behandlar inte personskador och givetvis ska skada på det som finns på marken såsom djur ersättas enligt samma princip som skador på marken. Ett luftfartygs ansvar är rent strikt vilket innebär att det inte krävs vållande för att ersättning ska kunna utgå. Däremot krävs adekvat kausalitet, samband, mellan flygningen och skadan.

Det finns en överenskommelse mellan Lantbrukarnas Riksförbund och Svenska Ballongfederationen som bl.a. reglerar ersättning vid förstörd mark. Överenskommelsen är frivillig att följa och bör inte anses utgöra branschpraxis. Däremot kan den i delar anses utgöra partsbruk om sådant blir aktuellt. I övrigt bör branschpraxis överensstämma med vad som på denna sida sägs.

# Förord

Jag får tacka min handledare för ett stort tålamod och för en mycket bra handledning. Mina föräldrar får även ett tack för att de korrekturläst uppsatsen. Ett tack riktas även till Linus Ros som korrekturläst några delar av uppsatsen. Jag får även tacka alla som hjälpt till i mitt skrivande genom att ge information och besvara frågor.

Det är med stor glädje som jag blir klar med mitt examensarbete och därmed även min examen!

# Förkortningar

BCL	Bestämmelser för civil luftfart
AIP	Aeronautical information publication
ICAO	International Civil Aviation Organisation
SBF	Svenska Ballongfederationen
LRF	Lantbrukarnas Riksförbund

# 1 Inledning

## 1.1 Syfte

Syftet med denna uppsats är att utreda i vilken mån luftfartyg<sup>1</sup> i Sverige får starta eller landa på annan plats än särskilt angiven för detta ändamål. Vidare utreds om det föreligger rätt till ersättning och i så fall för vad vid start eller landning på annans mark. Potentiella ersättningsgrunder som uppsatsen behandlar är huvudsakligen för skador på mark och djur samt för att annans mark har nyttjats även om ingenting har skadats. Något förenklat kan uppsatsens syfte beskrivas som att behandla intresseavvägningen mellan å ena sidan helikopter- och luftballongoperatörer, piloter, passagerare m.m. och å andra sidan markägare.<sup>2</sup>

Uppsatsen har i huvudsak sitt fokus på luftfartyg av slagen luftballong samt helikopter eftersom dessa slag av luftfartyg icke sällan nyttjar sig av start- eller landningsplatser som inte är särskilt angivna för detta ändamål. Dessa luftfartygsslag kan exempelvis använda sig av en större gräsplan för att starta eller landa även om platsen inte är särskilt angiven för detta ändamål till skillnad från en flygplats. Anledningar till att uppsatsen behandlar dessa slag av luftfartyg beror på att författaren är engagerad i flygning med sådana luftfartyg.<sup>3</sup> Vidare är det ett intressant ämne som inte tidigare behandlats i en samlad framställning. Min generella uppfattning är att både jurister, helikopterpiloter och luftballongpiloter inte känner till regleringen som denna uppsats behandlar. I synnerhet inte regleringen kring huruvida allemansrätten är tillämplig även inom flyget. Detta gör uppsatsens ämne mer intressant och relevant att utreda.

## 1.2 Frågeställningar

De frågeställningar som uppsatsen besvarar är bl.a. följande.

- Var i Sverige får en luftballong respektive helikopter starta eller landa samt under vilka förutsättningar?
- Föreligger rätt till ersättning och i så fall för vad vid start eller landning på annans mark?

---

<sup>1</sup> anordning som kan erhålla bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av dess reaktioner mot jordytan (se bl.a. BCL-D Luftfartsstyrelsens föreskrifter om flygburet kollisionsvarningssystem och transponder 2007:26)

<sup>2</sup> Uppsatsen behandlar även om annan än en markägare lidit skada. Exempelvis någon som uppehåller sig på annans mark och störs av bullrande trafik vid start eller landning eller som får sin egendom som är placerad på annans mark förstörd.

<sup>3</sup> Undertecknad innehar kommersiellt helikoptercertifikat samt har arbetat en säsong som medhjälpare vid kommersiell luftballongflygning.



- Finns det någon branschpraxis avseende ovannämnda fråga samt vad innebär i sådant fall denna branschpraxis?

## 1.3 Metod och material

Uppsatsen använder sig av en rättsdogmatisk metod vilket innebär att lag, förordningar, föreskrifter, förarbete, rättspraxis och doktrin är huvudsakliga källor. Därtill kommer övriga källor som branschpraxis, sedvänja, avtal och allmänna rättsgrundsatser. Vidare kommer EU-rätt, konventioner m.m. att användas när detta är aktuellt.

Svensk gällande rätt är utgångspunkten för uppsatsen. Därutöver används egen kunskap och erfarenhet av luftfartsbranschen i begränsade delar av uppsatsen.

Inom luftfartsbranschen kan det exempelvis finnas vissa överenskommelser mellan olika parter. Ett exempel som kommer att behandlas i uppsatsen är ett avtal mellan Lantbrukarnas Riksförbund och Svenska Ballongfederationen om hur förstörd åkermark ersätts. Frågan är om avtalet är rättsligt bindande för enskilda medlemmar och om avtalet kan anses vara branschpraxis eller utgöra partsbruk. Vad branschpraxis är och vad som krävs för att partsbruk ska föreligga kommer att behandlas.

Min egen uppfattning om den rättsliga hierarkin är att EU rätten står överst samt följt av nationell rätt och då att grundlagarna står överst samt i fallande skala rättsfall från högsta instans, lag, förordning, förarbete, doktrin och föreskrifter. Förarbete har en någorlunda stark ställning och det är tveksamt om en lag kan tolkas till nackdel för enskild om det uttryckligen står i förarbete att en given situation som är för handen inte skall leda till straffansvar eller annan betungande åtgärd. Rättsfall torde enbart stå över lag om rättsfallet är nyare än lagen och om rättsfallet specifikt anger att lagens mening skall tolkas på annat sätt än dess bokstav. Ett exempel är att Högsta domstolen kan tolka in en helt annan innebörd i lagtext i ljuset av exempelvis EU rätten.

Inom luftfartsrätten torde det finnas flera olika rättsgrundsatser som kan appliceras utifrån vilken del av luftfartsrätten som är tillämplig. Uppkommer exempelvis fråga om skadestånd torde skadeståndsrättsliga rättsgrundsatser vara tillämpliga. 1 kap. 4 § andra stycket gamla luftfartslagen stipulerar att allmänna rättsgrundsatser kan få betydelse för avgörande avseende huruvida luftfartslagens bestämmelser om lufttransporter även är tillämpliga vid luftfart utom riket. Det torde således samlat finnas ett flertal rättsgrundsatser som kan få betydelse vid besvarandet av de frågeställningar som behandlas i uppsatsen.

Eftersom uppsatsens ämnesområde inte tidigare har utretts påräknar jag inte att jurister som arbetar vid Transportstyrelsens luftfartssektion ska känna till

regleringen. Däremot har jag vid kontakt med Ulf Wallman<sup>4</sup> vid myndigheten fått information om hur man kan gå tillväga vid sökandet efter relevant material. För information om miljölagstiftning och dess tillämpning har jag varit i kontakt med Miljökontoret i Lomma kommun.

Det finns internationell doktrin på luftfartens område, men den torde enbart vara till begränsad nytta. Även om den svenska regleringen avseende luftfartens område delvis bygger på internationella överenskommelser eller på med andra länder gemensamt regelverk är uppsatsens frågeställningar i huvudsak en intern angelägenhet för Sverige, eftersom uppsatsen syftar till att behandla svensk rätt. Vidare torde den största tonvikten ligga på doktrin på områden som inte direkt är relaterade till luftfartsrätt. Ett exempel är doktrin om allemansrätten av Bertil Bengtsson<sup>5</sup>. Vidare är boken Skadeståndsrätt av Jan Hellner och Marcus Radetzki doktrin som används inom skadeståndsrätten. Eftersom nyssnämnd bok är mycket uttömmande och allmänt erkänd har enbart denna nyttjats för uppsatsens del som berör skadestånd.

Intervjuer har använts vilka ägt rum genom telefon, e-post och personligt möte. Tillförlitligheten av informationen som framkommit genom intervjuerna kan variera beroende på källa. Informationen kan avse en enskild persons uppfattning och det bör beaktas att informationen även kan vara avsiktligt vinklad för att främja uppgiftslämnarens egna syften. Om intervjun avser ett avtal som har en motpart har denne om möjligt även intervjuats. Vidare har intervjuer enbart använts som stöd när slutsatser dragits.

Uppsatsen bygger i vissa delar på egen kunskap och erfarenhet inom luftfarten.

När brist råder på aktuellt eller relevant material kan analogier användas utifrån andra rättsområden.

I begreppet markägare innefattas även arrendatorer eller andra stadigvarande markinnehavare.

## 1.4 Avgränsning

Frågan om det finns en branschpraxis avseende fastställandet av ersättningsansvar kommer enbart att behandlas övergripande. Tyngdpunkten i uppsatsen kommer att ligga på var i Sverige en luftballong respektive helikopter får starta eller landa samt under vilka förutsättningar och om rätt till ersättning föreligger och i så fall för vad vid start eller landning på annans mark. Permanenta start- och landningsplatser kommer inte att behandlas i uppsatsen. Vidare behandlar inte uppsatsen operationella och

---

<sup>4</sup> Telefonsamtal 2010-04-16

<sup>5</sup> Bengtsson, Bertil, Allemansrätten – Vad säger lagen?, Naturvårdsverket, Stockholm, 2004

flygmässiga begränsningar som kan förhindra start eller landning på ett område.

Av utrymmesskäl kommer uppsatsen inte att närmare behandla straffrättsliga aspekter på ämnet. Däremot kan straffrätten indirekt vara aktuell. Ett sådant exempel kan vara att om en pilot i en given situation inte får landa på en särskild plats men väljer att ändå göra detta, utan hänvisning till exempelvis nöd, torde straffrätten vara det verktyg som i efterhand kan bli aktuellt. Det kan få olika skadeståndsrättsliga konsekvenser om ett handlande är straffbelagt eller inte. Enbart om ett handlande är straffbelagt finns möjlighet att få ersättning för ren förmögenhetsskada. Om en start eller landning har ägt rum, handlingen är inte straffbelagd och ingen sak- eller personskada har ägt rum, finns det ingen möjlighet för markägaren att få ersättning för ren förmögenhetsskada. Vidare kan straffrätten indirekt vara aktuell vid fråga om vad som ryms inom allemansrätten. Ett sätt att utläsa vad som inte ryms inom allemansrätten kan vara att bedöma om det är straffsanktionerat.

Vid luftballongflygning är det av intresse huruvida fölgebilen, som används för att transportera luftballongen, får lov att nyttja mark där luftballongen startar eller landar. Av utrymmesskäl kommer denna fråga endast att behandlas mycket kortfattat i samband med vad Casbar Agriwill på Ballong Upp & Ner<sup>6</sup> anför vilket redogörs för under rubrik Start och landningar i praktiken.

Inga andra eventuella branschavtal förutom överenskommelsen mellan Lantbrukarnas Riksförbund och Svenska Ballongfederationen behandlas.

I kapitel 7 Skadeståndsrätt inom luftfart redogörs för skadeståndsrättsliga principer och rättsfall som i stora delar inte har direkt anknytning till luftfartens område. Däremot kan analogier från detta material bli aktuella och i vissa delar beskrivs på vilket sätt detta kan vara aktuellt.

Kapitel 7 gör inte anspråk på att uttömmande beskriva skadeståndsrätten inom luftfarten. Det finns många skadeståndsrättsliga regelverk som kan appliceras på luftfarten. Därför har kapitlet av utrymmesskäl begränsats till att behandla de delar av skadeståndsrätten som jag anser vara särskilt relevanta för luftfarten. Exempelvis tar kapitlet upp rent strikt ansvar eftersom det gäller inom luftfarten.

Angående ersättningsansvaret vid start och landning behandlar uppsatsen sakskada i form av markskador, d.v.s. skador på marken och vad som uppehåller sig där. Av utrymmesskäl lämnas personskador utanför. Av samma anledning tar uppsatsen inte sikte på att behandla vilka ansvarssubjekt som finns för föreläggande eller skadestånd. Vidare kommer jämkning av skadestånd p.g.a. medvållande enbart att beröras översiktligt. Eventuella övriga jämkningsgrunder lämnas utanför av utrymmesskäl.

---

<sup>6</sup> 2010-05-18 16:00

# 2 Helikopter- och luftballongflygning

## 2.1 Inledning

Detta kapitel behandlar på ett mycket grundläggande sätt helikopter- respektive luftballongflygning. Syftet är att ge de läsare som inte har kunskaper på området en grundläggande förståelse för användningen av helikoptrar respektive luftballonger. Avsikten är att möjliggöra en förståelse för de juridiska frågorna som kan uppkomma på området. Detta kapitel bygger på mina egna erfarenheter och kunskaper inom helikopter- och luftballongflygning.

## 2.2 Statistik

I Sverige fanns det per den 31 december 2009 4091 giltiga privatflygarcertifikat för flygplan. Vad gäller trafikflygarcertifikat för flygplan fanns det 3490 stycken.<sup>7</sup> Ett privatflygarcertifikat kan ge behörighet att flyga ”privat”, inte i förvärvssyfte. Trafikflygarcertifikat kan ge samma behörighet som ett privatflygarcertifikat samt därutöver behörighet för att flyga kommersiellt, i förvärvssyfte. Vidare fanns 1578 gällande segelflygarcertifikat samt 716 stycken gällande förarcertifikat för s.k. ultralätta flygplan.<sup>8</sup>

Motsvarande antal certifikat för helikopter var 188 privatflygarcertifikat och 369 trafikflygarcertifikat. Det fanns totalt 96 gällande certifikat för ballongförare.<sup>9</sup>

I det svenska luftfartygsregistret fanns det per den 18 maj 2010 1724 motordrivna flygplan, 520 segelflygplan och 515 ultralätta flygplan. Det fanns 251 helikoptrar och 131 ballonger.<sup>10</sup>

Även om det finns en felkälla i att både certifikatinnehavare såväl som luftfartyg är rörliga över gränser, torde man kunna dra slutsatsen av statistiken att både helikopter- och luftballongflygning är mycket mindre vanligt än flygning med flygplan. Eftersom flygplan, till skillnad från helikopter och luftballong, enbart undantagsvis startar eller landar utanför en

---

<sup>7</sup> Trafikanalys, Luftfart 2009, Statistik 2010:2, s. 24

<sup>8</sup> Ibid

<sup>9</sup> Ibid

<sup>10</sup> Utdrag ur svenska luftfartygsregistret 2010-05-18 enligt e-postmeddelande samma dag från Karoline Blosser Groth, Transportstyrelsen, Luftfartsavdelningen. Segelflygplan innefattar även motorsegelflygplan och helikopter innefattar även autogyro. Enbart luftvärdiga luftfartyg innefattas.

flygplats och eftersom helikopter- och luftballongflygning jämförelsevis är mindre vanligt förekommande, sker uppsatsens ämnesområden rent praktiskt i ganska begränsad omfattning. Detta kan vara förklaringen till att det aldrig tidigare funnits någon som valt att fördjupa sig i de ganska smala ämnesområdena som uppsatsen behandlar.

## 2.3 Helikopter

En helikopter är ett luftfartyg som med motorkraft driver rotorerna. Vanligtvis finns en större huvudrotor i horisontal läge ovanför flygkroppen och en mindre stjärtrotor i vertikalläge i bakre delen av helikoptern. Mycket förenklat gör huvudrotorn att helikoptern lyfter medan stjärtrotorn håller stabiliteten i sidled. Åt vilket håll huvudrotorn lutar påverkar i vilken riktning helikoptern rör sig.

En helikopter kan, med vissa begränsningar, starta och landa vertikalt. Vidare kan en helikopter flyga i alla led och även stå stilla i luften kallat hovra. En helikopters nackdel jämfört med flygplan är att helikoptern är mekaniskt mer avancerad och därmed dyr i drift samt att en helikopter aldrig kan uppnå hastigheter eller aktionstid (tid i luften mellan tankningar) som ett jetdrivet flygplan. Helikopterns styrka är således vid förhållandevis korta avstånd där start- eller landningsplatsen inte är tillräcklig för ett flygplan. En helikopter kan normalt starta och landa på en yta som inte är mycket större än helikoptern själv under förutsättning att det inte finns hinder i dess färdväg.

En helikopter kan användas till flertalet olika uppdrag. Inte uttömmande exempel är ambulansflyg, sök och räddning, personbefordran, fotoflygning, linjeinspektion (kraftledningsinspektion), kalkning, tunga lyft, viltinventering och drivning av djur. En helikopter är således ett allsidigt luftfartygsslag. Det är vanligt förekommande att en helikopter startar eller landar på annan plats än på en flygplats.

## 2.4 Luftballong

En luftballong är ett luftfartyg som lyfter genom att den varma luften i ballonghöljet är lättare än omgivande luft. Därtill har en luftballong normalt en korg hängandes under ballongen. Det finns gasballonger som fylls med gas men vanligast är varmluftsballonger. Nutida varmluftsballongens princip är att det i korgen finns en brännare som förbränner gasol. När brännaren värmer upp ballonghöljet blir innehållet därmed lättare än omgivande luft. Det finns även en kombination av nyssnämnda varianter som benämns rozière. Denna typ av ballong används om en mycket lång sträcka ska tillryggaläggas, exempelvis vid världsrekordförsök.

En luftballong flyger med vinden. Piloten kan enbart ändra färdriktning genom att reglera höjd och försöka finna en höjd med en önskad vindriktning. I normalfallet skiljer sig inte vindriktningarna avsevärt olika höjder emellan. En luftballongfärd måste därför planeras så att vinden inte exempelvis tar luftballongen ut på öppet hav. Varmluftsbullongflygningar företas normalt på morgon eller kväll då vinden är svag och luften inte innehåller termik<sup>11</sup>.

Luftballongflygning används främst för upplevelsen av att flyga – både för pilot såväl som för passagerare. En luftballong kan använda olika startfält. Rådande vindriktning är avgörande vid valet av startfält. Ett startfält kan bestå av exempelvis en fotbollsplan. Dit transporteras vanligtvis luftballongen i ett släpfordon tillkopplat en bil. En luftballongfärd innebär oftast att passagerarna hjälper till vid förberedelser inför flygning. Vid flygning kör oftast nyssnämnda bil med släpfordon efter luftballongen och möter upp vid landning. Piloten beslutar att landa luftballongen när den flyger över en plats lämplig för landning. Vanliga platser att landa på, i vart fall i Skåne, är på åkermark där det inte finns några grödor eller annat som kan förstöras av en landning. Därefter är det oftast passagerarna som hjälper till vid hoppackning av luftballongen. En tumregel är att det krävs nästan lika många man som hjälper till med förberedelser och hoppackning av en luftballong som antalet personer som kan tas ombord.

---

<sup>11</sup> Enligt Nationalencyklopedin (<http://www.ne.se/termik> 2011-01-17) är termik ”vertikala rörelser i luften orsakade av ojämn uppvärmning, som när luft uppvärmd nära marken stiger som varma bubblor”.

## 3 Start och landningar i praktiken

Min egen erfarenhet som ”ground crew”<sup>12</sup> hos operatören Ballong & Äventyr, som i Sverige huvudsakligen flyger i Skåne<sup>13</sup>, är att operatören har ett antal alternativa startplatser i varje del av Skåne där operatören flyger. Startplatserna är utvalda för att inte i onödan störa omgivningen och i övrigt vara lämpliga. Platserna är oftast belägna på allmän plats<sup>14</sup> eller annan plats som upplevs som offentlig. Vilken startplats som används bestäms utifrån rådande väderlek.

Vid landning är det vanligt förekommande att åkermark används där någon sådd inte förstörs. Korgen går ner på åkermarken och innan ballongen ”fälls” ner försöker ”ground crew” att inhämta markägarens tillstånd. Det är mycket ovanligt att någon markägare motsätter sig att åkermarken används för landning under förutsättning att ingen sådd skadas. Det är således olika svårt att hitta lämpliga landningsplatser beroende på bl.a. skördetider. Efter landning är det brukligt, i vart fall om flygningen varit kommersiell, att markägaren får en flaska mousserande vin som tack för nyttjandet av marken.<sup>15</sup> Nyssnämnd dryck, eller närmare bestämt champagne, har en stark tradition och historia förknippad med luftballongflygning.

Casbar Agriwill på Ballong Upp & Ner<sup>16</sup> har redogjort för de rutiner just denna operatör tillämpar. Det finns en överenskommelse mellan operatören och Stockholms stad om att kommunens mark får användas för start och landning av luftballong. En flygning planeras utifrån att Stockholms stads mark nyttjas för både start och landning. Ett exempel på område kan vara ett grönområde i en park. Om ett sådant område inte kan utnyttjas för landning är alternativt en vall, stubbåker eller i värsta fall en åker med växande gröda. Vid landning på åker lämnar Ballong Upp & Ner efter sig en pinne som sätts upp där luftballongen landade. På så sätt kan markägaren komma i kontakt med operatören för eventuella skadeståndsanspråk. Casbar Agriwill upplever att vissa markägare, om än i klar minoritet, anser det anmärkningsvärt att operatören tjänar pengar på sin verksamhet utan att luftballongoperatören ersätter markägaren i de fall ingen skada skett på marken.

Terrängkörningslagen förbjuder körning av motorfordon i terrängen. Terrängkörningsförordningen medger vissa undantag som inte innefattar

---

<sup>12</sup> Person som hjälper till i samband med start och landning av luftballong och även kör följevagn när luftballongen flyger.

<sup>13</sup> Operatören flyger även i Danmark.

<sup>14</sup> Definieras i 4 § Plan- och bygglagen som en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov.

<sup>15</sup> E-postmeddelande 2011-01-16 21:22 från Linus Ros, ballongförare vid Ballong & Äventyr

<sup>16</sup> Telefonsamtal 2010-05-18

följebil för luftballong. Däremot medger terrängkörningsförordningen att dispens kan sökas. Enligt Casbar Agriwill<sup>17</sup> har Ballongflyg Upp & Ner Aktiebolag tidigare sökt och blivit beviljade dispens för att kunna köra följebil i terräng i samband med start och landning av luftballong.

Vid helikopterflygning är möjligheterna stora att välja en specifik plats för start eller landning. Visserligen bör helikoptern starta och landa i motvind men flygningen kan i övrigt normalt ske i valfri riktning. Därmed är möjligheterna stora att med omsorg välja start- och landningsplats. Detta torde medföra att det inte är så vanligt att en helikopter förstör marken där den startar eller landar. Dessutom är helikoptern mer skonsam mot marken med sina medar eller hjul jämfört med en luftballong med dess korg.

Det kan vara tveksamt om exempelvis helikopterskolor får utnyttja samma plats ofta för helikopterflygning. Ett exempel kan vara ett område som är bra för vissa övningar vid flygträning men där bullerstörningar från helikoptern kan störa omgivningen. Min uppfattning är att det råder en allmän uppfattning i helikopterbranschen om att det är fritt att starta och landa varhelst man vill i naturen under förutsättning att operationella och flygmässiga begränsningar efterlevs.

---

<sup>17</sup> Ibid



# 4 Allemansrätten

## 4.1 Inledning

Eftersom såväl en helikopter som en luftballong ofta startar eller landar på mark som inte har anknytning till luftfartyget, piloten eller eventuell operatör torde det vara av intresse att utreda huruvida allemansrätten ger rätt att utnyttja annans mark. I detta kapitel redogörs för allemansrätten i allmänhet men med viss koncentration på de delar som kan tänkas vara av störst vikt för uppsatsen.

## 4.2 Hur allemansrätten regleras

Allemansrätten är sedan 1994 skyddad i grundlagen, vilket regleras i 2 kap. 15 § fjärde stycket regeringsformen, som stadgar att alla ska ha tillgång till naturen. Samtidigt infördes även äganderätten som grundlag vilket regleras i 2 kap. 15 § första, andra och tredje stycket regeringsformen.

7 kap. 1 § miljöbalken reglerar att ”var och en som utnyttjar allemansrätten eller annars vistas i naturen skall visa hänsyn och varsamhet i sitt umgänge med den”.

Vidare anges i 7 kap. 4 § miljöbalken att länsstyrelsen eller kommunen får utse ett område till naturreservat för att ”bevara biologisk mångfald, vårda och bevara värdefulla naturmiljöer eller tillgodose behov av områden för friluftslivet”. 7 kap. 13 § samma lag reglerar strandskyddet som ska trygga allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur och växtlivet på land och i vatten. Om förutsättningarna är rätt kan en helikopter starta och landa på stranden och på en tillräckligt stor brygga.

Brottsbalken reglerar vad som inom ramen för allemansrätten är förbjudet med straffsanktion. 12 kap. 4 § brottsbalken förbjuder med böter som följd att man tager ”olovlig väg över tomt eller plantering eller över annan äga, som kan skadas därav(..)”. I lagens mening är en tomt ett vidsträckt område kring ett bostadshus medan området är betydligt mindre kring ekonomibyggnader, båthus och badhus. Tomt finns i princip inte kring ängslador och en byggnad i sig är i princip ett krav för att en tomt skall finnas. Markägaren kan normalt inte påräkna att det finns något skydd för området kring badbryggor och än mindre om det inte finns någon sådan anordning. Det finns inget hinder från att använda annans badbrygga om denna inte för tillfället används av ägaren eller dennes familj.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> Bengtsson, Bertil, *Allemansrätten – Vad säger lagen?*, Naturvårdsverket, Stockholm, 2004, s. 17

Avseende ”andra ägor” gäller förbudet tagande av olovlig väg enbart om marken kan skadas därav. Ett typiskt sådant exempel är en åker ”mellan sådd och skörd”. På skogs- och betesmarker kan man röra sig fritt vilket även torde gälla en åker som är snötäckt eller frusen.<sup>19</sup> Detsamma torde gälla en åker som ligger i träda. Vidare får man inte komma så nära någons hemfridszon att vederbörande gör sig skyldig till hemfridsbrott enligt 4 kap. 6 § brottsbalken. För att hemfridsbrott ska vara för handen krävs att någon ”olovligen intränger eller kvarstannar där annan har sin bostad, vare sig det är rum, hus, gård eller fartyg”. I det fall någon utan lov tar sig in på inhägnad byggnadsplats eller annan avskild arbetsplats, kan istället olaga intrång vara för handen enligt 4 kap. 6 § andra stycket brottsbalken.<sup>20</sup>

För bilar, motorcyklar och andra fordon gäller särskilda regler. Ägaren till en enskild väg kan utan vidare utestänga allmänhetens fordon. Straffansvar finnes i 10 kap. 10 § och 14 kap. 3 § trafikförordningen. En skylt skall visa att vägen är enskild och att obehörig trafik är förbjuden. I det fall vägen får stadsbidrag ska den i regel hållas tillgänglig för allmän biltrafik, vilket är att anse som en motprestation till stadsbidraget.<sup>21</sup>

Terrängkörningslagen förbjuder all privat körning i barmark i terrängen med motordrivna fordon. Undantag är exempelvis snöskoter på snötäckt mark. Vid körning i plant- eller ungskog eller på jordbruksmark är kravet att det är uppenbart att körningen inte medför risk för skada på marken. Därutöver kan regeringen bestämma att i vissa områden skall motortrafik helt vara förbjuden, vilket det är i vissa delar utav de obrutna fjällområdena. Förbudet gäller även markägaren eftersom skyddsintresset är naturen. Terrängkörningsförordningen medger vissa undantag såsom för nyttotrafik och för i nyssnämnt område fast bosatta.<sup>22</sup>

De bullerstörningar som skotertrafiken orsakar i fjällområdena anses utgöra ett problem. Detta har givit upphov till diskussioner om att begränsa sådan trafik. Detsamma gäller i fråga om nöjestråfik i luften vilket kan utgöras av helikopterflygning. I allemansrätten ingår inte rätt till bullrande trafik.<sup>23</sup>

Trafik som är oskadlig för marken kan vara tillåten utan markägarens tillstånd, vilket kan få betydelse för trafik som terrängkörningslagen tillåter. Aktuellt lagrum är 12 kap. 4 § brottsbalken.<sup>24</sup>

Ridning och cykling i naturen omfattas av allemansrätten men är mer begränsad än för den som tar sig fram till fots. Förklaringen till detta är den ökade skaderisk för naturen som ridning och cykling förorsakar. Straffbestämmelsen tagande av olovlig väg enligt 12 kap. 4 § brottsbalken

---

<sup>19</sup> a.a., s. 20

<sup>20</sup> a.a., s. 15-16

<sup>21</sup> a.a., s. 35

<sup>22</sup> a.a., s. 37-38

<sup>23</sup> a.a., s. 38

<sup>24</sup> Ibid

är gällande i förevarande fall. Vidare skall även hänsyn tagas till naturmiljön och andra som utöver friluftsliv. Jämför med 7 kap. 1 § miljöbalken.<sup>25</sup>

Att tälta på annans mark anses rymmas inom allemansrätten under förutsättning att det inte sker mer än ett dygn, men ”det är svårt att finna ett auktoritativt stöd för att just denna gräns skulle vara juridiskt betydelsefull”.<sup>26</sup> Eldning får enbart företas i skog och mark ifall största försiktighet iakttas. Vid torrt väder kan eldningsförbud införas och enbart för att elda kan den ansvarige straffas enligt 10 kap. 3 § lag om skydd mot olyckor. Föreligger fara för mer omfattande skada, såsom skogsbrand, kan det allvarigare brottet allmänfarlig vårdslöshet vara aktuellt enligt 13 kap. 6 § brottsbalken.<sup>27</sup>

Enligt 15 kap. 30 § miljöbalken får ingen ”skräpa ned utomhus på en plats som allmänheten har tillträde eller insyn till”. Under förutsättning att nedskräpning inte är ringa kan den skyldige straffas enligt 29 kap. 7 och 11 §§ samma lag. Nedskräpning som anses som ringa på en öde plats kan vid en livligt besökt plats inte vara ringa eftersom det där kan finnas ett intresse att beivra även mindre nedskräpning, eftersom den samlade mängden kan bli stor om platsen är välbesökt. Den som är ansvarig kan enligt 26 kap. 9 § miljöbalken vid vite föreläggas att åtgärda nedskräpningen.<sup>28</sup>

Möjligheterna är stora att röra sig på vatten på annans markområde, genom att exempelvis åka båt, simma eller vintertid uppehålla sig på isen. Straffbestämmelsen avseende tagande av olovlig väg gäller inte på vattenområde.<sup>29</sup> Det finns inget förbud mot motortrafik på isen. Det skall däremot poängteras att hemfridsintresset bör respekteras.<sup>30</sup>

En fastighetsägare kan begära ersättning om hans mark används mer långvarigt och intensivt än vad allemansrätten medger. Det är tillåtet att ta betalt för uppställande av tält eller husvagn under en längre tid på privat mark, även om särskilda anordningar inte inrättats därför. Det är oklart om någon kan ta betalt för ett skidspår som är iordningsställt. Det kan verka rimligt att betalning kan krävas om det lagts ned inte obetydliga resurser på att iordningsställa och tillhandahålla exempelvis elljus och avverka skog kring spåret. Spåret bör inte hindra andra från att i samma terräng åka gratis.<sup>31</sup>

Markägare kan på olika sätt genom skyltning försöka utestänga allmänheten från områden som ingår i allemansrätten. Om kommunen inte godkänt skyltningen behöver allmänheten inte respektera den. Om någon satt upp en sådan skylt utan att ha laglig rätt till det, kan myndighet enligt 12 § lag med

---

<sup>25</sup> a.a., s. 33-34

<sup>26</sup> a.a., s. 41-42

<sup>27</sup> a.a., s. 63

<sup>28</sup> a.a., s. 62

<sup>29</sup> a.a., s. 49 och 12 kap. 4 § brottsbalken e contrario

<sup>30</sup> a.a., s. 49

<sup>31</sup> a.a., s. 48

särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning förelägga att skylten tas bort.<sup>32</sup> Det kan även finnas legitima skäl att skylta, exempelvis genom att upplysa allmänheten om en verklig fara.<sup>33</sup>

Enligt 12 kap. 11 § miljöbalken får vilthägn inte uppföras utan tillstånd från länsstyrelsen. Markägare kan försöka utestänga allmänheten från ett område där allemansrätten gäller genom att sätta upp stängsel. Allemansrätten kan därför vara tillämplig på område som är inhägnat. Ett stängsel kan i och för sig motiveras kring mindre tomter men i andra fall kan markägaren enligt 26 kap. 11 § miljöbalken föreläggas att avlägsna stängslet. Är det motiverat med stängsel kan stängselgenombrott vara motiverat om exempelvis området är av betydelse för friluftslivet. Markägaren kan då åläggas att exempelvis anordna grindar.<sup>34</sup>

I det fall allmänheten har rätt att uppehålla sig på ett område har markägaren normalt sett inte rätt att ta betalt som villkor för att området nyttjas. Har markägaren däremot inrättat särskilda anläggningar såsom hopptorn, trampoliner etc. finnes möjlighet att ta en skälig avgift för nyttjandet av dessa faciliteter för att täcka dess kostnader. Den som nyttjar anläggningarna utan att betala kan ibland straffas för egenmäktigt förfarande eller, om vederbörande handlat i smyg, för bedrägligt beteende.<sup>35</sup>

I NJA 1964 B 27 prövades en tvist mellan en markägare och en person som kört in på det inhägnade området Kullaberg i Skåne utan att erlagga avgift. Föraren åberopade allemansrätten men blev fälld till ansvar eftersom markägaren med avgiften täckte kostnader för ”anläggningar och andra åtgärder på berget i turismens intresse.”<sup>36</sup>

## 4.3 NJA 1996 s. 495

Det s.k. försrännarfallet är ett på allemansrättens område ett principiellt viktigt rättsfall där gränserna för rätten att nyttja annans mark på allemansrättslig grund prövas. Eftersom det är av vikt för besvarandet av de frågor som behandlas i denna uppsats redogörs härmed för försrännarfallet NJA 1996 s. 495. Eftersom Högsta domstolen inte är utförlig i sina domskäl avseende på vilket sätt förslitningen överstiger vad som bör tålas på allemansrättslig grund, har parternas grunder redogjorts för.

Rubriken på rättsfallet är ”Arrangör av organiserad försränning på annan tillhörig fastighet har, då uppkomna skador och olägenheter klart överstigit vad fastighetsägaren måste tåla på grund av allemansrätten, förbjudits vid vite att fortsätta sin verksamhet.”<sup>37</sup>

---

<sup>32</sup> a.a., s. 23, s. 25

<sup>33</sup> 5 § lag med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning

<sup>34</sup> a.a., s. 25-26

<sup>35</sup> a.a., s. 47

<sup>36</sup> a.a., s. 47-48

<sup>37</sup> NJA 1996 s. 495

P.N. var ägare till fastigheten Svenljunga Mårdaklev 3:1. Till fastigheten hörde ett naturskönt område. På fastigheten fanns en mindre fors kallad Norrströmmen. Denna del av fastigheten var mycket attraktiv för friluftsliv och användes bl.a. för s.k. forsränning. Fastigheten angränsade omedelbart till fastigheten Svenljunga Mårdaklev 3:9 som ägdes av K.Y. som på sin egen fastighet bl.a. bedrev uthyrning av utrustning för forsränning. Ett stort antal personer nyttjade årligen K.Y:s gummiflottar eller kajaker och tog sig då väg över P.N:s fastighet dels genom att färdas ner i Norrströmmen, dels genom att passera och uppehålla sig på stigar i området.

P.N. har yrkat att det fastställs att K.Y. saknar rätt att utan P.N:s medgivande på hans fastighet arrangera eller på annat sätt medverka till organiserade flottfärder, s k forsränning. Förbudet ska enligt yrkande förenas med vite om 500 000 kr. K.Y. har bestritt P.N:s yrkande.

P.N. har till stöd för sin talan anfört bl.a. följande. K.Y. har under ca 15 års tid arrangerat friluftresor, innefattande bl.a. kanotpaddling, för danska ungdomar. Sedan 1987 har K.Y. börjat arrangera forsränning nedför Norrströmmen. Verksamheten är mycket stor och bedrivs kommersiellt. Den del av Norrströmmen där forsränning sker är c:a 150-200 meter lång. Deltagarna åker denna sträcka flertalet gånger och när de går tillbaka klättrar de i forsbranterna och "förorsakar därvid skador på så sätt att jorden eroderar och faller ner i strömmen."<sup>38</sup> Vidare trampas stigar upp. Antalet deltagare per år uppgår till c:a 6000. Vidare påverkar forsränningen fiskbeståndet negativt eftersom dess fortplantering störs under lektiden och det är dessutom omöjligt att bedriva fiske när forsränning äger rum.

K.Y. har till stöd för sitt bestridande anfört bl.a. följande. Hans rörelse består av uthyrning, vilken inte bedrivs på P.N:s fastighet. Uthyrning sker av kanoter, gummiflottar och kajaker samt av att han tillhandahåller instruktörer. Någon färdig friluftresa som inbegriper användning av fastighet Mårdaklev 3:1 erbjuds inte. Av säkerhetsskäl instrueras deltagarna i om hur de ska bete sig vid forsränning och hur de ska agera i den svenska naturen. Den närmaste sträckan mellan uthyrningsstället och Norrströmmen går över Mårdaklev 3:1. De enskilda personer som tar sig den vägen torde kunna åberopa allemansrätten. Påståendet att forsbranterna rasar är felaktigt även om visst slitage dock uppkommit vilket i huvudsak visat sig genom att det finns en upptrampad stig som leder till platsen där isättning sker. Uppgifterna om förfång för fisket torde vara väsentligt överdrivna. K.Y. gör i första hand gällande att han inte arrangerar eller organiserar forsränning och att även om så vore fallet saknas rättslig grund att förbjuda verksamheten. I andra hand anförs att den förslitning som hans verksamhet eventuellt medför inte överskrider en nivå som bör tålas på allemansrättsliga grunder.

---

<sup>38</sup> Ibid

Högsta domstolens dom, som fastställde hovrättens domslut, innefattar i huvudsak följande.

Allemansrätten är en rätt för envar att i sitt umgänge med naturen nyttja annan tillhöriga mark- och vattenområden. Rätten är emellertid begränsad på så sätt att området inte får ta nämndvärd skada eller orsaka olägenhet för fastighetsägaren eller annan rättsinnehavare. Även om allemansrätten är en rättighet för den enskilde kan den givetvis nyttjas av flertalet personer kollektivt. Även om samtliga medlemmar i en sådan grupp håller sig inom allemansrättens gränser kan ett kollektivt nyttjande göra att påtaglig skada eller olägenhet uppstår, varvid allemansrätten på ett sådant sätt inte får nyttjas. Vidare föreligger inget hinder från att allemansrätten nyttjas kommersiellt. Avlägsen eller svåråtkomlig natur kan på så sätt nyttjas av fler personer.

Det får antas att envar försrännare håller sig inom allemansrättens ramar. K.Y. organiserar och även marknadsför verksamhet där han tillhandahåller utrustning och även anvisar ett bestämt område på P.N:s fastighet för ett kollektivt utnyttjande. Utnyttjandet har blivit så intensivt att det med hänsyn till växt och djurliv medfört avsevärda skador och olägenheter för P.N vilket K.Y. måste ha insett. Skadorna och olägenheterna överskrider vad P.N. i egenskap av fastighetsägare bör tåla på allemansrättsliga grunder. Det kan antas att motsvarande skador och olägenheter uppkommer även framgent om verksamheten fortgår.

K.Y. förklaras sakna rätt att från sin fastighet utan medgivande från P.N. arrangera eller på annat sätt medverka till organiserad försrättning i Norrströmmen på P.N:s fastighet. K.Y. förbjuds att vid vite om 200 000 kr fortsätta verksamheten.

## **4.4 Slutsatser med stöd i NJA 1996 s. 495**

Allemansrätten är tillämplig även för helikopter och luftballong i förhållande mot markägare, vilket närmare framgår under rubriken Slutsatser. Fram till nästa rubrik kommer slutsatser att dras enbart utifrån NJA 1996 s. 495 och även behandla på vilket sätt rättsfallet kan tänkas inverka på helikopter- och luftballongflygning.

Forsrännarfallet tar fasta på många viktiga principer avseende allemansrätten och är ett viktigt rättsfall på området. Rättsfallet visar att allemansrätten kan nyttjas även i kommersiellt syfte. Utgångspunkten torde vara att även om en flygning sker kommersiellt så gäller allemansrätten. En kommersiell luftfartsoperatör kan följaktligen nyttja en markägares mark på allemansrättslig grund utan att ersätta honom.

Samma principer inom luftfarten torde gälla som för andra som på allemansrättslig grund vistas ute i naturen. Rättsfallet visar att nyttjandet inte får bli alltför intensivt på en och samma plats orsakat i huvudsak av en

enskild arrangör. Skador och olägenheterna av nyttjandet får inte bli allt för stora. I sådana fall kan en arrangör mot vite bli förbjuden att fortsätta nyttjandet av en viss angiven plats. Ett tänkbart exempel är att en markägare skulle kunna väcka talan om att förbjuda en luftballongoperatör från att använda en viss plats för starter om detta har skett mycket ofta och upprepade gånger. Därutöver torde krävas att det över tiden sker skador på marken eller annan olägenhet. Om platsen enbart används ett fåtal gånger är det högst tveksamt om något förbud kan vara aktuellt. Det är ovanligt att en luftballong använder en och samma plats för landning mer än en gång eftersom en luftballong följer vinden.

I rättsfallet avser förbudet hela fastigheten. Det skulle även kunna tänkas att ett förbud avser del av fastighet eller flera fastigheter. Å ena sidan är det olämpligt att kunna komma förbi förbudet genom att enbart starta eller landa en liten bit bort. Å andra sidan bör inte förbudet bli mer vidsträckt än nödvändigt. Det borde inte finnas hinder från att meddela differentierade vitesbelopp beroende på var på en fastighet den förbjudna verksamheten fortgår. Det kan motiveras med ett högre vitesbelopp om verksamheten sker närmre ett boningshus och därmed skapar större olägenhet.

Rättsfallet tar däremot inte fasta på hur det skall förhållas till bullerstörning som vissa slag av luftfartyg vanligen ger ifrån sig. Det kan tänkas att det kan definieras som en olägenhet och vara ett argument som kan vägas in vid en förbudstalan.<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> Se även resonemang om bullerstörning under Slutsater.

# 5 Relevant reglering

## 5.1 Inledning

Utbudet av doktrin är begränsat avseende var i Sverige en luftballong respektive helikopter får starta eller landa samt under vilka förutsättningar. Informationskälla till rättslig reglering på området är förarbetena till den nya luftfartslagen. I detta kapitel redogörs för på området relevant reglering.

Lufträttsutredningen lämnade sitt slutbetänkande Ny luftfartslag SOU 1999:42 i mars 2009. Betänkandet remissbehandlades.<sup>40</sup> Den 24 januari 2008 utkom Ds 2007:36, Departementsserien (Ds) benämnd Ny luftfartslag – supplement. Den 8 februari 2010 utkom propositionen Luftfartens lagar 2009/10:95. Lagändringarna började gälla den 1 september 2010. Riksdagen biföll regeringens förslag men med vissa lagtekniska ändringar.<sup>41</sup>

Enligt ämnesrådet Olof Hedberg<sup>42</sup> var anledningarna till att det tog så lång tid mellan betänkandet och propositionen att Sverige var ordförandeland i EU 2001 men framförallt p.g.a. terroristattacker i USA år 2001. Vissa föreslagna säkerhetsregleringar, som kunde anses vara något verklighetsfrämmande före år 2001, fick efter terroristattacker betydligt större fokus. Detta kapitel avslutas med en intervju med Olof Hedberg.

Departementsserien innehåller i princip enbart föreslagen reglering som var ute på remiss. Enligt nedan har SOU och propositionen fått vars en egen rubrik. Departementsserien innehåller huvudsakligen enbart föreslagen lydelse inför nya luftfartsregleringen och har därför inte tagits upp i detta arbete. Däremot har departementsserien varit ute på remiss och vissa av remissinstansernas synpunkter har tagits upp under rubriken Prop. 2009/10:95.

---

<sup>40</sup> Ds 2007:36, Ny luftfartslag – supplement s. 153

<sup>41</sup>

<http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3120&doktyp=betankande&bet=2009%2f10%3aC>  
U15 2010-12-13 16:28

<sup>42</sup> Telefonsamtal 2010-10-21 16:00



## 5.2 SOU 1999:42

I svensk luftfartslagstiftning är utgångspunkten att det med markägarens tillstånd är tillåtet att varhelst starta och landa med luftfartyg. Det är enligt praxis möjligt att utan uttryckligt samtyckte företaga start eller landning under förutsättning att det inte innebär avsevärt men för ”den som äger eller innehar det aktuella området”.<sup>43</sup>

I enlighet med BCL-D 1.2 ska i första hand flygplats som är upptagen i AIP-SVERIGE<sup>44</sup> nyttjas som start- och landningsplats. I andra hand får enskild flygplats eller annat område nyttjas. Vidare regleras under vilka villkor start och landning får ske på områden som inte är inrättade som flygplats.<sup>45</sup>

Med hänsyn till samfärdsel, fiske eller andra näringar, naturvård eller friluftsliv ska enligt 64 § Luftfartsförordningen Luftfartsverket (nuvarande Transportstyrelsens luftfartssektion) efter samråd med länsstyrelsen meddela förbud för luftfartyg att företa start eller landningar inom ett särskilt meddelat område, om inte myndighetens godkännande inhämtats. Vidare finns även möjlighet att genom miljöbalkens 7 kap 3 och 5 §§ förbjuda eller begränsa landning på område upptaget som nationalpark eller naturreservat. Med stöd av miljöbalken kan föreskrifter om miljö kvalitetsnormer meddelas som kan inskränka eller förbjuda rätten till landning. Utöver luftfartslagstiftningen samt nyssnämnda bestämmelser i miljöbalken finns inga bestämmelser i svensk lagstiftning som kan förbjuda eller begränsa landning. Däremot kan det finnas möjlighet att inskränka rätten till luftfart genom restriktioner i luftrummet.<sup>46</sup>

Upprepade start och landningar på en och samma plats som inte är särskilt inrättad för sådant bruk bör inte ske, även om utgångspunkten är att det är tillåtet att starta och landa överallt. Det kan däremot i vissa sammanhang, exempelvis vid inspektion av elledningar, inventering av djurstammar eller skogsgödsling, finnas ett behov av att under en kortare tid företa ett flertal start och landningar på en och samma plats, vilket förekommer utan att det är särskilt reglerat i luftfartslagslagstiftningen.<sup>47</sup> Enligt utredningen bör det införas ett uttryckligt lagstöd för att inrätta tillfälliga start- och landningsplatser.<sup>48</sup>

---

<sup>43</sup> SOU 1999:42 s. 224

<sup>44</sup> ”AIP, som är en förkortning för Aeronautical information publication, är en publikation som ges ut av en stat eller på uppdrag av en stat och som innehåller varaktig information av betydelse för luftfarten” SOU 1999:42 s. 224

<sup>45</sup> SOU 1999:42 s. 224

<sup>46</sup> Ibid

<sup>47</sup> Ibid

<sup>48</sup> Ibid

## 5.3 Prop. 2009/10:95

I propositionen till ny luftfartslag har frågan om att starta och landa på annan plats än flygplats behandlats.

Av 6 kap. 1 § luftfartslagen följer att:

Med flygplats avses i denna lag ett mark- eller vattenområde, som helt eller delvis har inrättats så att luftfartyg ska kunna ankomma, avgå samt röra sig på marken eller vattnet.

I ovannämnd paragraf återfinns definitionen av vad som i aktuell lag avses med flygplats, definitionen har tillkommit på inrådan av lagrådet.<sup>49</sup>, den motsvarar ICAO<sup>50</sup>:s definition av flygplats.<sup>51</sup>

2 § För start och landning med luftfartyg ska i första hand en flygplats användas. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka flygplatser som får användas vid olika slag av luftfart. För start och landning får tillfälligt eller i begränsad omfattning även ett land- eller vattenområde användas som inte särskilt har inrättats för ett sådant ändamål. Skulle start eller landning innebära nämnvärd skada eller olägenhet för områdets ägare eller innehavare krävs dennes samtycke. I fråga om användande för start och landning av områden, som inte har inrättats för sådana ändamål eller som tillfälligt har inrättats för sådana ändamål, gäller de föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Det som sägs i första och andra styckena gäller inte nödsituationer eller andra därmed jämförbara fall.

I första stycket första punkten anges att vid start och landning ska en flygplats som huvudregel nyttjas. I andra stycket första och andra punkterna, som saknar motsvarighet i gamla luftfartslagen, anges förutsättningarna för att luftfartyg ska få starta och landa på område som inte är inrättat som en flygplats. Utgångspunkten i svensk rätt är att det med markägarens tillstånd är tillåtet att starta eller landa med ett luftfartyg. I likhet med vad lagrådet påpekar kan en markägare inte var som helst fritt anvisa var start och landning ska ske. Hänsyn måste tas till bestämmelser såsom 3 kap. 1 § jordabalken om krav på hänsynstagande till omgivningen vid nyttjande av fast egendom. Vidare krävs anmälan till kommunen enligt miljöförordningar för ”tillfälliga start- och landningsplatser” om antalet flygrörelser med motordrivna luftfartyg överstiger 500 per kalenderår. Detta regleras i förordningen (1998:890) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.<sup>52</sup>

Lagrådet påpekar att det i författningskommentaren framkommer att det enligt praxis är tillåtet att utan uttryckligt samtycke starta och landa varhelst och anmärker på att det inte framkommer någon närmare redovisning av grunden för uttalandet om innebörden av praxis. Lagrådet efterlyser vidare

---

<sup>49</sup> Prop. 2009/10:95 s. 327

<sup>50</sup> ICAO är ett organ inom FN som bl.a. verkar för standardiserade regler inom luftfart världen över.

<sup>51</sup> Prop. 2009/10:95 s. 328

<sup>52</sup> Ibid

ett klargörande hur lagförslaget förhåller sig till egendomsskyddet i 2 kap. 15 § regeringsformen.<sup>53</sup> Lagrådet påpekar att start och landningar begränsas av, förutom hänsynsreglerna i 3 kap. 1 § jordabalken, även av reglerna i 26 kap. 9 § miljöbalken.<sup>54</sup>

I propositionen tas det fasta på de allemansrättsliga principerna innefattande det s.k. försrännarfallet (NJA 1996 s. 495) som särskilt refererats i denna uppsats. I propositionen konstateras att ”Mot bakgrund av Lagrådets synpunkter anser regeringen att principen om krav på samtycke bör uttryckas på ett sätt som närmare ansluter till vad som gäller i fråga om nyttjande av annans mark med stöd av allemansrätten. Ett krav på samtycke ska gälla om åtgärden medför nämnvärd skada eller olägenhet för ägaren eller den som innehar marken med nyttjanderätt eller annan särskild rätt”.<sup>55</sup>

I propositionen tas det fasta på att flygplan svårligen kan starta och landa på andra platser än flygplatser men att helikoptrar däremot kan nyttja förhållandevis små markytor under förutsättning att markytan är tillräckligt stabil. Vidare framkommer att luftballonger, hängglidare och liknande luftfartyg också kan nyttja mindre ytor för sin verksamhet. Nyssnämnda verksamheter utövas idag utan att det normalt sett ger upphov till några skador. Under förutsättning att sådana flygrörelser sker i tämligen begränsad omfattning kan det inte antas medföra några beaktansvärda ingrepp i en markägares egendom. Den föreslagna begränsningen i rådighet över mark- och vattenområden som följer av den föreslagna regleringen utgör enligt regeringen ett godtagbart ingrepp i enskildes rätt att råda över sin egen egendom vilket sker för att tillgodose angelägna allmänna intressen.<sup>56</sup>

Andra stycket tredje punkten, som motsvarar 6 kap. 1 § tredje stycket i den gamla luftfartslagen, ger ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om start och landning dels för områden som inte särskilt inrättats för start och landning av luftfartyg, dels för områden som tillfälligt har inrättats som område för start och landning av luftfartyg.<sup>57</sup>

I tredje stycket görs undantag för nödsituationer eller andra därmed jämförbara situationer. Av naturliga skäl krävs i sådana fall inget samtycke från markägare. En situation där en segelflygare inte kan ta sig till en flygplats är ett exempel på en omständighet som faller under tredje stycket. Skadeståndsrättsliga principer gäller om landning sker med hänvisning till tredje stycket och områdets ägare eller innehavare kan därigenom ha rätt till ersättning för skada som orsakats till följd av landningen.<sup>58</sup>

---

<sup>53</sup> a.a., s. 595, hänvisning sker till 2 kap. 18 § dåvarande regeringsformen.

<sup>54</sup> a.a., s. 596

<sup>55</sup> a.a., s. 329

<sup>56</sup> Ibid

<sup>57</sup> Ibid

<sup>58</sup> Ibid

3 § Om det behövs av hänsyn till natur- eller miljövård, friluftsliv, kommunikationer, fiske eller näringsverksamhet, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om att ett visst område inte får användas för landning.

Paragraf 3 motsvarar 64 § första stycket i gamla luftfartslagen. Lagrummet bemyndigar regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela landningsförbud. Utgångspunkten är att landningsförbud enbart ska kunna meddelas genom luftfartslagstiftningen. Det finns även regler om landningsförbud som kan meddelas genom bestämmelser i 7 kap. miljöbalken. Landningsförbudet måste då avse nationalpark, naturreservat, kulturresevat eller naturminne.<sup>59</sup>

---

<sup>59</sup> Ibid

## 5.4 Hänsynsregler m.m.

Enligt 3 kap. 1 § tredje stycket luftfartslagen är ett luftfartyg miljövärddigt om det är konstruerat, tillverkat, utprovat, utrustat och underhållet på ett sätt som inte orsakar skada genom buller eller luftförorening eller genom annan liknande störning. Några ytterligare krav avseende miljövärddigheten får inte ställas med stöd av miljöbalken. Enligt 13 kap. 6 § andra stycket luftfartslagen är det belagt med straffansvar att uppsåtligen försumma skyldighet enligt 1,2,3,4,5,6 och 8 kap. samma lag. Det finns även andra straffbestämmelser i luftfartslagen men dessa är inte tillämpliga i denna uppsats.

Förutom 6 kap. 2 § andra stycket luftfartslagen finns även hänsynsregel i 3 kap. 1 § jordabalken som stadgar att var och en vid nyttjandet av sin eller annans fasta egendom ska taga skälig hänsyn till omgivningen. Det finns inget straffrättsligt ansvar för den som inte följer jordabalkens bestämmelse.

Kommunen kan enligt 26 kap. 9 § miljöbalken rikta föreläggande mot en pilot, operatör eller markägare att upphöra med viss verksamhet som inte följer hänsynsregel enligt 2 kap. 3 § miljöbalken. Verksamheten kan bestå i att starta eller landa på en viss plats inom kommunen. Riktas föreläggandet mot markägare måste denna ha möjlighet att förhindra verksamheten. Någon sådan möjlighet borde inte finnas om luftfartsverksamheten sker enbart på allemansrättslig grund. Förbudet kan enligt 26 kap. 14 § miljöbalken förenas med vite och beslutet kan gälla omedelbart enligt 26 § samma kapitel. Det följs av straffansvar att inte följa föreläggandet vilket regleras i 29 kap. 4 § miljöbalken. Det är samma lagrum som reglerar de straffrättsliga påföljderna om anmälan inte inkommer till kommunen trots att antalet flygrörelser med motordrivna luftfartyg utanför tillståndspliktig flygplats överstiger 500 per kalenderår enligt bilaga med däri benämning e 85/337-2 i förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Miljölagstiftningen är inte särskilt begränsad i dess tillämpningsområde men finns det speciallagstiftning inom ett område bör den i första hand nyttjas.<sup>6061</sup>

32 kap. 12 § miljöbalken medger att talan om förbud mot fortsatt verksamhet eller att andra försiktighetsmått vidtas utöver skadestånd och inlösen får ske av enskild mot den som bedriver eller har bedrivit miljöfarlig verksamhet utan tillstånd. Med miljöfarlig verksamhet avses enligt 9 kap. 1 § miljöbalken bl.a. användning av mark på ett sätt som kan medföra olägenhet för omgivningen genom buller.

---

<sup>60</sup> Möte 2010-11-30 19:40 med Dick Törblad, förvaltningsjurist vid miljökontoret i Lomma kommun

<sup>61</sup> Möte 2010-12-02 09:45 respektive telefonsamtal 2011-01-10 09:00 med Jeanette Schlaucher, miljöchef vid miljökontoret i Lomma kommun

Jordabalkens regler om skadeståndsskyldighet har fått minskad betydelse genom att begreppet miljöskada har utvidgats. Utvidgningen har skett både genom miljöskadelagen och i rättspraxis och numera gäller miljöbalken. Jordabalkens hänsynsregel i 3 kap. 1 § är mindre sträng än miljöbalkens bestämmelser i frågan.<sup>62</sup> 32 kap. 1 § miljöbalken stadgar följande beträffande skadestånd.

Skadestånd enligt detta kapitel ska betalas för personskada och sakskada samt ren förmögenhetsskada som verksamhet på en fastighet har orsakat i sin omgivning.

En ren förmögenhetsskada som inte har orsakats genom brott ersätts dock endast om skadan är av någon betydelse.

En skada, som inte har orsakats med uppsåt eller genom vårdslöshet, ersätts bara om den störning som har orsakat skadan inte skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden.

Ordalagen i 3 kap. 1 § jordabalken kan tyda på ett culpaansvar för bristande hänsyn. Bestämmelsen ger uttryck för att grannar har speciella skyldigheter mot varandra i likhet med ett kontraktsförhållande där parterna har speciella förpliktelser mot varandra.<sup>63</sup>

Enligt 2 kap. 2 §<sup>64</sup> och 3 kap. 1 § skadeståndslagen är en förutsättning för ersättning av ren förmögenhetsskada att skadan vållats genom en brottslig gärning. Förarbetena till jordabalken anger att ersättning kan utgå för ren förmögenhetsskada om hänsynsregeln enligt 3 kap. 1 § jordabalken åsidosätts. Ersättning för ren förmögenhetsskada bör däremot inte utgå om skadan är oväsentlig såvida inte en brottslig gärning ligger till grund för skadan.<sup>65</sup>

Enligt 24 kap. 4 § brottsbalken utgör en gärning som begås i nöd enbart brott om den med hänsyn till farans beskaffenhet, den skada som åsamkas annan och omständigheterna i övrigt är oförsvarlig. Ett krav för att nöd ska kunna föreligga är att en fara hotar liv, hälsa, egendom eller något annat viktigt av rättsordningen skyddat intresse.

Enligt flera avgöranden kunde ersättning utgå för olägenheter som inte innebar någon ekonomisk förlust. I NJA 1947 s. 57 fick två fastighetsägare ersättning för att en närbelägen stenkross bullrade. Ersättning utgick för vissa sjukvårds- och läkarkostnader och för obehag men inte för begärda intrång.<sup>66</sup>

---

<sup>62</sup> Bengtsson, Bertil, artikel i festskrift tillägnad Ulf K. Nordenson, författarna, 1999, s. 21

<sup>63</sup> a.a., s. 26

<sup>64</sup> a.a., s. 31, hänvisning sker till 2. kap. 4 § då gällande skadeståndslag

<sup>65</sup> a.a., s. 31

<sup>66</sup> a.a., s. 35

## 5.5 Intervju med ämnesrådet Olof Hedberg

Enligt ämnesrådet Olof Hedberg på Näringsdepartementet, som varit delaktig i framtagandet av nya luftfartsregleringen, fanns det tidigare inga regler om start och landningar utanför flygplatser.<sup>67</sup>

Enligt Hedberg är allemansrätten tillämplig inom luftfarten vid start och landningar. Trots att allemansrätten är grundlagsskyddad finns det inget hinder från att inskränka den på luftfartsrättens område precis som att det går att inskränka allemansrätten utanför luftfartsrättens område. Exempelvis kan obehöriga förbjudas att vistas på vissa områden, som annars utgör områden som omfattas av allemansrätten, genom skyddslagstiftning eller av ordning och säkerhetsskäl. Inom luftfartsrättens område kan förbud finnas mot att starta och landa i nationalparker. All inskränkning måste däremot vara proportionerlig.<sup>68</sup>

Även om allemansrätten gäller för start och landningar kan det i praktiken vara till föga nytta om luftrummet ovanför inte får nyttjas. 1 kap. 8 § luftfartslagen anger under vilka omständigheter och av vem som luftrummet får inskränkas eller förbjudas.<sup>69</sup>

Hedberg nämnde exempel på flygningar som kan ställa regleringen på sin spets. Räddningshelikoptrar kan i vissa områden ha ett begränsat antal platser att landa på. Därmed nyttjas de fåtal platser i området mer frekvent där start och landningar kan ske, vilket kan få konsekvensen att antalet start och landningar går utöver vad som är tillåtet. En räddningshelikopter i skarpa uppdrag torde kunna åberopa nöd. Det är tänkbart att det skulle kunna få skadeståndsrättsliga konsekvenser. Hedberg kunde inte besvara denna fråga men ett mer utförligt resonemang förs under Slutsatser.<sup>70</sup>

Ett annat exempel Hedberg nämnde var om någon hoppar ”basejump” eller nyttjar liknande enklare flyganordning som fästs på kroppen. Risken finns att landning sker oplanerat inne på någons tomt som inte omfattas av allemansrätten. Han sade att det torde bli aktuellt att sätta stopp för en enskild persons flygverksamhet om de felaktiga landningarna på annans tomt utan tillstånd sker frekvent.<sup>71</sup>

---

<sup>67</sup> Telefonsamtal 2010-10-21 16:00

<sup>68</sup> Telefonsamtal 2010-12-23 13:35

<sup>69</sup> Ibid

<sup>70</sup> Telefonsamtal 2010-10-21 16:00

<sup>71</sup> Ibid

# 6 Överenskommelse rörande förhållandet mellan markägare och ballongflygare

## 6.1 Inledning

LRF<sup>72</sup> och SBF<sup>73</sup> har sedan 2004 ingått en överenskommelse om hur ersättning till markägare bör regleras. Syftet med denna överenskommelse är att ”eliminera konflikter mellan ballongflygare och markägare”. Överenskommelsen kan även ses som en uppförandekod mellan markägare och piloter. Enligt Anders Åkvist<sup>74</sup>, ordförande i styrelsen på SBF, är en viktig del i överenskommelsen att tydligt ange att piloter inte ska planera flygning för att landa på gröda eller sådd.

Enligt Anders Wetterin<sup>75</sup>, sakkunnig på Lantbrukarnas Riksförbund, är överenskommelsen framtagen enligt mönster från motsvarande överenskommelse i England. Vidare anger han att överenskommelsen i Sverige togs fram för att det tidigare fanns många ballongpiloter som inte rapporterade till markägaren trots uppkomna skador på marken efter landning. Efter överenskommelsens framtagande ökade rapporteringsviljan väsentligt. Anders Wetterin påpekar att förutom skador på marken inträffar det även att djur spränger stängsel i samband med att en luftballong landar.

Överenskommelsen föreskriver att den enbart är en rekommendation att följa och att den inte är bindande. Enligt Anders Åkvist på SBF har han kännedom om att överenskommelsen följts i ett par fall men att den inte följts i något annat fall. Det är ett för litet underlag för att några slutsatser skall kunna dras om i vilken utsträckning överenskommelsen följts. Anders Wetterin på LRF har ingen uppfattning om i hur stor utsträckning som överenskommelsen nyttjas. Han får enbart ett fåtal samtal per år om luftballongflygning som enligt honom inte vållar några stora problem.

## 6.2 Överenskommelsens innehåll

Överenskommelsen<sup>76</sup> uppdaterades i juni 2010<sup>77</sup> och innehåller bl.a. följande.

---

<sup>72</sup> Lantbrukarnas Riksförbund

<sup>73</sup> Svenska Ballongfederationen

<sup>74</sup> Telefonsamtal 2010-11-08 20:54

<sup>75</sup> Telefonsamtal 2011-02-18 12:20

<sup>76</sup> [http://www.ballong.org/drupal/system/files/Overenskommelse\\_LRF\\_SBF.pdf](http://www.ballong.org/drupal/system/files/Overenskommelse_LRF_SBF.pdf) 2010-11-14 13:58

<sup>77</sup> <http://www.ballong.org/drupal/node/29> 2010-11-14 14:06



För att piloten lättare ska kunna komma i kontakt med markägaren har det tagits fram ett "landningskort". Det är ett dokument som anger att mottagarens mark har nyttjats för landning och innehåller även kontaktuppgifter, till både LRF, SBF och piloten/operatören, som kan användas om markägaren drabbats av skada eller har någon fråga i övrigt. "Landningskortet" är tänkt att lämnas till markägaren om denne inte kan nå i samband med landningen. En kopia på "landningskortet" bifogas under Bilaga A. Bilagan är inte identisk med originalet i dess grafiska utformning för att kunna passa uppsatsens sidbredd. Dess originalutformning finns 2010-11-14 13:09 att tillgå på [http://www.ballong.org/drupal/system/files/Landningskort\\_090611AW.pdf](http://www.ballong.org/drupal/system/files/Landningskort_090611AW.pdf). En kopia på överenskommelsen mellan LRF och SBF bifogas under Bilaga B.

I överenskommelsen används begreppet pilot, detta innefattar då all ballongpersonal. I begreppet markägare innefattas även jordbruksarrendatorer.

Enligt överenskommelsen får flygning endast genomföras över områden där det är står klart att behovet av lämpliga landningsplatser är tillgodosett. Piloten skall vara försedd med kartor där känsliga områden (OZ)<sup>78</sup> i flygriktningen anges. Piloten skall vid planering för flygning undersöka okända områden för tamdjur. Efter avslutad flygning skall information som kan vara av betydelse inrapporteras till SBF.

Det krävs alltid markägarens medgivande för att köra in på eller starta från enskild mark och/eller enskild väg. Ballong skall så snart som möjligt stiga till minst 500 fot/erforderlig höjd över marken för att inte skrämja tamdjur.

Normal landning skall ske på plats där det inte finns risk att skada mark eller annan egendom. Efter landning skall av LRF och SBF godkänt landningskort lämnas till markägaren eller dennes ombud.

Hämtning skall ske så att minsta möjliga skada eller annan olägenhet uppstår. Innan piloten ger följebilen tillstånd att köra ut i landningsfältet skall han ha tillstånd av markägaren, eller representant för denne, att hämta ballongen med medföljande utrustning. Markägaren ska inte försvåra hämtning av ballongen och bör medverka till att det kan ske så att minsta möjliga skada uppstår. Piloten ansvarar för att mark, stängsel och annan egendom återställs eller att överenskommelse om ekonomisk gottgörelse träffas senast tre veckor efter landningen.

Om det inte är möjligt att komma i kontakt med markägaren kan hämtning av ballongen ändå ske. Markägaren måste dock underrättas om att ballongen hämtats. Detta sker med hjälp av ett landningskort.

---

<sup>78</sup> avseende ballong, olämplig zon

## 6.3 Ersättning vid skada

Överenskommelsen anger att alla kostnader som markägaren åsamkas, inklusive den faktiska tidsåtgången för markägaren, i samband med landning och/eller hämtning av ballong skall ersättas av piloten. Om behov finns skall piloten och markägaren gemensamt besiktiga och beskriva skadan. Överenskommelse om ersättningens storlek bör vara skriftlig. I möjligaste mån bör det överenskomna beloppet regleras genom faktura.

Uppkommer skada på mark och gröda skall ersättning utgå med endera 5 kr/m<sup>2</sup>, dock lägst 300 kr för ballonger till och med 3000 m<sup>3</sup> volym, för ballonger större än 3000 m<sup>3</sup> volym dock lägst 500 kr. Alternativt utges ersättning enligt LRF Konsults grödskadetabell och normer för markskador. Ytterligare skador samt ersättning för utfört arbete och nedlagd tid ersätts. Ersättning för utfört arbete och nedlagd tid ersätts enligt lokal Farmartjänsts taxa. Markägaren/djurägaren skall alltid hållas skadeslös.

Enligt Anders Åkvist på SBF krävs det således någon skada på marken för att markägaren ska vara berättigad till ersättning för nedlagt arbete. Vidare inkluderar de angivna miniminivåerna ersättning för nedlagd tid. Om skadan på marken uppgår till 50 kr och nedlagd tid svarar mot en ersättning på 100 kr blir ersättningen som enligt överenskommelsen ska utges totalt 300 kr eller 500 kr beroende på luftballongens volym. Däremot anger Anders Wetterin på LRF att eget arbete alltid ska ersättas oavsett om det inträffat någon skada på marken eller ej. Om ingen skada har inträffat kan eget arbete bestå i att inspektera marken och att anvisa väg för följevagnen. Han anger även att i praktiken bör sådan ersättning vara aktuell först om någon enskild markägare får flertalet landande luftballonger på sin mark under en kort tidsperiod.

## 6.4 Handelsbruk, partsbruk och sedvänja

Det borde inte råda något tvivel om att två parter, exempelvis en pilot och en markägare, kan komma överens med varandra om att överenskommelsen ska gälla i ett specifikt fall. Detta sker genom att parterna ingår ett muntligt eller skriftligt avtal därom. Om ett identiskt eller snarlikt fall framgent inträffar mellan samma parter skulle partsbruk kunna göra att parterna kan bli bundna av tidigare avtal även för fall som inträffar i framtiden. För att ta reda på om så är fallet kommer detta kapitel att behandla partsbruk.

Om en ballongpilot landar och förstör någons mark är det inte otänkbart att bara ena parten, antingen piloten eller markägaren, önskar att överenskommelsen ska följas. För att ta reda på om den parten med framgång kan kräva att överenskommelsen ska följas kommer detta kapitel även att behandla handelsbruk och sedvänja.

Handelsbruk och annan sedvänja, även kallad kutym, tillmäts stor betydelse i nordisk civilrätt. I kommersiella förhållanden kan även handelsbruk och annan sedvänja gripa över dispositiv rätt men däremot inte tvingande rättsregler. Sedvänja kan beskrivas som ”gängse skick och bruk” eller ”gängse uppfattning”. Det skall vara fråga om ett handelsmönster som har iakttagits så länge att det har accepterats som en normal och riktig ordning. Det kan även beskrivas som att parter på den aktuella marknaden normalt följer det.<sup>79</sup>

Handelsbruk är sedvänja som ”har nått en hög grad av fasthet och stadga och som avser handlingsmönster inom affärlivet”<sup>80</sup>. Handelsbruk kan handla om faktiska förhållanden såsom krav på märkning av en transport. Handelsbruk spelar en mindre roll på tjänsternas område. Olika branscher har vanligtvis olika handelsbruk.<sup>81</sup>

Handelsbruk kommer till uttryck i 3 § köplagen under rubriken avtalsfrihet som stadgar följande.

Lagens bestämmelser tillämpas inte i den mån annat följer av avtalet, av praxis som har utbildats mellan parterna eller av handelsbruk eller annan sedvänja som måste anses bindande för parterna.

Ovanstående stadgande är ett centralt begrepp inom obligationsrätten som även bör kunna tolkas analogt på andra former av avtal än köp. Vidare kommer handelsbruk till uttryck i 1 § andra stycket avtalslagen och i 2 § tredje stycket kommissionslagen.<sup>82</sup>

Det bör iakttas försiktighet med att tillämpa villkor som reglerar skadestånd som handelsbruk. Detta särskilt i fall där skadeståndet är särskilt betungande för ena parten.<sup>83</sup>

Enskilda klausuler i standardavtal kan ligga till grund för handelsbruk. I brett accepterade standardavtal kan dessa anses utgöra handelsbruk i sin helhet inom en begränsad krets av företag som är väl förtrogna med avtalets innebörd. Svea hovrätt har i ND 1980 s. 1, Litsa K, ansett att ett standardavtal inom speditorsnäringsen utgör handelsbruk trots att ingen hänvisning skett till bestämmelserna. Bruket i branschen och ”agreed document” åberopades särskilt i domen.<sup>84</sup>

Med partsbruk förstås sådan praxis mellan två näringsidkare som uppkommer genom tidigare affärsförbindelse av samma slag. Genom att en

---

<sup>79</sup> Bernitz, Ulf, Standardavtalsrätt, författaren och Norstedts Juridik, Upplaga 7:1, 2008, s. 40

<sup>80</sup> Ibid

<sup>81</sup> Ibid

<sup>82</sup> a.a., s. 41, lagrummet för kommissionslagen följer ej bokens hänvisning p.g.a. uppdaterad lagstiftning.

<sup>83</sup> Bernitz, Ulf, Standardavtalsrätt, författaren och Norstedts Juridik, Upplaga 7:1, 2008, s. 56

<sup>84</sup> a.a., s. 57

ny affärsförbindelse av samma slag uppkommer mellan samma parter ska dessa kunna förutsäga att den sker på samma villkor som tidigare om ingenting tyder på motsatsen. Detta framgår numera av 3 § köplagen som hänvisar till praxis som utarbetats mellan parterna. Partsbruk gäller enbart i kommersiella förhållanden och det kan därmed ej göras gällande mot konsumenter.<sup>85</sup>

Betydelsen av partsbruk framgår av det äldre rättsfallet NJA 1933 s. 260. Två bilar skadades i samband med inlastning av dessa på det befordrande fartyget. För den aktuella transporten hade inget fraktdokument utfärdats. På fraktdokumentet sker en hänvisning till bl.a. ansvarsfriskrivning för bl.a. lastningsskador. Högsta domstolen ansåg att eftersom fraktdokument utfärdats för tidigare frakter av samma slag mellan samma parter är det att anses som partsbruk. Därmed gällde ansvarsfriskrivningen trots att ingen hänvisning skett till den i det aktuella fallet.<sup>86</sup>

## 6.5 Slutsatser med stöd i överenskommelsen

Överenskommelsen är skriven på ett sätt som enligt min mening gör att det är fördelaktigt för markägaren att tillämpa den medan piloten inte får några stora fördelar av att åberopa överenskommelsen. Ett exempel är att minsta ersättningsnivå kan överstiga den faktiska skadans kostnad som uppkommit även om man medräknar ersättning för eventuell arbetsinsats från markägarens sida. På så sätt kan markägaren berikas av att skada uppkommit på hans mark. Visserligen kan det tyckas vara rimligt att markägaren får ersättning för att hans mark används vid landning men eftersom allemansrätten gäller<sup>87</sup> borde principen vara att markägare inte kan ta betalt för sådant nyttjande. Enligt allemansrätten ska nämligen naturen vara tillgänglig utan kostnad. Undantag är om markägaren exempelvis tillhandahåller faciliteter som nyttjas, vilket normalt inte är brukligt vid enstaka landningar med luftballong. Givetvis finns det inget som hindrar att markägaren kommer överens om en skälig ersättning med piloten för att hjälpa till att exempelvis förflytta luftballongen.

Överenskommelsen säger att markägarens tillstånd krävs för att starta från dennes mark. Om allemansrätten gäller på området torde något sådant tillstånd inte behövas under förutsättning att marken inte förstörs och att piloten väljer att inte följa överenskommelsen. Däremot måste markägaren inte tåla ett allt för frekvent nyttjande av sin mark.<sup>88</sup>

---

<sup>85</sup> a.a., s. 43

<sup>86</sup> a.a., s. 62-63

<sup>87</sup> Allemansrätten gäller i förhållande till markägaren. Se därom resonemang om allemansrätten under Slutsatser.

<sup>88</sup> Se även resonemang om allemansrätten under Slutsatser med stöd i NJA 1996 s. 495 och under Slutsatser.

Enligt Anders Åkvist har han enbart kännedom om att överenskommelsen nyttjats i några fall. Eftersom det finns förhållandevis få luftballonger i Sverige blir underlaget litet. Även om överenskommelsen skulle nyttjas i mer än hälften av alla fall är det högst tveksamt om den kan utgöra sedvänja så länge underlaget enbart består av ett fåtal händelser. Skulle däremot överenskommelsen över en längre tid nyttjas frekvent inom branschen är det tänkbart att den är att anse som sedvänja. I sådana fall skulle sedvänjan kunna nyttjas för att fylla ut avtal av samma slag eller användas som normkälla. Det är däremot högst tveksamt om de delar av överenskommelsen som inskränker allemansrätten någonsin kan bli sedvänja. Allemansrätten är grundlagsskyddad och bör inte i väsentlig grad kunna åsidosättas av senare uppkommen sedvänja.

Även om överenskommelsen skulle bli sedvänja torde den inte kunna utgöra handelsbruk. Handelsbruk är sedvänja som ”har nått en hög grad av fasthet och stadga och som avser handlingsmönster inom affärlivet”<sup>89</sup>. Även om överenskommelsen skulle få den utbreddhet som i och för sig krävs för handelsbruk talar följande emot att överenskommelsen kan bli handelsbruk.

Överenskommelsen har enligt mig en innebörd som gynnar markägaren. Vid förhandlingar mellan LRF och SBF är parterna enligt mig inte jämbördiga av följande anledning. Möjligheten finns att LRF skulle kunna bedriva lobbyverksamhet för att kraftigt inskränka eller förbjuda luftballongflygning. Det ter sig något mer avlägset att SBF, i vart fall med framgång, skulle kunna bedriva lobbyverksamhet för att kraftigt inskränka eller förbjuda odling och bearbetning av åkermark. Att överenskommelsen inte är jämbördig talar emot att den skulle utgöra handelsbruk.

Vidare bör försiktighet iakttas med att tillämpa handelsbruk vid skadestånd. Eftersom skador på marken orsakade av luftballonger nästan uteslutande är utomobligatoriska har möjligheten aldrig funnits att förhandla om avtalet. Vid handelsbruk i övrigt har ändå möjligheten funnits att avtala bort det på avtalsrättslig grund. Om denna möjlighet inte finns, vilket är fallet vid utomobligatoriskt skadestånd, bör handelsbruk inte vara aktuellt.

Det kan även tilläggas att handelsbruk enbart kan gälla mellan näringsidkare. Många ballongflygningar är privata där piloten inte representerar en näringsidkare. Detta gör att underlaget för ett eventuellt handelsbruk blir ännu mindre och att många flygningar enbart på denna grund inte kan vara föremål för handelsbruk.

Eftersom skadestånd tillhör den dispositiva rätten står det parterna fritt att avtala huruvida överenskommelsen ska gälla i ett specifikt fall. Eftersom den inte utgör handelsbruk kan en part inte på denna grund med framgång göra överenskommelsen gällande mot någon som motsätter sig det.

---

<sup>89</sup> Bernitz, Ulf, Standardavtalsrätt, författaren och Norstedts Juridik, Upplaga 7:1, 2008, s. 40

Om överenskommelsen har nyttjats mellan två parter som är näringsidkare kan detta utgöra partsbruk. Ett exempel är att en pilot, som representerar en näringsidkare, landar och förstör gröda på en näringsfastighet. Om parterna väljer att tillämpa överenskommelsen kan denna utgöra partsbruk om en händelse av samma slag inträffar framgent mellan samma parter. Det faktum att ersättning utges på utomobligatorisk grund talar däremot emot att partsbruk skulle vara tillämpligt. Min bedömning är att partsbruk är tillämpligt men enbart om parterna flertalet tidigare gånger använt sig av överenskommelsen. Det står givetvis parterna fritt att avtala om att överenskommelsen inte ska utgöra partsbruk. I praktiken torde det däremot vara osannolikt att en händelse av samma slag drabbar samma parter mer än en gång. För att avgöra om en händelse är av samma slag är min uppfattning att man bör titta på om händelsen regleras i samma stycke i överenskommelsen. Det bör även tilläggas att överenskommelsen inte reglerar många tänkbara områden såsom skada på djur.

# 7 Skadeståndsrätt inom luftfart

I detta kapitel redogörs för viktiga delar inom skadeståndsrätten som även kan vara aktuella avseende luftfart.

I likhet med vägtransporter av gods och vid sjötransporter är det en betydande skillnad, i vart fall formellt och författningsmässigt, mellan å ena sidan utomobligatoriskt och å andra sidan kontraktsmässigt ansvar.<sup>90</sup> Det utomobligatoriska ansvaret regleras i huvudsak i Lagen angående ansvarighet för skada i följd av luftfart. Det kontraktsmässiga ansvaret regleras i 9 kap §§ 2-3 gamla luftfartslagen som i sin tur hänvisar till Montrealkonventionen<sup>91</sup> av den 28 maj 1999 om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter. I det fall konventionen inte äger tillämplighet gäller den allmänna culparegeln.<sup>92</sup> I nya luftfartslagstiftningen sker samma reglering i §§ 4-5 Lag (2010:510) om lufttransporter. Vid skada på vad som finns på marken är det således Lagen angående ansvarighet för skada i följd av luftfart som är tillämplig.

1 § andra stycket lagen angående ansvarighet för skada i följd av luftfart stadgar att 6 kap. 1 § skadeståndslagen gäller om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. Enligt 6 kap. 1 § andra och tredje stycket skadeståndslagen kan skadestånd med anledning av sakskada eller ren förmögenhetsskada jämkas om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. Jämkningsen sker efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av vållande på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

## 7.1 Rent strikt ansvar

Rent strikt ansvar innebär ett ansvar oberoende av någons vållande. Rätten till skadestånd kan uppstå genom det sätt på vilket skadan har uppstått. Vid luftfart krävs således inte något vållande för den skadeståndsskyldige eller någon för vilken han svarar har varit vållande.<sup>93</sup>

Det har länge starkt betonats skillnaden mellan å ena sidan ett rent strikt ansvar och å andra sidan ett culpaansvar. I nästan alla länder har den juridiska doktrinen försökt finna argument för att ålägga ett rent strikt ansvar. I de fall införandet skett genom lagstiftning har det fungerat relativt

---

<sup>90</sup> Hellner, Jan och Radetzki, Marcus, Skadeståndsrätt, Norstedts Juridik, Upplaga 8:1, s. 291

<sup>91</sup> Se även rådets förordning (EEG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage.

<sup>92</sup> Hellner, Jan och Radetzki, Marcus, Skadeståndsrätt, Norstedts Juridik, Upplaga 8:1, s. 291

<sup>93</sup> a.a., s. 171

smärtfritt emedan åläggande utan stöd av lagstiftning ofta betraktats ”som ett djärvt, nästan revolutionerande, steg”.<sup>94</sup>

Dansken Ussing (1886-1954) har spelat en viktig roll för den nordiska utvecklingen genom en av honom framlagd undersökning år 1914. Ussing gjorde gällande att även utan stöd av lag bör rent strikt ansvar åläggas vid farlig verksamhet under två förutsättningar; verksamheten skall vara extraordinär, det vill säga ovanlig, och faran skall vara säregen.<sup>95</sup>

Numera kan man rimligen inte anse att biltrafiken är extraordinär. Således får man modifiera Ussings princip så att tonvikten läggs på farligheten. Det verkar vara en allmän mening att en hög grad av fara motiverar ett rent strikt ansvar.<sup>96</sup>

I realiteten torde de starkaste skälen för införandet av rent strikt ansvar i svensk rätt bygga på både rättspolitiska såväl som rättsekonomiska aspekter. Det är rättstekniskt lättare att ålägga ett rent strikt ansvar om en sträng aktsamhetsbedömning motiveras av riskerna och omständigheterna vid skadan ofta är invecklade. En bedömning av om det föreligger vållande, särskilt om det ska ske i en process, är ofta kostnadskrävande.<sup>97</sup>

Lagreglerna om rent strikt ansvar är i svensk rätt, i likhet med mycket annat i svensk skadeståndsrätt, ett lappverk präglad av att reglerna tillkommit vid olika tidpunkter och delvis i anslutning till internationella konventioner. Lagen angående ansvarighet för skada i följd av lufttrafik från 1922 är den äldsta nu gällande lagen som innehåller regler om rent strikt ansvar för farlig verksamhet. De skador som avses är markskador, vilket innebär skador som drabbar personer eller egendom på marken genom att luftfartyg störtar eller föremål faller från luftfartyget. Vidare kan lagen även tillämpas när luftfartyg startar eller landar eller eljest framförs på marken.<sup>98</sup> 1 § i lagen anger att den inte äger tillämplighet på person eller egendom som befordras med luftfartyget.

Övrig lagstiftning som ålägger rent strikt ansvar är bl.a. atomansvarighetslagen, sjölagen, järnvägstrafiklagen och ellagen.<sup>99</sup> Därutöver finns även rent strikt ansvar på andra områden men som inte hänför sig till farlig verksamhet. Ett exempel är produktansvarslagen.<sup>100</sup> Det är således förhållandevis få områden utanför luftfarten som omfattas av rent strikt ansvar. Vid avsaknad av rättsfall inom luftfarten kan nysnämnda områden, med undantag av produktansvarslagen, vara lämpliga för analogier. Detta eftersom de alla ålägger ett rent strikt ansvar men

---

<sup>94</sup> a.a., s. 172

<sup>95</sup> Ibid

<sup>96</sup> Ibid

<sup>97</sup> a.a., s. 173 - 174

<sup>98</sup> a.a., s. 174 - 175

<sup>99</sup> a.a., s. 175

<sup>100</sup> a.a., s. 176



framförallt för att de alla avser farlig verksamhet och vissa avser transportverksamhet.

När ett rent strikt ansvar åläggs en särskilt farlig verksamhet är det naturligt att detta ansvar enbart innefattar skador som beror på den farliga verksamheten.<sup>101</sup> Det kan formuleras som att skadan ska ha berott på vad som är den typiska faran med verksamheten.

I NJA 1945 s. 210 behandlas frågan om buller från flygplan ligger inom den typiska faran. Från bullret av ett militärflygplan skrämdes silverrävshonor som därmed framfödde sina valpar för tidigt eller bet ihjäl dem. Högsta domstolen anförde att flygningen måste, med tanke på det starka bullret och att den företogs på låg höjd, anses ha medfört en sådan fara för skada av ifrågavarande slag att staten ansågs ersättningsskyldig enligt Lagen angående ansvarighet för skada i följd av luftfart. En viss begränsning till den typiska faran gjordes med anledning av det starka bullret vid marken då flygplanet flög på låg höjd. Begränsningen till den typiska faran kan bl.a. jämföras med culpaansvarets begränsning *skyddat intresse*.<sup>102</sup>

Ibland görs undantag från det rent strikta ansvaret när skadan drabbar annan verksamhet av samma typ, exempelvis om det ena luftfartyget skadar det andra. I sådant fall inträffar culpaansvar enligt 2 § andra stycket lagen angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.<sup>103</sup>

Avseende det rent strikta ansvaret utgår man från att det är den som driver verksamheten som bär ansvaret. I det fall ägare och innehavare är olika personer måste man avgöra om båda eller endera skall åläggas rent strikt ansvar. Enligt 1 § lagen angående ansvarighet för skada i följd av luftfart åvilar ansvaret ägaren. Enligt speciella regler enligt 3, 3a och 4 §§ kan olika innehavare bära ansvaret.<sup>104</sup> Genom NJA 1928 s. 316 fick ett rent strikt ansvar fötfast i svensk rätt utan stöd av lag. Fallet rörde en särskilt farlig militärövning *lysskotten på Järvafältet*. Utvecklingen har i övrigt fortsatt mot att inte göra ett omfattande bruk av rent strikt ansvar utan stöd av lag, vilket skiljer sig mot rättsutvecklingen i Danmark och Norge. I ett fåtal situationer har rent strikt ansvar utan stöd av lag ålagts i Sverige. Ansvaret för särskilt farliga militärövningar får anses vara säkert etablerat, men ansvarstypen har under senare år inte använts i större utsträckning.<sup>105</sup> Det sker att man skjuter bedövningsskott från helikopter mot djur ute i naturen. Om skottet träffar fel och vållar skada torde bedövningsskott inte ligga i farans riktning med civil helikopterflygning. Däremot skulle analogi kunna dras med *lysskotten på Järvafältet* om man inte kan få det som en följd av luftfartygs begagnande i luftfart för att på så sätt ålägga ett rent strikt ansvar.

---

<sup>101</sup> Ibid

<sup>102</sup> a.a., s. 176 - 177

<sup>103</sup> a.a., s. 178

<sup>104</sup> a.a., s. 178 - 179

<sup>105</sup> a.a., s. 179 - 180

Däremot har det ganska nyligen skett en utveckling som kan signalera ytterligare möjligheter att ålägga rent strikt ansvar utan stöd av lag. I NJA 1991 s. 720 anförde Högsta domstolen att drift av en fjärrvärmeanläggning inte kunde betraktas som en farlig verksamhet. Ändå kunde rent strikt ansvar åläggas bl.a. för att skadorna kan bli stora och att anläggningsinnehavaren i princip har en monopolställning. Det kan noteras att Högsta domstolens avgörande fått en retroaktiv effekt. Eftersom skadan inträffade i november 1986 men att avgörandet meddelades först i december 1991, innebär det att fjärrvärmeanläggningen åvilades ett rent strikt ansvar under åtminstone 5 år utan att äga kännedom om det.<sup>106</sup>

Djurägare bär som huvudregel enbart ansvar för culpa. Om kor, får eller hästar springer ut på en väg och orsakar skada i trafik, ansvarar ägaren enbart enligt culparegeln. Det finns däremot bestämmelser om rent strikt ansvar för djur. Bestämmelserna härrör från 1734 även om de nu gällande formellt är av nyare datum.<sup>107</sup> Djurägare kan åläggas rent strikt ansvar enligt bl.a. 19 § lagen om tillsyn över hundar och katter som stadgar att skada orsakad av hund ersättes av dess ägare även om han inte varit vållande. I det fall en hunds, genom dess ägare, rent strikta ansvar möter ett luftfartygs rent strikta ansvar torde effekten bli som om culpa möter culpa, s.k. fiktiv culpabedömning, vilket även gäller i andra fall där djurägare åläggs rent strikt ansvar. Ett exempel kan vara en hund som skadar sig genom att hoppa upp mot rotorbladet på en landande helikopter.

En skadelidande har normalt inte skäl att åberopa culpaansvaret om det föreligger ett rent strikt ansvar eftersom det strikta ansvaret är förmånligare för honom. I vissa fall skulle det kunna vara av fördel att åberopa det allmänna skadeståndsansvaret eftersom speciallagstiftningen ofta innehåller begränsningar av olika slag. Vissa lagar har begränsningar av ersättningsbeloppen. Dessa undantag kan inte kringgås eller utökas genom att allmänna skadeståndsregler åberopas.<sup>108</sup>

## 7.2 Orsaksförhållandet

Vissa verksamheter runt en flygning kan träffas av culpaansvar. Exempel på sådan skada som kan uppkomma är att åskådare som vill ta sig till luftballongen trampar ner och förstör gröda. Eftersom detta inte ligger i den typiska faran med flygning gäller culpaansvar. Vid culpaansvar förutsätter skadeståndsskyldighet att det culpösa handlandet orsakat skadan. Vid rent strikt ansvar gäller samma princip att den skadeståndsgrundande händelsen, exempelvis störtning av flygplan, ska ha orsakat skadan. Vid trafikskador gäller samma princip även om det formellt sett inte är skadeståndsansvar.<sup>109</sup>

---

<sup>106</sup> a.a., s. 180 - 181

<sup>107</sup> a.a., s. 182

<sup>108</sup> a.a., s. 183

<sup>109</sup> a.a., s. 195

Orsaksförhållandet benämns även som kausalitet och kan uppfattas som en gemensam förutsättning för skadeståndsansvar. ”Av lätt insedda skäl” förs tankarna till en situation vid culpaansvar. Nedan kommer culpaansvar att behandlas även om samma princip är applicerbar på strikt ansvar.<sup>110</sup>

Det har kommit till min kännedom att det är relativt vanligt att markägare påstår att en skada har uppkommit genom luftballongflygning men där den utpekade piloten påstår att orsakssamband saknas. Därför har jag valt att i detta kapitel rikta in mig på orsaksförhållandet.

Ibland ger orsakskravet upphov till tvist om huruvida skadeståndsskyldigheten över huvud taget föreligger. Väl så ofta kommer orsakskravet in vid avgörandet om en uppkommen förlust eller del av förlust är ersättningsgill. Därmed tillhör orsakskravet både ansvarsförutsättningarna och de allmänna principerna för beräkning av skadestånd. Därtill krävs även ett orsakssamband mellan den skadelidandes medvållande och förlusten.<sup>111</sup>

Inom skadeståndsrätten är orsakskravet i princip generellt. Om någon uppsåtligen försöker skada annan men inte lyckas uppstår inte skadeståndsskyldighet. Vidare är orsaksförhållandet utan betydelse om inte någon av de grundläggande ansvarsförutsättningarna, culpa eller strikt ansvar, föreligger.<sup>112</sup>

Begreppen *tillräcklig betingelse* och *nödvändig betingelse* används ofta vid analys av de traditionella kausalitetsfrågorna. En tillräcklig betingelse förklaras på sätt att en händelse leder, enligt naturens och samhällets ordning, till en annan händelse. En nödvändig betingelse förklaras på sätt att en händelse inte skulle ha inträffat om inte den nödvändiga betingelsen inträffat. Den typiska orsaken har både en tillräcklig och nödvändig betingelse. Peczenik betecknar en sådan situation som *stark kausalitet* och prövningen av de båda betingelserna kan således ske enhetligt.<sup>113</sup>

*Tillräcklig betingelse* aktualiseras i NJA 1983 s. 606. En trafikolycka orsakades av att en älg kommer ut på en väg. Älgen förföljdes av en lösspringande hund. Högsta domstolen uttalade att det inte gav tillräcklig grund att hunden hade en sådan bestämmande inverkan på älgens beteende att hunden var att anse som vållande till att älgen kom ut på vägen och därmed var hunden inte vållande till trafikolyckan varpå skadeståndstalan ogillades. Förevarande fall är ett exempel på att en händelse inte varit en tillräcklig betingelse för den inträffade skadan.<sup>114</sup> Rättsfallet torde vara aktuellt om luftfartyg kan tänkas inverka på djurs beteende där skada uppkommer p.g.a. det ändrade beteendet.

---

<sup>110</sup> Ibid

<sup>111</sup> Ibid

<sup>112</sup> Ibid

<sup>113</sup> a.a., s. 197

<sup>114</sup> a.a., s. 200

*Nödvändig betingelse* kan vara aktuellt i ett fall där en otillräckligt kompetent läkare utför en svår operation och läkaren bort överlämna operationen till en mer kompetent läkare. Patienten skadas till följd av operationen. Det är visserligen möjligt att patienten även hade skadats om en mer kompetent läkare hade utfört operationen. Kravet på orsakssammanhang är uppfyllt i varje fall om det är betydligt mindre sannolikt att skadan skulle uppstå om den kompetente läkaren hade utfört operationen.<sup>115</sup> Se även NJA 1952 s. 270.

Inom skadeståndsrätten finns det inget krav på att vållandet varit den viktigaste eller starkast verkande orsaken, huvudorsaken, till att skada inträffat. Skadeståndsskyldighet kan uppkomma även om vållandet enbart varit en bidragande orsak.<sup>116</sup> Ett exempel är att ett luftfartyg genom att flyga för lågt medför att ett djur rymmer genom ett dåligt underhållet stängsel och att djuret sedermera skadar sig eller avlider vilket inte kan antas ha skett innanför stängslet. Även om det dåligt underhållna stängslet varit en bidragande orsak är fortfarande luftfartyget orsaken till skadan.

I NJA 1982 s. 421, det s.k. Leo-målet, yrkade några personer som sade sig vara skadade av kontrastmedel vid röntgenundersökning skadestånd från AB Leo som tillverkat ett kontrastmedel som nyttjats. AB Leo bestred yrkandet och hänvisade till att flera olika anestesimedel även använts. Majoriteten i Högsta domstolen fann att kontrastmedlet var sannolik skadeorsak men att så även var fallet med anestesimedlen. Därmed var det inte styrkt att kontrastmedlet kunde anses klart mer sannolikt såsom skadeorsak än annan tänkbar förklaring som givits i målet och ogillade därför talan. Bedömningen kan förefalla sträng mot den skadelidande. I det fall skadeståndskravet riktats mot tillverkare av anestesimedlen hade antagligen resonemanget varit liknande – att det hade kunnat vara kontrastmedlet som varit orsaken till skadan och att talan därmed ogillats. Problemet för käranden är att det krävs klar sannolikhetsövertikt och så länge ett sådant inte kan framställas hamnar käranden i en ofördelaktig ställning. I andra rättssystem synes bedömningen vara mer fördelaktig för den skadelidande.<sup>117</sup> Det är inte ovanligt att luftfartyg flyger i formation och där eventuell markskada kan ha alternativa skadevällare. Vanligaste orsaken torde då vara p.g.a. buller.

Leo-målet samt vad som sägs om flygningar kan jämföras med principen om flera skadevällare vållat skada som hade uppkommit genom enbart enderas agerande. Ett exempel är att A med vållande kör på B, vidare vållar C skada på B genom dåliga ostron. Både händelserna hade individuellt givit uppkomst till arbetsoförmögenhet hos B. Enligt rättspraxis blir båda skadevällarna solidariskt betalningsskyldiga för hela skadan. Principen har i svensk rättspraxis inga klara belägg, ehuru är den allmänt godtagen.<sup>118</sup>

---

<sup>115</sup> Ibid

<sup>116</sup> a.a., s. 198

<sup>117</sup> a.a., s. 201 - 202

<sup>118</sup> a.a., s. 216

I vissa fall kan vållandet vara av tillräcklig betingelse men att sammanhanget är så svagt utvecklat att det är att anse som en slumpmässig följd att skada uppkommer. Skolexemplet, som framfördes av den tyska fysiologen och filosofen von Kreis på 1800-talet, beskriver hur en kusk en kväll kör en vagn med passagerare och kusken somnar under färd. Därmed kör hästecipaget fel och passageraren träffas av blixten med döden som följd. I det fall kusken inte hade somnat och rätt väg hade valts hade passageraren inte träffats av blixten. Däremot får man utgå från att blixten likväl hade kunnat slå ner på passageraren om den rätta vägen hade valts och det är därför för strängt att ålägga kusken skadeståndsskyldighet.<sup>119</sup> Ett exempel som berör luftfarten kan vara att en alltför låg överflygning får ett djur på marken att förflytta sig och på det nya stället blir djuret träffat av blixten vilket annars inte hade skett. Samma utgångspunkt görs som i exemplet med kusken.

I fall enligt ovan brukar man i nordisk doktrin beskriva så att vållandet visserligen orsakat skadan men på ett inadekvat sätt. Enligt gängse uppfattning krävs adekvat kausalitet för att skadeståndsskyldighet ska uppkomma.<sup>120</sup>

Det faktum att mellankommande handlande av tredje man gör så att skadan förvärras när den annars inte hade uppkommit, utesluter inte adekvans. I NJA 1931 s. 7 tömde A en bensincistern i hamnen varpå B av okynne tände en tändsticka och tände på bensinen så att fartyg skadades. A jämte B ansågs skadeståndsskyldiga.<sup>121</sup> Om ett luftfartyg landar på ett sätt som vållar luftfartyget skada och det läcker drivmedel och någon av okynne tänder eld på drivmedlet, torde det finnas minst två ansvarssubjekt i likhet med i detta stycke benämnt rättsfall.

Vissa typer av följdskada av person- och sakskada ersätts inte till följd av överväganden som i vart fall tidigare varit oklara. Om ett luftfartyg vållar skada på maskiner som används i en rörelse kan fråga uppkomma i likhet med i NJA 1959 s. 552 där innehavaren av en åkerirörelse var berättigad till ersättning för skada på fordon som användes i tjänsten. Frågan var vem som stod kostnaden för den onödiga personalkostnaden eftersom det skadade fordonet var en förutsättning för att personalen skulle kunna utföra sitt arbete. Den skadeståndsskyldige anförde bl.a. att den skadelidande hade kunnat begränsa skadan genom att permittera personal under tiden fordonet var obrukbart. Visserligen genmälades att åkerirörelsen i sådant fall stod risk att stå utan personal när fordonet åter blivit brukbart. Högsta domstolen uttalade att oavsett om personalen hade permitterats var det en kostnad som måtte drabba den skadelidande. Det kan anses vara en adekvansbedömning, ehuru med mycket starka inslag av en rättspolitisk bedömning.<sup>122</sup>

---

<sup>119</sup> a.a., s. 202 - 203

<sup>120</sup> a.a., s. 203

<sup>121</sup> a.a., s. 207

<sup>122</sup> a.a., s. 211

Om två personer medverkar till en ouppdelbar skada så att man inte kan urskilja vem som bär ansvar för vilka delar av skadan, blir båda solidariskt ansvariga för hela skadan. Ett odiskutabelt fall är om två personer misshandlar en tredje, vilket i ett sådant fall gäller även om den ena bringat mer skada än den andra. Det är först vid en regresstalan emellan skadevållarna som fråga om vem som utfört hur stor del av skadan är aktuell.<sup>123</sup> I NJA 1961 s. 425 misshandlades en person år 1947 genom att han blev slagen i huvudet. År 1952 drabbades han av en trafikolycka och skadade huvudet. Såväl före som efter trafikolyckan hade han besvär tydande på skallskada. Högsta domstolen kunde inte fastställa till vilken del trafikolyckan och misshandeln orsakat skadan och förlusten. Till den skadelidandes skydd blir envar skadevållare skadeståndsskyldig för hela skadan.<sup>124</sup> Tidigare i detta kapitel har det tagits som exempel att luftfartyg flyger i formation men där man inte vet vilket luftfartyg som vållat skada. Liknande exempel skulle kunna göras mot vad som skrivs i detta stycke men med skillnaden att i detta fall vet man att mer än ett luftfartyg vållat skada.

Det är inte omöjligt att ett enskilt luftfartygs nyttjande av mark kan anses ingå i allemansrätten, eller i vart fall enligt allemansrättsliga principer, men där det samlade nyttjandet överstiger vad markägaren bör tåla på allemansrättsliga grunder. I sådana fall kan orsakerna till en skada vara många och svårbevisade. Detta visar sig särskilt vid miljö- och produktskador. Ett exempel kan vara en kvinna som till följd av p-piller drabbas av trombos. Kvinnan har tagit p-piller av flera olika fabrikat och det kan i exemplet inte fastställas vilken tillverkare som orsakat skadan, utan det är snarare så att p-piller av olika fabrikat samverkat till skadan. I det fall traditionella kausalitetsregler nyttjas tillsammans med de för de skadelidande fördelaktiga bevisreglerna, skulle resultatet bli att varje enskild fabrikant är skyldig till hela skadan. Resultatet må vara egendomligt eftersom varje fabrikant enbart orsakat en liten del av skadan. En annan utgångspunkt må vara att ingen fabrikant blir ansvarig eftersom det inte kan visas eller göras sannolikt att just den fabrikanten orsakat skadan.<sup>125</sup>

Önskas ett annat resultat än vad som beskrivits ovan måste andra metoder än traditionell kausalitetsbedömning nyttjas. En sådan metod är att göra varje fabrikant ansvarig för dess andel i skadan, exempelvis marknaden för p-piller, på engelska benämnt *market share liability*.<sup>126</sup> Ett annat sätt torde vara att utröna hur stor andel av konsumtionen som varit av respektive fabrikants p-piller. En annan metod är att skapa en fond eller försäkring dit skadelidande kan vända sig i enlighet med någon norm som får fastställas i lag eller genom frivillig överenskommelse.<sup>127</sup> Samma princip torde fungera inom luftfartens område.

---

<sup>123</sup> a.a., s. 217

<sup>124</sup> Ibid

<sup>125</sup> a.a., s. 219

<sup>126</sup> Ibid

<sup>127</sup> a.a., s. 219 - 220

Om ett luftfartyg till följd av en olycka släpper ifrån sig giftiga ämnen torde statistisk kausalitet kunna nyttjas i fall där det kan fastställas att en orsak ökat skaderisken men det kan inte med säkerhet fastställas att, om skada inträffat, skadan orsakats av den förhöjda risken. Ett exempel är att ersättning beviljas till samtliga arbetare som varit i regelbunden kontakt med asbests och utvecklat lungcancer, utan närmare bedömning om lungcancer orsakats av asbesten.<sup>128</sup>

---

<sup>128</sup> a.a., s. 220

## 8 Slutsatser

Uppsatsens första fråga är Var i Sverige får en luftballong respektive helikopter starta eller landa samt under vilka förutsättningar? För att besvara denna fråga är ett första steg att ta reda på om allemansrätten gäller för luftballong respektive helikopter. Eftersom det inte finns någon särreglering för luftballong respektive helikopter kommer slutsatserna att i vissa delar beröra det mer generella begreppet luftfartyg.

En cyklist kan med stöd av allemansrätten ta sig fram på annans mark. Detsamma gäller vid ridning. Däremot kan motorfordon inte framföras var som helst med stöd i allemansrätten. Förbud att köra med motorfordon i terrängen, där allemansrätten i övrigt huvudsakligen är tillämplig, stadgas i terrängkörningslag och terrängkörningsförordning. Det finns ingen motsvarande luftfartsrättslig reglering, vilket skulle tyda på att luftfartyg kan nyttja sig av allemansrätten. Enligt Ingemar Ahlström har det aldrig ingått i allemansrätten att köra motorfordon i naturen, även innan terrängkörningslagens uppkomst 1975.<sup>129</sup> Bertil Bengtsson skriver även att ”rätten att färdas fritt i skog och mark har dock aldrig sträckt sig till trafik med motorfordon.”<sup>130</sup> Bertil Bengtsson resonerar vidare att motorfordon kan nyttja annans mark utan markägarens tillstånd om överfarten är oskadlig för marken, varpå 12 kap. 4 § brottsbalken i annat fall kan vara tillämplig. Nyssnämnt lagrum kan få betydelse ”för sådan trafik som terrängkörningslagen tillåter, till exempel med snöskoter.”<sup>131</sup>

Det kan noteras att allemansrätten och äganderätten sedan 1994 är införd i grundlagen genom vad som idag stadgas i 2 kap. 15 § fjärde stycket respektive första, andra och tredje stycket regeringsformen. Eftersom grundlagen har företräde framför nationella lagar och förordningar, torde eventuella inskränkningar i allemansrätten genom lag eller förordning vara utan verkan. Bertil Bengtsson anser att ”Terrängkörningslagstiftningen medför att allemansrättens principer om körning i terräng får ganska liten betydelse.”<sup>132</sup> Det kan i sammanhanget nämnas att utgångspunkten även innan terrängkörningslagstiftningens tillkomst var att motorfordon inte kunde nyttja sig av allemansrätten. Enligt Bertil Bengtsson kan motorfordonet snöskoter ta sig fram på annans mark med stöd av allemansrätten under förutsättning att framfarten är oskadlig för marken. Att framfarten huvudsakligen måste vara oskadlig gäller alltid för att någon ska kunna ta sig fram på annans mark med stöd av allemansrätten.

---

<sup>129</sup> Ahlström, Ingemar, *Allemansrätten En bok om vad som gäller i naturen*, Utbildningsförlaget Brevskolan, 1999, s. 22

<sup>130</sup> Bengtsson, Bertil, *Allemansrätten – Vad säger lagen?*, Naturvårdsverket, Stockholm, 2004, s. 38

<sup>131</sup> Ibid

<sup>132</sup> Ibid



Ett praktiskt exempel inom flyget kan vara att fiskare flygs ut med helikopter till avlägsna fjällområden för att där nyttja allemansrätten. I det fall man vintertid kan nyttja allemansrätten genom snöskoteråkning dit torde det vara orimligt att inte kunna göra samma sak med helikopter. En helikopter torde vara betydligt skonsammare mot mark och miljö eftersom den normalt enbart kommer i kontakt med marken precis där den landar, vilket normalt inte vållar någon skada på marken.

Med anledning av att snöskotrar kan använda annans mark, med beaktande av allemansrätten, utan markägarens tillstånd och det faktum att ridning och cykling klart och tydligt ingår i allemansrätten ligger det nära till hands att även luftfartyg kan nyttja sig av allemansrätten. Det finns ingen luftfartsrättslig reglering som inskränker på liknande sätt som terrängkörningslagstiftningen gör. När det gäller terrängkörning med motorfordon är det tveksamt om denna till en början var avsedd att innefattas i allemansrätten. Därför är det inte helt avlägset att det kan finnas lagstiftning som inskränker motorfordonstrafik ute i naturen, trots att allemansrätten är en grundlag som har företräde framför lag. Att en fotgängare kan ta sig fram med stöd av allemansrätten har däremot alltid varit en självklarhet. Ändå finns det, precis som Olof Hedberg säger, skyddslagstiftning och lagstiftning som med hänvisning till ordnings- och säkerhetsskäl inskränker allemansrätten för fotgängare. Egentligen borde denna lagstiftning vara utan verkan eftersom en lag inte får strida mot en grundlag. I den nya grundlagen avseende äganderätten har det numera skrivits in undantag om att inskränkningar i användning vid hälsoskydds-, miljöskydds- eller säkerhetsskäl kan meddelas genom lag i fråga om rätt till ersättning. Ersättningen borde i sådana fall kunna vara väsentligt lägre än vad som krävs för fullt egendomsskydd. På liknande sätt borde undantag skrivas in i grundlagen för allemansrätten om denna med fog ska kunna inskränkas genom lag.

I förarbetena till nya luftfartslagen sägs det aldrig uttryckligen att luftfartyg kan stödja sig på allemansrätten. Däremot skriver regeringen att principen om krav på samtycke bör uttryckas på ett sätt som närmare ansluter till vad som gäller i fråga om nyttjande av annans mark med stöd av allemansrätten. Ämnesrådet Olof Hedberg säger däremot att luftfartyg har ett direkt stöd av allemansrätten. Min egen uppfattning är att allemansrättsliga principer gäller. Med detta menar jag att luftfartyg kan stödja sig på allemansrätten gentemot enskilda markägare. Däremot finns det större möjligheter för det allmänna att inskränka denna möjlighet genom lag än vad som finns mot dem som med direkt stöd kan hänvisa till allemansrätten. Min uppfattning är att inskränkningar för luftfarten avseende markutnyttjande ändå ska ske restriktivt men måste inte nödvändigtvis baseras på starka skäl såsom av ordnings- och säkerhetsskäl.

Vad allemansrätten innebär och hur den kan tolkas har det redogjorts för tidigare i uppsatsen. Enbart av den anledningen att allemansrätten gäller gentemot markägare även för luftfartyg innebär det inte nödvändigtvis att

det är fritt fram att starta eller landa på en sådan plats. Jag kommer nedan att redogöra för vilka inskränkningar som kan vara aktuella.

Det kan finnas flygmässiga och operativa begränsningar som förhindrar start eller landning på en viss plats. Dessa faktorer är avgränsade i uppsatsen. Bertil Bengtsson nämner bullerstörningar från helikopter och skriver att bullrande trafik i vart fall inte ingår allemansrätten.<sup>133</sup> Däremot måste omgivningen tåla sådana störningar i viss omfattning. Sådana hänsynsregler återfinns förutom i luftfartslagen även i 3 kap. 1 § jordabalken och i 2 kap. 3 § miljöbalken. Hänsynsreglerna borde kunna bli aktuella först om start eller landning sker upprepade gånger på samma plats. En förutsättning är även att platsen inte fått särskilt tillstånd för att inrättas som start- eller landningsplats. I sådana fall borde aspekterna som hänsynsreglerna tar fasta på ha beaktats i tillståndsprocessen. Sker det mer än 500 flygrörelser på samma plats, ”flygplats”, krävs även anmälan till kommunen. Min bedömning är att om samma grannar berörs av flygningarna, även om platsen inte är exakt densamma, är det fortfarande att anse som samma plats.

Hänsynsreglerna i jordabalken och miljöbalken är överlappande. En granne till en störande verksamhet kan antingen med stöd av jordabalken eller av miljöbalken rikta förbudstalan. En störande verksamhet kan bestå i bullrande flygtrafik. Kommunen kan med stöd av miljöbalken rikta förbud mot samma verksamhet. Förbudet kan med hjälp av båda lagarna förenas med vite.

I förarbetena till nya luftfartslagen står det att utgångspunkten är att förbud mot luftfart enbart ska kunna ske med stöd av luftfartslagstiftningen. Jag tolkar det som att man ska vara väldigt restriktivt att med hjälp av övriga hänsynsregler inskränka luftfarten.

Luftfartyg har vanligtvis redan genomgått certifiering som bl.a. tar hänsyn till bullerstörningar. En jämförelse kan ske med motorfordon som också kan störa genom buller. Även om uppsatsen inte behandlar det utgår jag från att en boende måste tåla att grannen om natten kör hem med en bullrande motorcykel i originalutförande. På samma sätt måste normal luftfartstrafik tillåtas. Vid normal användning bullrar helikopterflygning visserligen mer än vad motorcykeltrafik gör.

I 3 kap. 1 § tredje stycket luftfartslagen står det uttryckligen att ytterligare krav angående miljövårdighet på luftfartyg inte kan ställas med stöd av miljöbalken. Ett miljövårdigt luftfartyg bör kunna användas för normalt användande. Ett normalt användande för både helikopter och luftballong är att kunna starta och landa på andra platser än på särskilt inrättade flygplatser. Givetvis kan saken bedömas annorlunda om luftfartyget inte används på ett sätt som är ett normalt handhavande. Ett sådant exempel kan vara vid flygträning då en bullrande helikopter i vissa fall kan uppehålla sig en längre tid på samma område. Sker det då frekvent på samma område ter

---

<sup>133</sup> Bengtsson, Bertil, *Allemansrätten – Vad säger lagen?*, Naturvårdsverket, Stockholm, 2004, s. 38

det sig naturligt att verksamheten kan inskränkas eller förbjudas med stöd av miljöbalken om störningen i omgivningen är påtalig, frekvent och betydande. Det bör även nämnas att ett sådant utnyttjande kan gå utöver vad som medges på allemansrättslig grund. I sådant fall kan en förbudstalan även ske med hänvisning till allemansrättsrättsliga regler. Se även uppsatsens kapitel om forsrännarfallet och slutsatserna om det. Det bör påtalas att hänsynsreglerna även gäller om luftfartstrafiken sker på ett område som inte är någon annans. Det finns även regler om landningsförbud som kan meddelas genom bestämmelser i 7 kap. miljöbalken. Landningsförbudet måste då avse nationalpark, naturreservat, kulturresevat eller naturminne.<sup>134</sup>

Vidare finns det i nya luftfartslagen regler om start och landning. I 6 kap. 2 § luftfartslagen stadgas att i första hand ska flygplats användas för start och landning. Min bedömning är att kravet att i första hand nyttja en flygplats är lågt ställt. Är det annat än en mindre olägenhet att landa på en flygplats istället för på exempelvis ett närliggande fält borde kravet att landa på en flygplats inte kunna göras gällande. Vidare stadgas att för start och landning får tillfälligt eller i begränsad omfattning även ett land- eller vattenområde som inte särskilt har inrättats för ett sådant ändamål användas. Skulle start eller landning innebära nämnvärd skada eller olägenhet för områdets ägare eller innehavare krävs dennes samtycke. Jag tolkar denna lydelse som ett sätt att ge uttryck för jordabalkens hänsynsregel. I fråga om användande av ett område för start eller landning som inte särskilt inrättats för sådant ändamål gäller de föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Bestämmelserna gäller inte vid nödsituationer eller andra därmed jämförbara fall. Vidare kan enligt 6. kap. 3 § regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om att ett visst område inte får användas för landning. Det måste då gälla med hänsyn till natur- eller miljövärd, friluftsliv, kommunikationer, fiske eller näringsverksamhet.

Det kan noteras att enbart landning, inte starter, omnämns i 6 kap. 3 § luftfartslagen. Jag utgår från att lagstiftaren inte tagit i beaktning att luftballonger vanligtvis med motorfordon körs till startstället. En landning är således inte en förutsättning för att en start ska kunna ske.

Min bedömning är att hänsynsreglerna i jordabalken och miljöbalken enbart undantagsvis bör nyttjas. Detta eftersom det i huvudsak finns en motsvarande fullgod reglering i luftfartslagen. Betydelsen av hänsynsreglerna i jordabalken och miljöbalken har således kraftigt minskat i samband med nya luftfartslagens införande av hänsynsregler. Däremot kräver luftfartslagens hänsynsregler i 6 kap. 2 § att det sker en start eller landning. Om en helikopter ofta och frekvent flyger till ett område för att där utföra flygträning precis ovanför marken är luftfartslagens hänsynsregler inte tillämpliga om ingen start eller landning företas på området. I sådant

---

<sup>134</sup> Prop. 2009/10:95 s. 329

fall är det motiverat att nyttja hänsynsreglerna i jordabalken eller miljöbalken.

Frågan om det föreligger rätt till ersättnings och i så fall för vad vid start eller landning på annans mark kommer att besvaras nedan. Vidare kommer det att besvaras om det finns någon branschpraxis avseende förra frågan samt vad i sådant fall denna branschpraxis innebär.

Syftet med allemansrätten är att ingen ska kunna ta betalt för markanvändning som sker med stöd av allemansrätten. Om en start eller landning sker med stöd av allemansrätten kan markägaren således inte kräva betalt för själva markanvändningen. Detta gäller även om flygningen sker i kommersiellt syfte eftersom allemansrätten enligt forsrännarfallet även får nyttjas i kommersiellt syfte. En tanke bakom detta är att kommersiella aktörer kan göra så att naturen blir tillgänglig för en bredare publik. Skulle det däremot finnas särskilt inrättade faciliteter på marken som flygningen drar nytta av finns möjlighet att ta betalt. Kostnaden för nyttjandet av sådana faciliteter bör i sådant fall bygga på en självkostnadsprincip. Tänkbara exempel på faciliteter kan vara en särskilt upplyst landningsplats med vindstrut. Mer vanligt förekommande faciliteter som kan komma till användning borde vara toaletter.

Vid markanvändning med stöd av allemansrätten måste markägaren tåla visst slitage. Ett mer ingående resonemang om det finns att läsa i uppsatsen under rubriken allemansrätten. Det går att få skadestånd för markanvändning som går därutöver. Ett givet exempel är att en luftballong ger upphov till sakskada genom att skada grödor vid landning. Eftersom det åvilar luftfartyg ett rent strikt ansvar krävs det inget vållande för att ersättningsskyldighet ska föreligga. Däremot måste det finnas adekvat kausalitet, samband, mellan luftfartygets användande och skadan. Ersättningen bör grundas på den ekonomiska förlust som brukaren av marken gör på skadan. Däri kan skälig ersättning för eget arbete ingå. Skador som inte uppkommer genom flygningen träffas vanligtvis av culpaansvar. Det krävs då vårdslöshet för att ersättning ska utgå. Enligt forsrännarfallet kan arrangören bli skadeståndsskyldig för sina deltagares handlingar. En luftballongoperatör skulle därmed kunna bli skadeståndsskyldig för att dess passagerare förstör grödor.

Vid landning av luftballong är det inte ovanligt att markägaren hjälper till med att förflytta luftballongen med hjälp av en traktor. Det kan inte finnas någon skyldighet för markägaren att hjälpa till med detta. Det måste således stå honom fritt att ta betalt för en sådan tjänst. Däremot har den skadelidande en skyldighet att begränsa skadan. I annat fall kan han anses medvållande till skadan och ersättningen kan nedsättas därefter. Ett exempel skulle kunna vara att markägaren vägrar att meddela vilken väg luftballongen bör färdas på marken för att ta sig ifrån området på ett sätt som minimerar markskador. I sådant fall borde markägaren anses vara medvållande till markskador som har uppkommit genom avsaknaden av nödvändig information.

Möjligheterna att få ersättning genom skadestånd för ren förmögenhetsskada är mer begränsade än för sakskada. En ren förmögenhetsskada kan vara att värdet av en hyrd fjällstuga minskar genom bullerstörningar från ett luftfartyg som startar eller landar i närheten. En ren förmögenhetsskada kan även vara en motsvarande händelse som givit upphov till störningar vid en permanentbostad.<sup>135</sup> För att en ren förmögenhetsskada ska vara ersättningsgill krävs att själva flygningen sker på ett sätt som kan medföra straffrättsligt ansvar. Ett sådant exempel är att flygningar företas med mer än 500 flygrörelser per kalenderår utan anmälan eller om hänsynsregler enligt luftfartslagen eller miljöbalken inte åtföljs. Eftersom jordabalkens hänsynsregel inte har någon straffrättslig påföljd bör denna lag inte åberopas vid utkrävande av ersättning för ren förmögenhetsskada. Om en räddningshelikopter inte följer hänsynsreglerna är det svårare att få ersättning för ren förmögenhetsskada. Detta eftersom en räddningshelikopter i skarpt läge kan hänvisa till nöd och handlingen utgör då inte brott vilket är en förutsättning för ersättning för ren förmögenhetsskada. Det må tillhöra ovanligheterna men det bör påpekas att brott som stadgas i brottsbalken kan utföras med hjälp av ett luftfartyg. Ett exempel kan vara upprepade start och landningar i syfte att ofreda någon.

Även om helikopter och luftballongflygning är i minoritet inom flyget är luftfartygsslagen tillräckligt vanliga för att en branschpraxis enligt mig ska ha utvecklats.

Inom helikopterflygning är det ovanligt att marken förstörs av en start eller landning. En helikopter har ofta stora möjligheter att välja lämplig start och landningsplats där marken inte skadas. Dessutom vidrör en helikopter normalt marken enbart med sina medar eller hjul. Det är naturligt att markägaren inte ersätts om ingen skada har inträffat. Detta borde även anses utgöra en branschpraxis.

Vid luftballongflygning är det svårare att välja landningsplats och det är inte ovanligt att grödor förstörs vid landning. Det får anses vara branschpraxis, i likhet med skadeståndsrättsliga principer, att markägaren ersätts för förstörd mark. Det bör inte finnas någon branschpraxis som säger att markägaren får ersättning för nyttjad mark om denna inte förstörts. Däremot är det ofta ett uppskattat inslag om markägaren får en flaska mousserande vin som tack för att hans mark har nyttjats. Förfarandet är brukligt vid kommersiella flygningar och skulle kunna utgöra en sedvana mellan kommersiella luftballongoperatörer och markägare. Om sedvanan har nått en hög grad av fasthet och stadga och som avser handlingsmönster inom affärlivet kan den utgöra handelsbruk. Däremot bör försiktighet iaktas med att tillämpa villkor som reglerar skadestånd som handelsbruk. För att ta efter Bertil Bengtssons sätt att uttrycka sig<sup>136</sup> så finns det ingen känd rättspraxis där en markägare

---

<sup>135</sup> För ett mer utförligt resonemang om ideell och ren förmögenhetsskada inom grannelagsrätten, se Bengtsson, Bertil, artikel i festskrift tillägnad Ulf K. Nordenson, författarna, 1999, s. 35-36

<sup>136</sup> Till hans försvar uttrycks det i slutet av en festskrift.

försöker att utfå en flaska mousserande vin av en kommersiell luftballongoperatör med stöd av handelsbruk. Denna skadeståndsmöjlighet får ofta stanna på papperet.

Det finns även en överenskommelse mellan SBF och LRF rörande förhållandet mellan markägare och ballongflygare. Denna behandlas i ett separat kapitel i denna uppsats. Eftersom slutsatsen är att den inte utgör handelsbruk borde den inte heller utgöra någon branschpraxis.

Jag anser att uppsatsen behandlar ett område som är reglerat på ett lämpligt sätt. Det är rimligt att luftfartyg som är konstruerade för att starta och landa på andra platser än flygplatser även har möjlighet att så göra. Vidare tycker jag även att ersättningsreglerna som uppsatsen behandlar är rimliga. Däremot skulle jag önska att följande ändras.

Överenskommelsen mellan SBF och LRF går alldeles för långt för att tillgodose medlemmar av LRF. Överenskommelsen kan med sina miniminivåer för ersättning berika den skadelidande vilket strider mot skadeståndsrättsliga principer. Vidare kan överenskommelsen inskränka en pilots rätt att på allemansrättslig grund nyttja annans mark. Visserligen är överenskommelsen frivillig att följa men jag hade hellre sett en överenskommelse som bättre överensstämmer med gällande rätt.

Jag anser att allemansrätten är en för långtgående inskränkning i äganderätten. Det är en god grundtanke att naturen ska vara tillgänglig för alla. Tyvärr kan det för enskilda markägare innebära mycket merarbete för att tillse att de som nyttjar marken inte gör det på ett sätt som överstiger vad allemansrätten medger. Ett exempel kan vara nedskräpning och skadegörelse. Det torde vara en uppsats i sig självt att ta reda på svaret men jag är övertygad om att det finns andra länder som på ett bättre sätt avvägt intresset mellan å ena sidan en markägares äganderätt och å andra sidan det allmännas intresse av fri tillgång till naturen. Däremot finner jag det lämpligt att om allemansrätten gäller för fotgängare, cyklister, vid ridning m.m. är det högst rimligt att även luftfarten kan ta del av den. Det är viktigt att alla, oavsett om det är någon som plockar blommor eller flyger en luftballong eller helikopter, visar den omsorg om naturen och omgivningen som förväntas av allemansrätten.

Grundlagen bör ändras så att det stadgas att skyddslagstiftning eller lagstiftning avseende ordnings- och säkerhetsskäl kan inskränka allemansrätten. Jag utgår från att detta är nuvarande praxis vilket även bör återspeglas i grundlagen. I annat fall ska egentligen lagstiftningen som strider mot grundlagen vara utan verkan.

Med slutförandet av denna uppsats hoppas jag att bringa klarhet i frågor som jag uppfattar är ett stort frågetecken inom branschen.

# Bilaga A



**LANTBRUKARNAS  
RIKSFÖRBUND**

## **TILL MARKÄGAREN/BRUKAREN** ***Vi har landat med ballong på Din mark***

Tyvärr kunde vi inte komma i kontakt med Dig efter vi landat. Vi ber Dig därför kontakta oss om det uppstått skada eller annan olägenhet som behöver regleras eller om Du har andra frågor. Vi kommer också att försöka få kontakt med Dig via LRF.

Landningen ägde rum den

.....

Med vänliga hälsningar

.....

Pilot

Företag/klubb: .....

Adress: .....

Ballongens registreringsbeteckning

.....

Telefon:

.....

**Kontaktpersoner LRF:**

Per Nyström

Tel 0705 - 21 54 56

E-mail [per.nystrom@u.lrf.se](mailto:per.nystrom@u.lrf.se)

Birgit Jönsson

Tel 0522 – 64 25 45

E-mail [Birgit.jonsson@lrf.se](mailto:Birgit.jonsson@lrf.se)

**Kontaktperson SBF:**

Ingemar Lilja

Tel 0707 - 50 57 72

E-mail [lilja46@tele2.se](mailto:lilja46@tele2.se)

Detta landningskort är gemensamt framtaget av Svenska Ballongfederationen och Lantbrukarnas Riksförbund



# Bilaga B



## *Överenskommelse rörande förhållandet mellan markägare och ballongflygare*

Denna överenskommelse har gemensamt utarbetats av Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) och Svenska Ballongfederationen (SBF) i syfte att eliminera konflikter mellan ballongflygare och markägare. LRF och SBF rekommenderar sina medlemmar att följa överenskommelsen. Parterna understryker vikten av ömsesidig förståelse för varandras intressen. Ballongmötesorganisatörer skall vid alla arrangemang referera till denna överenskommelse och informera om dess innehåll.

Det förutsätts att all verksamhet sker i enlighet med gällande bestämmelser samt att alla ballonger är försäkrade lägst enligt gällande lagstiftning. Parterna vill här särskilt peka på trafikregler för luftfart (BCL-T), terrängkörningslagen, vägtrafikförordningen och brottsbalken. Överenskommelsen utgör förtydliganden och kompletteringar till gällande bestämmelser.

Begreppet pilot innefattar i denna överenskommelse all ballongpersonal. I Begreppet markägare innefattas även jordbruksarrendatorer.

Överenskommelsen gäller tills vidare. Den kan av endera parten, med sex månaders uppsägningstid, sägas upp varje kommande år till den 1 april.

### *Planering för flygning m.m.*

Flygning får endast genomföras över områden där det är klart att behovet av lämpliga landningsplatser är tillgodosett.

Piloten skall vara försedd med kartor där känsliga områden (OZ) i flygriktningen är utmärkta. Före flygning i för piloten okända områden bör SBF:s kontaktman för lantbruksfrågor kontaktas.

Piloten skall vid planering för flygning undersöka förekomsten av tamdjur i utflygningsriktningen.

Efter avslutad flygning skall information som kan vara av betydelse för ballongflygning inrapporteras till SBF för vidare befordran och information till berörda.

### *Start*

Det krävs alltid markägarens medgivande för att köra in på eller starta från enskild mark och/eller enskild väg.

Ballongen skall så snart som möjligt stigas till minst 500 fot/erforderlig höjd över marken för att inte skrämma tamdjur.

### *I luften*

För att så långt möjligt nedbringa ljudnivån bör ballongen vara utrustad med brännare med lägsta möjliga ljudnivå (s.k. kobrännare). Särskild försiktighet skall iaktas vid passage över djurstallar.

Om det finns anledning att tro att djur blivit skrämda, skall piloten, oavsett orsak, anteckna tid och plats för det inträffade och därefter så snart som möjligt ta kontakt med berörd djurägare för kontroll av eventuella skador. Om det inte går att komma i kontakt med djurägaren, skall piloten kontakta SBF:s och/eller LRF:s kontaktman.

### *Landning*

Normal landning skall inte ske på plats där det finns risk för skada på mark eller annan egendom eller där olägenhet av annat slag kan uppstå. Skulle sådan landning ändå ske är det pilotens ansvar att tillse att passagerare och åskådare efter landning inte orsakar skada eller störning. Efter landning skall av LRF och SBF godkänt landningskort lämnas till markägaren eller dennes ombud.

Särskild försiktighet skall iaktas då det finns djur i närheten, då det finns risk att skada växande gröda eller då hö, halm, ensilage eller annan gröda ligger slaget på åkrarna.

Om piloten tvingas välja mellan landning i gröda eller att störa djur bör i första hand landning ske i gröda, eftersom de skador som då uppkommer i allmänhet blir mindre omfattande.

Det är förbjudet att göra förankrad flygning på slutlandningsplats eller att göra en ny fyllning (inflation) utan medgivande av markägaren. Mellanlandning, som kan ske utan skada, är tillåten.

### *Upphämtning*

Hämtning skall ske så att minsta möjliga skada eller annan olägenhet uppstår.

Innan piloten ger följevilspersonalen uppdrag att köra ut i landningsfältet skall han ha tillstånd av markägaren, eller representant för denne, att hämta ballongen med medföljande utrustning.

När markägaren genom landningskortet fått information om ballong och pilot skall han inte försvåra hämtning av ballongen. Han bör om möjligt medverka till att ballongen kan hämtas så att minsta möjliga skada eller olägenhet uppstår. (Markägaren kan t.ex. med hjälp av sin lokalkännedom anvisa bästa vägval för bil och därmed bidra till att minimera körskador.)

Piloten ansvarar för att mark, stängsel och annan egendom som skadats återställs eller att överenskommelse om ekonomisk gottgörelse träffas senast tre veckor efter landningen. Grindar lämnas i samma läge som de var före landningen. Skadat

stängsel måste återställas omedelbart på grund av risken för lösspringande djur. Om djur trots detta kommit lösa, eller om det finns skäl att tro att djur kommit lösa, skall piloten utan dröjsmål meddela djurägare eller polis. Även markägaren/djurägaren skall utan dröjsmål meddela polis om djur kommit lösa, eller om det finns skäl att tro att djur kommit lösa. Detta för att påskynda information som leder till att djuren kommer tillrätta och för att det kan underlätta eventuell senare skadereglering.

Om det inte är möjligt att komma i kontakt med markägaren eller representant för denne, kan ändå hämtning ske. Innan piloten lämnar platsen skall landningskortet lämnas på väl synligt ställe. Kontakt skall tas med LRF:s eller SBF:s kontaktpersoner inom ett dygn. Kontakten kan även ske via e-mail.

### ***Ersättning vid skada***

Alla kostnader som markägaren åsamkas, inklusive den faktiska tidsåtgången för markägaren, i samband med landning och/eller hämtning av ballong skall ersättas av piloten. Om behov finns skall piloten och markägaren gemensamt besiktiga och beskriva skadan. Överenskommelse om ersättningens storlek bör vara skriftlig och godkänd av parterna. I möjligaste mån bör det överenskomna beloppet regleras genom faktura.

Uppkommer skada på mark och gröda skall ersättning utgå med endera 5 kr/m<sup>2</sup>, dock lägst 300 kr för ballonger till och med 3000 m<sup>3</sup> volym, för ballonger större än 3000 m<sup>3</sup> volym dock lägst 500 kr. Eller ersättning enligt LRF Konsults grödskadetabell och normer för markskador. Ytterligare skador samt ersättning för utfört arbete och nedlagd tid ersätts. Ersättning för utfört arbete och nedlagd tid ersätts enligt lokal Farmartjänsts taxa. Markägaren/djurägaren skall alltid hållas skadeslös.

### ***Permanent start- och landningsplatser***

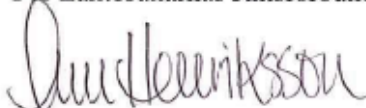
SBF och LRF skall verka för att ballongklubbar och ballongflygföretag sluter avtal med markägare om villkor för start och landning.

### ***Uppföljning***

Parterna skall årligen, eller då behov föreligger, utvärdera och följa upp samarbetsavtalet.

Stockholm 2010-06-23

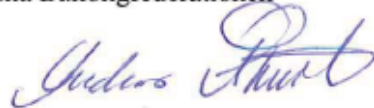
För Lantbrukarnas Riksförbund



Ann Henriksson  
Avdelningschef  
Utveckling och Analys

Stockholm 2010- 06-29

För Svenska Ballongfederationen



Anders Åkvist  
Ordförande

Förklaringar:

BCL-T	Bestämmelser för Civil Luftfart, trafikregler
Inflation	Fyllning av ballonghöljet med luft (i detta sammanhang)
OZ	Olämplig zon, för ballong
500 fot	175 m över underliggande mark (GND)

# Käll- och litteraturförteckning

## LITTERATUR

- Ahlström, Ingemar, *Allemansrätten En bok om vad som gäller i naturen*, Utbildningsförlaget Brevskolan, 1999
- Bengtsson, Bertil, *Allemansrätten – Vad säger lagen?*, Naturvårdsverket, Stockholm, 2004
- Bengtsson, Bertil, artikel i festskrift tillägnad Ulf K. Nordenson, författarna, 1999
- Bernitz, Ulf, *Standardavtalsrätt*, författaren och Norstedts Juridik, Upplaga 7:1, 2008
- Hellner, Jan och Radetzki, Marcus, *Skadeståndsrätt*, Norstedts Juridik, Upplaga 8:1, 2010

## OFFENTLIGT TRYCK

- SOU 1999:42, Ny luftfartslag
- Ds 2007:36, Ny luftfartslag - supplement
- Prop. 2009/10:95, Luftfartens lagar

## INTERNET

[http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/g\\_sv/g\\_about\\_more.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g_sv/g_about_more.php) 2010-05-14 11:27

<http://www.ballong.org/drupal/node/29> 2010-11-14 14:06

[http://www.ballong.org/drupal/system/files/Overenskommelse\\_LRF\\_SBF.pdf](http://www.ballong.org/drupal/system/files/Overenskommelse_LRF_SBF.pdf) 2010-11-14 13:58

[http://www.ballong.org/drupal/system/files/Landningskort\\_090611AW.pdf](http://www.ballong.org/drupal/system/files/Landningskort_090611AW.pdf) 2010-11-14 13:09

<http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=3120&doktyp=betankande&bet=2009%2f10%3aCU15> 2010-12-13 16:28

<http://www.ne.se/termik> 2011-01-17

## ÖVRIGT MATERIAL

Utdrag ur svenska luftfartygsregistret 2010-05-18 enligt e-postmeddelande samma dag från Karoline Blosser Groth, Transportstyrelsen, Luftfartsavdelningen

Telefonsamtal 2010-04-16, tidpunkt okänd, med Ulf Wallman, jurist vid Transportstyrelsens luftfartssektion

Telefonsamtal 2010-05-18 16:00 med Casbar Agriwill (f.d. Anderson), chefpilot Ballongflyg Upp & Ner Aktiebolag

Telefonsamtal 2010-10-21 16:00 med Olof Hedberg, Näringsdepartementet

Trafikanalys, Luftfart 2009, Statistik 2010:2.

Telefonsamtal 2010-11-08 20:54 med Anders Åkvist, ordförande i styrelsen för Svenska Ballongfederationen

Möte 2010-11-30 19:40 med Dick Törblad, förvaltningsjurist vid miljökontoret i Lomma kommun

Möte 2010-12-02 09:45 respektive telefonsamtal 2011-01-10 09:00 med Jeanette Schlaucher, miljöchef vid miljökontoret i Lomma kommun

Telefonsamtal 2010-12-23 13:35 med Olof Hedberg, Näringsdepartementet

E-postmeddelande 2011-01-16 21:22 från Linus Ros, ballongförare vid Ballong & Äventyr

Telefonsamtal 2011-02-18 12:20 med Anders Wetterin, sakkunnig på Lantbrukarnas Riksförbund

# Rättsfallsförteckning

NJA 1928 s. 316  
NJÄ 1931 s. 7  
NJÄ 1933 s. 260  
NJÄ 1941 s. 482  
NJÄ 1942 s. 473  
NJÄ 1945 s. 210  
NJÄ 1947 s. 57  
NJÄ 1952 s. 270  
NJÄ 1959 s. 552  
NJÄ 1961 s. 425  
NJÄ 1964 B 27  
NJÄ 1966 s. 254  
NJÄ 1982 s. 421  
NJÄ 1983 s. 606  
NJÄ 1986 s. 637  
NJÄ 1991 s. 720  
NJÄ 1996 s. 495

Svea hovrätt ND 1980 s. 1